

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av lagen om transportservice

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice ändras temporärt. I lagen föreslås bestämmelser om ett regionalt avgränsat försök som syftar till att skapa en informationsresurs för vissa offentligt understödda persontransporter. Med hjälp av informationsresursen ska det vara möjligt att utveckla persontransporterna med utgångspunkt i faktiska data och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att trygga transporterna även i fortsättningen.

Med tanke på genomförandet av försöket föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att få information om sådana transporter som Kajanalands välfärdsområde, Mellersta Österbottens välfärdsområde, Lapplands välfärdsområde och Norra Österbottens välfärdsområde ansvarar för att ordna med stöd av socialvårdslagen, lagen om funktionshinderservice och hälso- och sjukvårdslagen. Rätten att få information föreslås också gälla de transporter inom försöksområdet som Folkpensionsanstalten ersätter med stöd av sjukförsäkringslagen. Försöket medför inga ändringar i det nuvarande sättet att ordna transporterna, inte heller i ansvaret för ordnandet eller i finansieringen. Med tanke på lämnandet av uppgifter föreslås det i propositionen också bestämmelser om det understöd för genomförande av gränssnitt som kan beviljas tillhandahållare av förmedlingstjänster.

Propositionen hänför sig till det mål i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering som anger att regeringen ska utveckla den offentligt ordnade transportservicen så att man får ett så stort mervärde som möjligt av de resurser som riktas till ordnandet av servicen.

Propositionen hänför sig till tilläggsbudgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen föranleder inte något behov av nya anslag, utan det är fråga om överföring av behövlig finansiering mellan momenten och en ändring av beslutsdelen i finansieringsmomentet.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2025 och gälla till och med den 30 juni 2028.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	4
2.1 Lagstiftning	4
2.2 Praxis	9
3 Målsättning	11
4 Förslagen och deras konsekvenser	12
4.1 De viktigaste förslagen	12
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	13
4.2.1 Sammandrag över konsekvensbedömningen.....	13
4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna	13
4.2.3 Konsekvenser för de offentliga finanserna	14
4.2.4 Konsekvenser för företagen.....	15
4.2.5 Konsekvenser för dataskyddet.....	16
4.2.6 Bedömning av konsekvenserna av förändringar i informationshanteringen	21
4.2.7 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna	23
4.2.8 Övriga samhälleliga konsekvenser	24
5 Alternativa handlingsvägar.....	25
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	25
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	26
6 Remissvar	26
7 Specialmotivering.....	33
8 Ikraftträdande	39
9 Verkställighet och uppföljning	40
10 Förhållande till budgetpropositionen.....	40
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	40
11.1 Jämlikhet.....	40
11.2 Skyddet för privatlivet och personuppgifter	43
11.3 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter	47
11.4 Lagstiftningsordning.....	49
LAGFÖRSLAG.....	50
Lag om temporär ändring av lagen om transportservice	50

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Behovet av att utveckla offentligt understödda persontransporter har föranlett beredningen av denna proposition. I regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering har det tagits in som ett mål att utveckla offentligt understödda transporttjänster så att resurserna för ordnandet av tjänsterna ska ge ett så stort mervärde som möjligt. Denna proposition främjar detta mål i regeringsprogrammet.

Den offentliga sektorn använder årligen en miljard euro för att stödja den offentliga persontrafiken. Behovet av transporttjänster och därmed kostnaderna för sådana ökar hela tiden. Ett fortsatt trygghet av tjänsterna förutsätter att sätten att ordna tjänsterna vidareutvecklas. Detta förutsätter för sin del först och främst ett mer omfattande kunskapsunderlag än för närvarande om offentligt understödda transporter, det vill säga en bättre bild av den faktiska efterfrågan och utbudet på dessa transporter, eftersom sådana uppgifter tills vidare inte finns att tillgå i samlad form.

Med hjälp av ett mer omfattande kunskapsunderlag är det möjligt att utveckla de offentligt understödda transporterna och beräkna sparpotentialen hos olika utvecklingsmodeller utifrån faktiska uppgifter. Med hjälp av kunskapsunderlaget är det till exempel möjligt att bedöma potentialen för att kombinera transporter och möjligheterna att bättre utnyttja anrops- och kollektivtrafik.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen har gjorts tillsammans med social- och hälsovårdsministeriet, Folkpensionsanstalten, Transport- och kommunikationsverket, Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab och Tervia Logistiikka Oy. Kommunikationsministeriet har tillsatt en styrgrupp för projektet. Gruppens mandatperiod sträcker sig från den 20 juni 2024 till den 31 mars 2028. Gruppens uppgift är att stödja beredningen av lagstiftningen och de åtgärder som verkställigheten förutsätter. Under beredningen har man dessutom hört de förmedlingscentraler som ingått avtal med Folkpensionsanstalten och som förmedlar transporter inom det föreslagna försöksområdet.

Som försöksområde har valts Norra Finlands samarbetsområde, där välfärdsområdena redan bedriver samarbete. Försöksområdet omfattar både landsbygdsområden och urbana områden, vilket gör det möjligt att få erfarenheter och information om olika typer av områden. Inom det föreslagna försöksområdet är de resor som ersätts av Folkpensionsanstalten dessutom de längsta och de kund- eller klientspecifika ersättningarna de största, och området förutses därför ge möjlighet att beräkna den faktiska sparpotentialen.

Utkastet till regeringsproposition har varit ute på öppen remiss på webbplatsen [utlåtande.fi](https://valtionneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2024) mellan den 16 december 2024 och den 5 februari 2025. Yttranden begärdes förutom av de instanser som ingår i den ovannämnda styrgruppen också av andra centrala intressentgrupper, såsom olika myndigheter och organisationer och tjänsteleverantörer med anknytning till persontransporter. Sammanlagt 27 yttranden lämnades in, och det har gjorts ett sammandrag över dem. Utkastet till regeringsproposition har också behandlats i företagsstödsdelegationen. Beredningsunderlaget till regeringspropositionen finns på finska på adressen <https://valtionneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2024>.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Lagstiftning

Lagen om transportservice

De viktigaste bestämmelserna om tillhandahållande av transporttjänster i Finland har samlats i lagen om transportservice (320/2017). I den föreskrivs det bland annat om beviljande av person-, gods- och taxitrafiktillstånd, skyldigheten för den som tillhandahåller persontrafiktjänster att lämna uppgifter, uppgifternas och informationssystemens interoperabilitet, offentligt stöd för trafiktjänster samt om informationsresurser inom trafik och transport. I 154 § åläggs tillhandahållare av mobilitetstjänster skyldighet att se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänster finns tillgängliga för alla i standardiserad form via en förbindelse som upprättats i ett informationssystem. De i paragrafen avsedda väsentliga uppgifterna omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet. Närmare bestämmelser om väsentlig information finns i statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017).

Bestämmelserna i 154 § i lagen om transportservice har samband med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, och enligt förordningen ska information om mobilitetstjänster finnas tillgängliga. Artikel 3 i förordningen ålägger medlemsstaterna att inrätta en nationell åtkomstpunkt som ska ge dataanvändarna åtkomst till åtminstone de data som förordningen gäller och som tillhandahålls av transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster.

I lagen om transportservice föreskrivs det dessutom om flera myndighetsuppgifter för Transport- och kommunikationsverket. De data som ska samlas in enligt förslaget i denna proposition ingår inte bland de datatyper som anges i statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster. Transport- och kommunikationsverket svarar i enlighet med 154 § lagen om transportservice också för informationstjänsten för väsentlig information om mobilitetstjänster. Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa systemet för informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Enligt 179 § 1 mom. i lagen om transportservice följer Transport- och kommunikationsverket dessutom upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av tjänsterna. För att kunna fullgöra denna uppgift samlar verket in regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på tillhandahållna eller förmedlade tjänster. Transport- och kommunikationsverket bedömer också trafiksystemets tillstånd och funktion samt konsekvenserna av lagen och rapporterar regelbundet om dem. För närvarande har Transport- och kommunikationsverket i praktiken till uppgift att övervaka att väsentlig information om mobilitetstjänster inom persontrafiken produceras för att användas fritt i ett gränssnitt.

Transport- och kommunikationsverket följer dessutom den allmänna prisutvecklingen inom olika regioner i enlighet med 152 § i lagen om transportservice. En tillståndshavare som bedriver persontrafik och en tillhandahållare av förmedlingstjänster är trots företagshemligheten skyldiga att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om de faktiska priserna på de taxitjänster som de tillhandahåller eller förmedlar. Verket har den 15 november

2021 med stöd av 152 och 179 § i lagen om transportservice utfärdat närmare föreskrifter om hur uppgifter om efterfrågan på och utbudet av persontrafiktjänster samt prisuppgifter för trafiktjänster¹ ska meddelas. De gäller dock inte de uppgifter som enligt förslaget i denna proposition ska samlas in.

I 29 kap. (233–235 §) i lagen om transportservice föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att producera information om marknaden för trafik och transport och om rätten att få och lämna ut information i anslutning till den. Enligt 233 § är verket skyldigt att samla in och uppdatera information om bland annat utbudet av och efterfrågan på trafikmarknaden och mobilitetstjänster samt utvecklingen av dem. I paragrafen nämns dessutom till exempel insamling av information om trafikmängden för olika transportsätt och andra beskrivande mått. Enligt 234 § i lagen ska verket med beaktande av skyddet för personuppgifter göra den information som verket fått del av samt de undersökningar och den statistik som det gjort på basis av informationen allmänt tillgänglig.

De nuvarande bestämmelserna om tillhandahållande eller lämnande av information i lagen om transportservice innehåller dock ingen skyldighet att lämna aktuell och heltäckande information om alla offentligt understödda persontransporter. Förpliktelserna gäller antingen en sådan aktör som inte har den information som behövs för att skapa en helhetsbild eller så är förpliktelsen inte så omfattande att den täcker den behövliga informationen. För närvarande innehåller alltså varken lagen om transportservice eller någon annan reglering inom trafik- och transportsektorn någon skyldighet att lämna uppgifter om alla transporter som samhället ersätter, utan uppgifterna finns utspridda hos olika myndigheter eller leverantörer av transporttjänster. I det försök som ska genomföras enligt propositionen samlas det in mer detaljerad och passagerarspecifik information för att bedöma utnyttjandet av transporterna, de tidsmässiga och geografiska transportflödena, hur transporterna kombineras, materielbehovet, kapacitetsutnyttjandet och andra motsvarande omständigheter med tanke på utvecklandet av systemet.

Resor som ersätts av sjukförsäkringen

Bestämmelser om resekostnader som ersätts av sjukförsäkringen finns i 4 kap. i sjukförsäkringslagen (1224/2004). Enligt den lagen har en försäkrad rätt att få ersättning för resekostnader i anslutning till behandlingen av en sjukdom, om resan gäller besök hos en statlig eller ett välfärdsområdes verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården. De resekostnader som orsakats en försäkrad som för behandling av en sjukdom besökt en i lagen om privat hälso- och sjukvård avsedd verksamhetsenhet inom hälso- och sjukvården eller en yrkesutövare ersätts endast om undersökningen eller vården ska ersättas enligt sjukförsäkringslagen. Ersättning betalas dessutom för kostnaderna för en försäkrads egna resor till platser där hjälpmedel tillverkas, underhålls och förmedlas, om resorna gäller anskaffning och underhåll av hjälpmedel som ingår i behandlingen av en sjukdom.

I 19 kap. i sjukförsäkringslagen föreskrivs det om erhållande och utlämnande av uppgifter vid verkställigheten av uppdrag som gäller förmåner och ersättningar enligt sjukförsäkringslagen. I 19 kap. 1 § föreskrivs det om rätten att få uppgifter. Enligt 1 mom. har Folkpensionsanstalten och besvärsinstanserna enligt sjukförsäkringslagen trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller erhållande av uppgifter rätt att av statliga myndigheter, välfärdsområdesmyndigheter och kommunala myndigheter samt andra offentligtgrättsliga

¹ Uppgifter om efterfrågan på och utbud av persontrafiktjänster samt prisuppgifter för taxitrafiktjänster. TRAFICOM/420990/03.04.03.00/2020.

samfund, de som beviljar eller betalar ut pension eller annan ersättning, Patientförsäkringscentralen, Trafikförsäkringscentralen och försäkringspoolen för läkemedelsskador, arbetsgivare, arbetslöshetskassor och arbetsplatskassor få de uppgifter som är nödvändiga för att avgöra en förmån som är under behandling.

Dessutom har Folkpensionsanstalten och besvärinstanserna enligt 2 mom. i paragrafen rätt att på begäran för avgörande av en förmån av läkare eller andra yrkesutbildade personer som avses i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994) samt av verksamhetsenheter för hälso- och sjukvården enligt 2 § 4 punkten i lagen om patientens ställning och rättigheter (785/1992) eller av färdtjänstproducenter, socialserviceproducenter eller andra vårdinrättningar få ett utlåtande och nödvändiga uppgifter ur journalhandlingar för den som söker en förmån samt uppgifter om hans eller hennes rehabilitering, hälsotillstånd, vård och arbetsförmåga, såvida den som söker förmånen inte själv tillhandahåller dessa uppgifter.

Enligt 5 mom. i paragrafen har Folkpensionsanstalten trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar i fråga om erhållande av uppgifter rätt att av den som enligt 20 kap. 5 § med stöd av ett avtal sköter samordning av resor få uppgifter om namn och personbeteckning på försäkrade samt sådana uppgifter om resor, färdstätt och färdtjänstproducenter som är nödvändiga för betalning av avgifter för förmedling av resor som ersätts enligt denna lag.

I 19 kap. 5 § i sjukförsäkringslagen föreskrivs det om utlämnande av uppgifter. Enligt 1 mom. 5 punkten har Folkpensionsanstalten trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller erhållande av uppgifter rätt att till den som på basis av ett avtal om samordning av resor utför samordning av resor lämna ut uppgifter om en persons för- och efternamn, uppgifter om att personen är medlem av en arbetsplatskassa och om att han eller hon är försäkrad, och om personen är försäkrad, kan Folkpensionsanstalten dessutom till den som med stöd av avtal sköter samordning av resor lämna den försäkrades adress, uppgifter om uppnående av den årliga självriskandelen för resekostnader och andra uppgifter om den försäkrade som är nödvändiga för förmedlingen av resor. Bestämmelserna i lagen om transportservice eller sjukförsäkringslagen gör det dock inte möjligt att till exempel lämna Transport- och kommunikationsverket sådana exakta uppgifter om enskilda resor som behövs inom ramen för det nu föreslagna försöket.

Resor inom socialvården och funktionshinderservicen

I socialvårdslagen (1301/2014) föreskrivs det om service som stöder rörligheten. Enligt 23 § i den lagen är en tillgänglig och fungerande allmän kollektivtrafik inklusive anrops- och servicetrafik det främsta sättet att ordna sådan rörlighet som lämpar sig för alla. Service som stöder rörligheten ska ordnas för personer som inte klarar av att självständigt använda allmänna trafikmedel på grund av sjukdom, skada eller av någon annan liknande funktionsnedsättande orsak och som behöver service för att kunna utträta ärenden eller på grund av något annat behov som hör till det dagliga livet. Stöd för rörligheten kan ordnas genom handledning i användningen av allmänna trafikmedel och genom handledd träning, följeslagartjänst, grupptransporter, genom att ersätta skäligena kostnader för transport med taxi, invalidtaxi eller annat motsvarande fordon, eller på något annat lämpligt sätt eller genom en kombination av dessa. Individuell färdtjänst ordnas inte för en person som har rätt till transport eller till ersättning för transportkostnaderna med stöd av någon annan lag. Detta innebär att service som stöder rörligheten enligt socialvårdslagen inte tillhandahålls när en person reser till offentlig hälso- och sjukvård eller privat hälso- och sjukvård som ersätts av sjukförsäkringen, eftersom dessa resor är ersättningsgilla enligt sjukförsäkringslagen.

I lagen om funktionshinderservice (675/2023) föreskrivs det om stöd för rörligheten för personer med funktionsnedsättning. Enligt 29 § kan stöd för rörligheten för personer med funktionsnedsättning tillhandahållas som färdtjänst, med hjälp av personlig assistans eller ledsagare, genom att som ekonomiskt stöd ställa en bil eller ett annat färdmedel till personens förfogande, genom att bevilja ekonomiskt stöd för anskaffning av en bil eller något annat färdmedel eller på något annat lämpligt sätt eller genom en kombination av dessa. Enligt förarbetena till lagen (RP 191/2022) ska också rörligheten för personer med funktionsnedsättning i främsta hand ordnas med hjälp av tillgänglig kollektivtrafik, inklusive anropsstyrd trafik och servicetrafik. Personer med funktionsnedsättning kan också med stöd av socialvårdslagen få till exempel handledning och handledd träning i användningen av kollektivtrafik, ledsagarservice samt grupptransporter, vilka är primära i förhållande till det stöd för rörligheten som avses i lagen om funktionshinderservice.

Av de möjliga sätten att tillhandahålla stöd för rörligheten ska välfärdsområdet åtminstone erbjuda tillgång till personlig assistans och färdtjänst och till hjälp eller stöd av ledsagare som vid behov kopplas till färdtjänsten. Välfärdsområdet kan ställa en bil eller ett annat färdmedel till förfogande för en person med funktionsnedsättning eller bevilja stöd för anskaffning av en bil eller ett annat färdmedel, om personens behov av stöd för rörligheten är stort. Färdtjänstresor kan samordnas så att de görs med delat färdmedel, om samordningen inte medför en oskälig förlängning av restiden eller någon annan oskälig olägenhet för personen med funktionsnedsättning. En person med funktionsnedsättning har subjektiv rätt till stöd för rörligheten, men inte till ett visst sätt att tillhandahålla det. Enligt förarbetena är syftet med den bestämmelsen att göra sätten att tillhandahålla stöd för rörligheten mångsidigare och flexiblere och minska användningen av överlappande tjänster. Det är till exempel inte nödvändigt att ordna stöd för rörligheten som taxiresor när personen med funktionsnedsättning kan anlita allmän kollektivtrafik med hjälp av personlig assistans. Välfärdsområdet är skyldigt att ordna ett till kostnaderna skäligt stöd för rörligheten och ska vid skälighetsbedömningen beakta till exempel det individuella behov av att röra sig som en person med funktionsnedsättning har, resans längd och syfte, antalet resor och var invånarna på orten eller i området normalt utträttar ärenden och rör sig. Sättet att ordna färdtjänst får inte hindra eller inskränka den subjektiva rätten till färdtjänst för personer med svår funktionsnedsättning.

Under beredningen av denna proposition fanns ingen tillförlitlig statistik att tillgå över hur stödet för rörligheten fördelar sig mellan olika stödformer.

Överflyttningar av patienter

Bestämmelser om icke-brådskande överflyttningar av patienter finns i 73 § i hälso- och sjukvårdslag (1326/2010). Om vårdtiden för en patient som har sin hemkommun inom området för ett annat välfärdsområde och som är intagen på en vårdplats i välfärdsområdets hälsovårdscentral uppskattas överstiga den genomsnittliga vårdtiden, ska hälsovårdscentralen vidta åtgärder för att få patienten överflyttad till en hälsovårdscentral eller en annan sjukvårdsinrättning vars huvudman är det välfärdsområde inom vars område patienten har sin boende- och hemkommun.

Vissa andra myndighetsuppgifter inom den offentliga persontrafiken

Det är meningen att uppgifterna inom närings-, trafik- och miljöcentralernas ansvarsområde T ska överföras till de livskraftscentraler som inrättas i samband med statens regionförvaltningsreform, med undantag för uppgifterna inom den offentliga persontrafiken, som koncentreras till Transport- och kommunikationsverket från och med 2026. Syftet med att

uppgifterna inom den offentliga persontrafiken koncentreras är att resurserna ska kunna användas effektivare än tidigare. På så sätt kan en centralisering av kunskapsunderlaget och samordningen stödjas. Regeringens proposition om regionförvaltningsreformen har överlämnats till riksdagen våren 2025 (RP 13/2025 rd).

I samband med överföringen av uppgifterna ska också informationshantering och informationsmaterial inom kollektivtrafiken, äganderätten till informationen och produktionen av informationen som helhet, såsom hur kundbetjäningen ordnas, utredas. En centralisering av uppgiften gör det möjligt att förenhetliga verksamhetssätten och processerna. Också med avseende på intressentgrupperna blir situationen tydligare och mer förutsägbar när det finns endast en statlig motpart.

I samarbete med kommunerna och välfärdsområdena främjas utvecklingen av offentligt ordnade trafiktjänster överlag av centraliseringen av uppgifterna och den samlade informationshanteringen.

Behandling av kunduppgifter inom social- och hälsovården

I lagen om behandling av kunduppgifter inom social- och hälsovården (703/2023) föreskrivs det om behandlingen av kunduppgifter inom social- och hälsovården och vid ordnandet och tillhandahållandet av social- och hälsovårdstjänster. Lagen tillämpas vid behandlingen av kunduppgifter inom social- och hälsovården och uppgifter som kunden själv producerar om sitt välbefinnande i samband med ordnandet och tillhandahållandet av social- och hälsovårdstjänster och vid behandlingen av uppgifter om välbefinnande när klientens egen välfärd främjas. Till lagens tillämpningsområde hör all behandling av kunduppgifter i syfte att ordna och tillhandahålla social- och hälsovårdstjänster, oberoende av om det är fråga om elektronisk, skriftlig eller muntlig behandling.

I 8 kap. föreskrivs det om rätten att få och lämna ut information. I 53 § föreskrivs det om rätten för social- och hälsovården att få uppgifter av varandra. En tjänstetillhandahållare inom socialvården har rätt att få och använda patientuppgifter för att ordna eller tillhandahålla socialservice för en kund, och en tjänsteproducent inom hälso- och sjukvården har motsvarande rätt i fråga om klientuppgifter inom socialvården. Lagen om behandling av kunduppgifter inom social- och hälsovården ger dock inte Transport- och kommunikationsverket rätt att få uppgifter.

Statsunderstöd

Enligt EU-rätten är statliga stöd för företagsverksamhet i princip förbjudna (artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Stödåtgärderna anses dock inte uppfylla alla kriterier i artikel 107.1 i fördraget och omfattas därför inte av anmälningsskyldigheten enligt artikel 108.3 i fördraget, om de uppfyller villkoren i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, nedan *de minimis-förordningen*. Till dessa kriterier hör att det totala beloppet av stöd av mindre betydelse som en medlemsstat beviljar ett företag inte får överstiga 300 000 euro under en treårsperiod. Medlemsstaterna kommer från och med ingången av 2026 att vara skyldiga att anmäla sina *de minimis*-stöd till kommissionen.

Statsunderstödslagen (688/2001) är en allmän lag som gäller behovsprövade statsunderstöd. I statsunderstödslagen ingår det bestämmelser om grunderna och de allmänna förutsättningarna för beviljandet av statsunderstöd. Statsunderstödslagen innehåller dessutom bestämmelser om beviljande och utbetalning av statsunderstöd, användningen av statsunderstöd och

övervakningen av den, återbetalning och återkrav av statsunderstöd samt rätt till information och utlämnande av uppgifter.

Bestämmelser om grunderna för beviljande av statsunderstöd finns i 2 kap. i statsunderstödslagen. I 7 § i statsunderstödslagen finns bestämmelser om allmänna förutsättningar för beviljande av statsunderstöd. Enligt 1 mom. i paragrafen kan statsunderstöd beviljas, om det ändamål för vilket statsunderstöd söks är samhälleligt godtagbart, beviljandet av statsunderstöd är motiverat med avseende på de mål som satts för användningen av statsunderstödet, beviljandet av statsunderstöd ska anses vara nödvändigt med beaktande av annat offentligt stöd som sökanden erhållit samt arten och omfattningen av det projekt eller den verksamhet som är föremål för statsunderstödet, samt beviljandet av statsunderstöd inte bedöms orsaka mer än ringa snedvridning av konkurrensen och verksamheten på marknaden i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Statsunderstöd kan beviljas i form av allmänt understöd eller specialunderstöd. Allmänt understöd kan beviljas för mottagarens verksamhet i allmänhet. Specialunderstöd kan beviljas till exempel som projektunderstöd för ett försöks-, start- eller utvecklingsprojekt.

Lagen om kundinformationssystemet för företagstjänster (293/2017) förpliktar de statliga myndigheterna att föra in kunduppgifter i arbets- och näringsministeriets kundinformationssystem för företagstjänster. Med företagstjänster avses till exempel stöd som beviljas av staten och betalas av statens medel. Ändamålet med kundinformationssystemet för företagstjänster är att främja gemensamt utnyttjande av kunduppgifter inom den offentliga förvaltningen, att förbättra inriktningen av företagstjänsterna och den utvärdering av företag som sker i samband med att beviljande av företagstjänster övervägs och att effektivisera övervakningen av beviljade stöd.

Statsrådets förordning om de minimiuppgifter som ska lagras i informationsresursen för statsunderstödsverksamheten och det informationsmaterial som publiceras i tjänsten för publicering och användning av uppgifter om statsunderstöd (1394/2022) förutsätter att statsbidragsmyndigheten till Statskontorets informationssystem lämnar in minimiuppgifter om ansökningar om statsunderstöd samt om ansökningar och beslut om statsunderstöd i anslutning till dem. Uppgifterna kan förmedlas till statskontorets informationssystem från kundinformationssystemet för företagstjänster.

2.2 Praxis

Ordande av de transporter som föreslås bli föremål för försöket inom försöksområdet

Staten, välfärdsområdena och kommunerna använder för närvarande över en miljard euro per år för att stödja rörligheten för personer. Behovet av mobilitetstjänster och därmed kostnaderna för den offentliga sektorn ökar dock hela tiden, och alla aktörer som ordnar transporter har inte tillräckliga resurser för att utveckla nya transporttjänster eller verksamhetsmodeller.

En utveckling av verksamheten kräver att det till stöd för den finns noggranna uppgifter om nuläget i fråga om transporter. Informationen om de transporter som ersätts av samhället är dock utspridda på olika myndigheter och andra organisationer som ordnar transporter. Bristerna i hur täckande uppgifterna om transporter är och i informationssystemen är ett allmänt känt faktum.

Inom det föreslagna försöksområdet ordnas välfärdsområdenas transporter enligt socialvårdslagen, lagen om funktionshindersservice och hälso- och sjukvårdslagen av Tervia

Logistiikka Oy. I försöksområdet ordnas dessutom resor som ersätts av Folkpensionsanstaltens sjukförsäkring av beställningscentraler som Folkpensionsanstalten konkurrerats ut.

Tervia Logistiikka Oy är ett bolag som grundades 2023 och är helägt av välfärdsområdena i Norra Österbotten, Lappland, Kajanaland och Mellersta Österbotten. Bolaget producerar logistik-, transport- och upphandlingstjänster för dessa välfärdsområden. Bolaget producerar de lagstadgade reseförmedlingstjänster samt konkurrerats ut och anskaffningar av persontransporter till stöd för rörligheten inom Norra Finlands samarbetsområde, som bildas av de välfärdsområden som tidigare nämndes.

I dessa fyra välfärdsområden ordnades 2024 uppskattningsvis cirka 700 000 resor enligt socialvårdslagen, lagen om funktionshinderservice, lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977) och hälso- och sjukvårdslagen till ett belopp av sammanlagt 28,2 miljoner euro. I detta belopp ingår inte några kostnader för förmedlingsverksamhet. Dessutom antas antalet resor och därmed också kostnaderna i realiteten vara något större, eftersom det till exempel inte finns statistik över alla patientöverföringar. Det finns ingen tillförlitlig statistik över hur dessa transporttjänster fördelas på olika former av transportformer (till exempel taxitransporter, samtransporter, servicelinjer).

I Norra Österbottens, Lapplands, Kajanalands och Mellersta Österbottens välfärdsområden ersätts årligen cirka 750 000 resor av sjukförsäkringen, av vilka omkring 60 procent sker med taxibilar, invalidtaxibilar och bårtaxibilar. I dessa fyra välfärdsområden ersätts årligen resor enligt sjukförsäkringslagen till ett belopp på cirka 70 miljoner euro, varav ersättningen för taxibilar, invalidtaxibilar och bårtaxibilar är cirka 44 miljoner euro. Siffrorna baserar sig på statistik för 2022 och 2023. I hela Finland ersatte Folkpensionsanstalten år 2023 över 4,3 miljoner resor till ett belopp av sammanlagt 308 miljoner euro, när alla färdsätt beaktas.

Det försök som nu föreslås omfattar de resor i välfärdsområdena som ersätts av Folkpensionsanstaltens sjukförsäkring med taxibilar, invalidtaxibilar och bårtaxibilar samt transporter enligt socialvårdslagen, lagen om funktionshinderservice och lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda och vissa transporter enligt hälso- och sjukvårdslagen. Dessa resor uppgår i antal till sammanlagt något över en miljon per år och kostnaderna för den offentliga sektorn är cirka 70 miljoner euro.

Folkpensionsanstaltens transporter som ersätts enligt sjukförsäkringslagen har sedan juli 2018 ordnats av regionala transportcentraler. Folkpensionsanstalten ersätter en sådan taxiresa i anslutning till vård som avses i sjukförsäkringslagen när resan har beställts hos en beställningscentral som ingått ett direktersättningsavtal med Folkpensionsanstalten. I varje landskap finns det två tjänsteproducenter som Folkpensionsanstalten konkurrerats ut och som ordnar taxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten. Kunden kan själv välja från vilken av tjänsteproducenternas beställningscentral han eller hon beställer en taxi. Inom Norra Finlands samarbetsområde finns för närvarande sex beställningscentraler. Den nuvarande avtalsperioden löper ut vid utgången av 2026, det vill säga när hälften av giltighetstiden för det nu föreslagna försöket har gått. Avtalsperiodens utgång har inte bedömts ha några konsekvenser för genomförandet av det föreslagna försöket.

Försök som gäller utveckling av transporter

I utredningar som gäller utvecklingen av offentligt understödda transporter nämns som en av utmaningarna ofta att organiseringsansvaret är fördelat på många olika organisationer. I Finland ordnas offentligt understödda transporter inom fem olika ministeriers förvaltningsområden av

bland annat Folkpensionsanstalten, olika ansvarsområden inom kommunerna, välfärdsområdena och närings-, trafik- och miljöcentralerna. I praktiken försvårar det splittrade aktörsfältet tillgången till information och införandet av nya verksamhetsmodeller.

I utredningar och försök som gäller utvecklande av offentligt understödda transporter har det konstaterats att person- och kollektivtrafiktjänsterna i regionerna i fortsättningen bör utvecklas som överkommunala regionala helheter, inte bara ur enskilda kundgruppers synvinkel. En del av Folkpensionsanstaltens transporter har till exempel ansetts lämpa sig utmärkt att kombinera med kommunernas transporter och kollektivtrafiken. Försöken har ansetts vara lyckade, även om de också har varit förenade med olika utmaningar. Även om man bland annat genom att körsträckor på vissa ställen har samordnats har kunnat spara in 11–12 procent av kostnaderna, har samordningen varit förenad med till exempel avtalsmässiga utmaningar i synnerhet när det finns flera försöksområden².

I rekommendationerna för försöken föreslås därför en kartläggning av verksamhetsfältet, som bland annat innefattar regionernas särdrag, en beskrivning av verksamheten i nuläget samt en analys av varifrån, vart och när persontransporterna i området rör sig. Dessutom bör principerna för ägande och delning av information beaktas i försöken tillsammans med definitionen av datatyper för att försökets konsekvenser ska kunna bedömas. När det gäller användningen av information betonar resultaten av försöken den offentliga sektorns roll som producent och användare av data i fråga om lagstadgade och andra subventionerade transporter.

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att få en helhetsbild av transportbehoven och utfallet i fråga om två betydande aktörer, Folkpensionsanstalten och välfärdsområdena, i ett geografiskt vidsträckt område med mycket varierande transportbehov. Målet är att samla in detaljerad information bland annat om transportrutterna, vilken materiel som behövs, hur kombinerbara transporterna är och behovet av assistanstjänster. Samtidigt samlas det in information om i vilken utsträckning samma kunder använder olika offentligt organiserade transporter, eftersom det för närvarande inte finns någon uppfattning om de enskilda kundernas totala behov av transporter.

Med hjälp av den informationsresurs som detta skapar blir det möjligt att hitta metoder för att effektivisera ordnandet av transporter i framtiden, trygga utbudet av transporter genom en effektiv användning av transportkapaciteten och samordna utbudet med den övriga service- och kollektivtrafiken. Med tanke på kunder som behöver transporter är det viktigt att göra kundupplevelsen smidigare, till exempel enligt principen om ett enda serviceställe. När det gäller utvecklandet av transporter är det också fråga om att trygga specialgruppers självständiga rörlighet och tillgodose deras grundläggande fri- och rättigheter. Eftersom det nu föreslagna försöket inte ingriper i det nuvarande sättet att ordna transporter, är det direkta syftet med detta förslag inte att ändra sätten att ordna transporter, utan att sammanställa det kunskapsunderlag som behövs till stöd för den kommande utvecklingen.

Ett ytterligare syfte med propositionen är att skapa förutsättningar för att utveckla det riksomfattande kunskapsunderlaget om offentligt understödda transporter, om man senare beslutar att börja utveckla det separat. Detta möjliggör riksomfattande utvärdering och

² Forskningsrapport: Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suosituks, 2019. (Försök och rekommendationer som gäller samkörning av persontransporter, endast på finska) Eckhardt, Jenni, Lauhkonen, Arttu, Siira, Erkki. Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suosituks. Uleåborg: VTT Technical Research Centre of Finland, 2019. (VTT forskningsrapport; VTT-R-01151–19).

utveckling av olika modeller för ordnandet av offentligt understödda transporter. I nuläget är organiseringsansvaret utspritt på olika förvaltningsområden. För närvarande finns det inte ens på regional eller riksomfattande nivå någon heltäckande och övergripande bild av offentligt understödda transporter som skulle överskrida gränserna mellan myndigheterna. Ett riksomfattande kunskapsunderlag gör det möjligt att sträva efter tryggade tjänster trots att både kostnaderna och transportbehoven ökar från år till år.

Därutöver syftar propositionen till att indirekt stödja uppkomsten av ett mer omfattande ekosystem av data som gäller transporter. Det mervärde som sådana data kunde skapa förutsätter information med täckning, tillräcklig realtid och teknisk funktion samt att aktörernas roller tydliggörs. Med hjälp av förslaget i propositionen är det möjligt att få värdefull praktisk erfarenhet av samarbete mellan aktörer i fråga om informationsförmedling.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I den föreslagna lagen föreskrivs det om genomförandet av ett försök som gäller information om offentligt understödda transporttjänster och hur länge försöket ska pågå, försöksområdet, och vad som är föremålet för försöket, det vill säga vilka uppgifter som ska samlas in och att en informationsreserv ska skapas. Det anges också att Transport- och kommunikationsverket ska vara ansvarig myndighet för försöket.

I propositionen föreslås det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att inom det försöksområde som bildas av välfärdsområdena i Kajanaland, Mellersta Österbotten, Lappland och Norra Österbotten samla in uppgifter om transporter enligt lagen om funktionshinderservice, socialvårdslagen och vissa transporter enligt hälso- och sjukvårdslagen samt om de resor i detta område som ersätts av Folkpensionsanstalten enligt sjukförsäkringen. I propositionen föreslås också bestämmelser om den rätt att få information som Transport- och kommunikationsverket behöver i anslutning till detta. I den föreslagna 159 a § utnyttjas det nationella handlingsutrymme som ges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (*allmän dataskyddsförordning*) i den utsträckning paragrafen omfattar särskilda bestämmelser om behandling av personuppgifter, vilket bedöms närmare i avsnitt 12.2.

Uppgifterna ska lämnas via de gränssnitt som Tervia Logistiikka Oy, som ordnar transporter för de ovannämnda välfärdsområdenas räkning, och de beställningscentraler som Folkpensionsanstalten konkurrensutsatt ska genomföra i sina egna informationssystem.

I propositionen ingår också ett förslag till statsunderstöd som kan sökas av de aktörer som är föremål för den rätt att få uppgifter som Transport- och kommunikationsverket föreslås ha. Syftet med statsunderstödet är att täcka kostnaderna för genomförandet av gränssnitten och minimera de negativa konsekvenserna för jämlikheten och kostnadsbördan för företagen.

Informationen ska lämnas till Transport- och kommunikationsverkets informationstjänst. Verket kan skaffa informationstjänsten och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab.

I lagen föreslås också bestämmelser om rapportering om resultaten av försöket. Det är fråga om temporär försökslagstiftning som gör det möjligt att samla in uppgifter för två hela kalenderår. Lagen ska gälla i sammanlagt tre år.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Sammandrag över konsekvensbedömningen

När det gäller propositionens konsekvenser för myndigheterna är dessa särskilt relaterade till den informationsinsamlings-, uppföljnings- och rapporteringsuppgift som ska anförtros Transport- och kommunikationsverket. Propositionens konsekvenser för företagen är en följd av deras skyldighet att lämna uppgifter om transporter med hjälp av ett gränssnitt, för vilket de föreslås få ersättning med hjälp av statsunderstöd enligt vad som föreslås i propositionen. Avsikten är att propositionens kostnadseffekter ska täckas med befintliga anslag, men det förutsätter momentöverföringar och att beslutsdelen i det moment som används för understöden ändras. Propositionen är inte förenad med något behov av nya anslag.

Försöket medför inga ändringar i det nuvarande sättet att ordna transporterna, inte heller i ansvaret eller finansieringen. De omedelbara och centrala konsekvenserna av propositionen hänför sig till behandlingen av personuppgifter och särskilda kategorier av personuppgifter, som ingriper i skyddet för de registrerades personuppgifter och privatliv. Syftet med ingripandet är att göra det möjligt att skapa en informationsresurs för transporterna för att kunna utveckla dem. Med hjälp av offentligt understödda transporter samt utveckling av transportsystemet och transporttjänsterna kan tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna för dem som behöver transporter tryggas och främjas. Det finns en godtagbar orsak att ingripa i den grundläggande rättighet som gäller skyddet för personuppgifter och för privatlivet, och ingripandet ligger i linje med målen för allmänintresset och är nödvändigt för att trygga de registrerades rättigheter och friheter.

Dessutom bedöms utvecklandet av transporterna ha en betydande sparpotential. Insamlingen av uppgifter enligt den regionalt avgränsade försökslagen gäller transporter som innebär kostnader för den offentliga sektorn som uppgår till cirka 70 miljoner euro. På riksnivå används över 300 miljoner euro årligen för transporter inom social- och hälsovården. Den sparpotential som finns utifrån uppskattningar och olika projekt varierar mellan 15 och 40 procent. Propositionen bedöms inte ha några direkta spareffekter när det gäller statsfinanserna, men den möjliggör kunskapsbaserade utvecklingsåtgärder.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna

Transport- och kommunikationsverket ska svara för den informationstjänst där uppgifterna om den tillhandahållare av förmedlingstjänster som handlar för välfärdsområdenas räkning och de förmedlingscentraler som Folkpensionsanstalten konkurrensutsatt samlas in. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Verket ska också inrätta en ny statlig stödordning för genomförande av gränssnitt, som ska ersätta den som tillhandahåller förmedlingstjänster på välfärdsområdenas vägnar och de förmedlingscentraler som Folkpensionsanstalten konkurrensutsatt för de kostnader som genomförandet medför. Verket ska ge tillhandahållarna av förmedlingstjänster råd och anvisningar i frågor som gäller ansökan om statligt stöd samt i hur de uppgifter som samlas in genom försöket ska lämnas i praktiken.

Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket ha till uppgift att skapa en lägesbild och ett kunskapsunderlag för offentligt understödda transporter i försöksområdet och samköra uppgifterna med annan information, såsom information om trafiksmidighet och trafikförhållanden samt rutter och tidtabeller. Den administrativa bördan för verket bedöms öka

något i och med att kunskapsunderlaget utvecklas, men samtidigt förbättras möjligheterna att utveckla offentligt understödda transporter för samhället i stort. Transport- och kommunikationsverket har också bättre förutsättningar att sköta den uppföljningsuppgift på trafikmarknaden verket har och som redan nu ingår i lagen om transportservice. Verket ska ha möjlighet att bestämma om ett ändamålsenligt sätt att lämna uppgifter och möjliggöra automatiserad insamling av uppgifter, eftersom uppgifterna ska lämnas via ett gränssnitt som fastställts av verket.

Kommunikationsministeriet är ordförande för styrgruppen för utveckling av kunskapsunderlaget för offentligt understödda transporter. Styrgruppen har till uppgift att följa beredningen av lagstiftningen och de åtgärder som verkställigheten av den förutsätter och att utarbeta en mellanrapport och en slutrapport om de iakttagelser som gjorts utifrån försökslagstiftningen samt att utarbeta rekommendationer för utveckling av kunskapsunderlaget och i vidare bemärkelse för vidareutveckling av offentligt understödda transporter. Styrgruppens mandatperiod inleddes den 20 juni 2024 och pågår till den 31 augusti 2028.

Social- och hälsovårdsministeriet och Folkpensionsanstalten deltar i styrgruppen för utveckling av kunskapsunderlaget för offentligt understödda transporter och stöder beredningen och verkställigheten av lagstiftningen. Folkpensionsanstalten är inte föremål för några andra sådana direkta konsekvenser som gäller myndigheterna under försöket.

De föreslagna bestämmelserna gäller transporter enligt lagen om funktionshinderservice, socialvårdslagen och hälso- och sjukvårdslagen i Norra Österbottens, Lapplands, Kajanalands och Mellersta Österbottens välfärdsområden och resor som ersätts av Folkpensionsanstalten enligt sjukförsäkringen i dessa områden. De föreslagna bestämmelserna gäller inte andra transporter som ordnas av dessa välfärdsområden eller kommuner, såsom kollektivtrafik, skoltransporter eller godstransporter. Bestämmelserna gäller inte heller transporter i andra välfärdsområden. Tervia Logistiikka Oy, som ägs av välfärdsområdena i Norra Österbotten, Lappland, Kajanaland och Mellersta Österbotten och som ordnar transporter, ersätts för kostnaderna för gränssnittet, och välfärdsområdena orsakas därmed inga nya kostnader eller några andra omedelbara faktiska konsekvenser för myndigheterna.

Den information som samlas in från de fyra välfärdsområdena i norr anses dock indirekt gagna också det arbete för utveckling av offentligt understödda transporter som utförs i andra regioner.

4.2.3 Konsekvenser för de offentliga finanserna

Kostnaderna för anskaffning av Transport- och kommunikationsverkets informationstjänst och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den beräknas uppgå till sammanlagt cirka 300 000–350 000 euro under försökslagens giltighetstid.

Till beställningscentralerna och den aktör som förmedlar transporter för välfärdsområdenas räkning ska det betalas ersättning för gränssnitten för lämnande av uppgifter. Ersättningen för gränssnitten beräknas uppgå till 15 000 euro per företag. De ersättningar som betalas inom ramen för programmet för statligt stöd beräknas uppgå till sammanlagt cirka 100 000 euro. Avtalen mellan de förmedlingscentraler som Folkpensionsanstalten konkurransutsatt upphör att gälla i slutet av 2026 och de kommer att konkurransutsättas på nytt under försöksperioden. Därför är det möjligt att det inom försöksområdet tillkommer sådana nya företag 2027 som också är berättigade till ersättning för sina gränssnitt. Om alla förmedlingscentraler i området byts ut och konkurransutsättningen genomförs med nuvarande indelning, ersätts sex nya företag för sina gränssnitt. Ersättningarna för informationstjänsten och gränssnitten beräknas uppgå till sammanlagt 400 000–550 000 euro. Det blir vissa ekonomiska konsekvenser i liten skala för

Transport- och kommunikationsverket också av de uppgifter som ankommer på statsbidragsmyndigheten.

Understöden ska finansieras av anslaget under moment 31.20.21, Köp och utvecklande av den offentliga persontrafiken, och enligt punkt 8 i beslutsdelen till momentet får anslaget användas till projekt för utvecklande av trafik tjänster och till andra utgifter som främjar användningen av trafik tjänster samt till mobilitetsstyrning. Till momentet styrs nödvändig finansiering i samband med den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2025 från anslaget under moment 31.01.02, Transport- och kommunikationsverkets omkostnader. Propositionen föranleder inte något behov av nya anslag, utan det är fråga om överföring av behövlig finansiering mellan momenten. Beslutsdelen i moment 31.20.21 ändras i samband med tilläggsbudgetpropositionen så att den möjliggör utbetalning av understöd av den art som föreslås.

Transport- och kommunikationsverkets utför databehandlingsuppgifterna och producerar material till styrgruppen för utveckling av kunskapsunderlaget för offentligt understödda transporter som tjänsteuppgifter med nuvarande resurser.

De ekonomiska konsekvenserna för Kommunikationsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet och Folkpensionsanstalten härrör från uppgifterna för den tillsatta styrgruppen, som i någon mån kräver att varje organisation använder personalresurser. Kommunikationsministeriet är ordförande för styrgruppen.

Eftersom man med hjälp av försökslagstiftningen utvecklar kunskapsunderlaget bland annat för att bedöma sparpotentialen mer ingående, har förslagen i praktiken inga direkta konsekvenser för inkomster eller besparingar. De föreslagna bestämmelserna har dock direkta konsekvenser för myndigheternas verksamhet och därmed i någon mån kostnadseffekter. Även om Transport- och kommunikationsverket på begäran kan producera också avgiftsbelagt anonymiserat material om de insamlade uppgifterna, bedöms det inte ha några betydande konsekvenser för inkomsterna.

4.2.4 Konsekvenser för företagen

Genom de föreslagna bestämmelserna åläggs utöver Tervia Logistiikka Oy, som ägs gemensamt av välfärdsområdena i Norra Österbotten, Lappland, Kajanaland och Mellersta Österbotten, också de sex taxiförmedlingscentraler inom försöksområdet som Folkpensionsanstalten konkurransutsatt att lämna uppgifter om sina transporter. Dessa förmedlingscentraler förmedlar taxitransporter inom de fyra välfärdsområdena i försöksområdet. Sammanlagt sju aktörer ska alltså genomföra ett gränssnitt för lämnande av uppgifter. Kostnaderna för dessa aktörer ersätts med statsunderstöd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Förmedlingscentralerna, liksom Tervia Logistiikka Oy, kan förväntas ha också små administrativa uppgifter som inte ersätts av statsunderstöd. I Finland finns för närvarande totalt 13 företag som sköter de uppgifter som beställningscentralerna har och som Folkpensionsanstalten konkurransutsatt. En del av de företag som kommer att ersättas för ett gränssnitt utför uppgifter som förmedlingscentral också inom andra regioner. Inom ramen för de föreslagna bestämmelserna lämnas dock uppgifter endast om persontransporter i Lappland, Mellersta och Norra Österbotten samt Kajanaland.

Avtalsperioden för de taxiförmedlingscentraler som Folkpensionsanstalten konkurransutsatt löper ut den 31 december 2026, det vill säga efter det att hälften av giltighetstiden för den föreslagna försökslagen har förflutit. Enligt Folkpensionsanstalten påverkar avtalsperiodens upphörande och den nya konkurranssättningen inte tillgången till uppgifter, såvida skyldigheterna enligt försökslagen gäller serviceproducenten i området. Om någon annan

förmedlingscentral än den som för närvarande är verksam i området inleder verksamhet i något av välfärdsområdena i Lappland, Mellersta eller Norra Österbotten eller Kajanaland under den nya avtalsperioden, ersätts detta företag för genomförande av ett gränssnitt för förmedling av uppgifterna.

Gränssnitten ger ingen konkurrensfördel vid den kommande upphandlingen av förmedlingscentralerna. Om det gränssnitt som ersätts kan utnyttjas vid framtida andra upphandlingar, kan det antas ha obetydliga konsekvenser för jämlika konkurrensförutsättningar. Eftersom avsikten är att utifrån försökslagstiftningen utveckla ordnandet av offentligt understödda transporter på nationell nivå, anses det viktigt att uppgifter lämnas via gränssnitt inom det nu valda försöksområdet. Innan kunskapsunderlaget samlats in är det dessutom inte möjligt att bedöma eventuella nya sätt att ordna offentligt understödda transporter, och därför är det inte heller säkert att en eventuell konkurrensfördel realiserar fullt ut. Det finns ännu inga uppgifter om de krav som kommer att ställas vid konkurrensutsättningen för den avtalsperiod som börjar 2027.

Sammantaget har det bedömts att stödet för genomförandet av gränssnitten varken hindrar eller i betydande grad begränsar eller snedvrider konkurrensen mellan företagen. Däremot kan vidareutvecklingen av offentligt understödda transporter på lång sikt främja marknaden för transporttjänster och öka företagsledd innovationsverksamhet.

Beviljandet av statsunderstöd har bedömts vara motiverat för att propositionens mål ska nås, eftersom en förutsättning för att offentligt understödda transporter ska kunna utvecklas är att uppgifter om dem samlas in av en enda myndighet från de företag som för närvarande behandlar uppgifter och som inte har några företagsekonomiska incitament att förmedla dessa uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket kan för uppgiften skaffa en informationstjänst av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic.

4.2.5 Konsekvenser för dataskyddet

I artikel 35 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs det om konsekvensbedömning avseende dataskydd. I konsekvensbedömningen av dataskyddet beskrivs behandlingen av personuppgifter samtidigt som det bedöms om behandlingen är nödvändig och proportionerlig. Bedömningen stöder fysiska personers rättigheter i och med att riskerna bedöms och åtgärderna för att minimera riskerna fastställs. Bedömningen ska göras innan behandlingen av personuppgifter inleds. Europeiska unionens arbetsgrupp för skydd av personuppgifter har publicerat riktlinjer om konsekvensbedömning avseende dataskydd (Europeiska unionens arbetsgrupp för skydd av personuppgifter 2017: Riktlinjer om konsekvensbedömning avseende dataskydd och fastställande av huruvida behandlingen "sannolikt leder till en hög risk" i den mening som avses i förordning (EU) 2016/679 (WP 248)). I enlighet med dataombudsmannens beslut³ krävs en konsekvensbedömning dessutom i vissa situationer i samband med behandling av biometriska uppgifter, genetiska uppgifter och lokaliseringssuppgifter och i samband med undantag från information till en registrerad med stöd av artikel 14.5 samt i whistleblowing-situationer.

Det har ansetts ändamålsenligt att göra en konsekvensbedömning av dataskyddet i lagberedningsskedet, eftersom det i propositionen föreslås en ny uppgift för Transport- och

³ Dataombudsmannens beslut om en förteckning över behandling av personuppgifter som omfattas av konsekvensbedömning, <https://tietosuoja.fi/sv/forteckningen-av-konsekvensbedomning>).

kommunikationsverket som kräver mer omfattande behandling av personuppgifter än ringa, inklusive behandling av sådana särskilda kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9 i allmänna dataskyddsförordningen. De uppgifter som behandlas, såsom lokaliseringssuppgifter i anslutning till transporter och kombinationer av dem, kan också avslöja personlig information om de registrerade. Behandlingen kan därför anses vara förenad med särskilda risker med tanke på den registrerades rättigheter och friheter.

Det bör noteras att den konsekvensbedömning som gjorts i samband med lagberedningen inte undanröjer den personuppgiftsansvariges skyldighet att göra en konsekvensbedömning avseende dataskyddet om artikel 35 i allmänna dataskyddsförordningen kräver det och inte heller skyldigheten att fortlöpande granska konsekvenserna av och riskerna med behandlingen för att bedöma om personuppgifter behandlas i enlighet med bedömningen.

Beskrivning av den planerade informationsbehandlingen, dess rättsliga grund och syftet med behandlingen

I propositionen föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska ha till uppgift att inom det försöksområde som anges i lagen samla in uppgifter om transporter som ordnas och ersätts med stöd av socialvårdslagen, lagen om funktionshinderservice, sjukförsäkringslagen och hälso- och sjukvårdslagen och att bilda en informationsresurs utifrån dessa.

Informationsresursen ska bestå av den information som Transport- och kommunikationsverket samlar in och som ska vara nödvändig för att skapa informationsresursen samt för att utveckla sättet att ordna transporter och trafiksystemet och transporttjänsterna. Den information som samlas in gäller efterfrågan och utbudet på och genomförandet av transporter och de definieras närmare i den föreslagna bestämmelsen.

Den föreslagna uppgiften kräver behandling av personuppgifter som på grund av transporternas natur oftast gäller sådana personer som inte självständigt kan använda kollektivtrafiken på grund av nedsatt funktionsförmåga, sjukdom eller skada eller av någon annan motsvarande orsak. I den information som behandlas ingår också personbeteckningen för den kund som transporteras. De uppgifter som ingår i informationen eller kombinationer av dem kan också innehålla särskilda kategorier av personuppgifter enligt artikel 9 i allmänna dataskyddsförordningen, särskilt hälsouppgifter. Hälsouppgifter är enligt allmänna dataskyddsförordningen alla de uppgifter som hänför sig till en registrerad persons hälsotillstånd och som ger information om den registrerades hälsotillstånd. Även om den information som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket inte innehåller eller inte röjer detaljerade eller omfattande uppgifter om en persons hälsa eller sjukdom, kan man utifrån dem dra slutsatser om personens allmänna hälsotillstånd och i synnerhet om personens rörelseförmåga. Dessutom kan uppgifterna i konstitutionellt hänseende anses vara känsliga till exempel till den del det av dem kan framgå en persons behov av socialvård eller en förmån (färdtjänst). Den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter är en lagfäst skyldighet på det sätt som föreskrivs i allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen beroende på vilken typ av uppgifter det är fråga om. Den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter beskrivs närmare i avsnitt 12, Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.

När det gäller omfattningen av behandlingen av personuppgifter inom försöksområdet, det vill säga Kajanalands, Mellersta Österbottens, Norra Österbottens och Lapplands välfärdsområden, är det fråga om cirka 20 000 beslut om färdtjänst enligt socialvårdslagen och lagen om funktionshinderservice. Av den tillgängliga statistiken framgår det dock inte hur många olika personer besluten gäller. I dessa välfärdsområden fick cirka 70 000 personer ersättning för taxi-,

invalidtaxi- och bårtaxiresor som ersätts av Folkpensionsanstalten via sjukförsäkringen 2023. Det är inte möjligt att samköra uppgifter om välfärdsområdenas beslut om färdtjänst med resor som ersätts av Folkpensionsanstalten via sjukförsäkringen, men insamlingen av information enligt den uppgift som i propositionen ålagts Transport- och kommunikationsverket och behandlingen av personuppgifter i anslutning till denna uppgift kan enligt en grov uppskattning gälla 80 000–90 000 olika registrerade. För de transporter som avses i den föreslagna försökslagen används sammanlagt uppskattningsvis 70 miljoner euro per år. De uppgifter som ska samlas in och som avses i propositionen ska via gränssnitten överföras till Transport- och kommunikationsverkets system från förmedlingscentralerna och från de välfärdsområden som anges i lagen. För välfärdsområdenas räkning lämnas uppgifterna av Tervia Logistiikka Oy.

Både de förmedlingscentraler som förmedlar transporter som ersätts av Folkpensionsanstalten enligt sjukförsäkringslagen, FPA-transporter, och Tervia Logistiikka omfattas av det föreslagna försöket och är tillhandahållare av förmedlingstjänster. Informationen om de tjänster som beställs via dem bildar ett register. De som tillhandahåller förmedlingstjänsterna ska lämna uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket via ett gränssnitt, varvid Transport- och kommunikationsverket i informationssystemet får en omfattande informationsresurs som innehåller uppgifter från alla leverantörer av förmedlingstjänster. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationssystemet och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hör till det av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, som behandlar uppgifterna för Transport- och kommunikationsverkets räkning.

Avsikten är inte att informationen ska överföras i realtid, utan till exempel som dataöverföring en gång per dag. Vid bedömningen av dataskyddsansvar och dataskyddroller innebär detta att varje förmedlingscentral är personuppgiftsansvarig i fråga om sina egna uppgifter på samma sätt som för närvarande. Transport- och kommunikationsverket kommer i fråga om behandlingen av personuppgifter att vara en sådan personuppgiftsansvarig som avses i dataskyddsförordningen under detta försök. I arrangemanget uppstår inget gemensamt personuppgiftsansvar, eftersom förmedlingscentralerna och Transport- och kommunikationsverket har olika syften med sin behandling av uppgifterna. De som tillhandahåller förmedlingstjänster sammanställer uppgifterna som ett led i tillhandahållandet, medan verket sammanställer uppgifterna för att generera en helhet bestående av de olika aktörernas tjänster. I propositionen föreslås alltså inga nya uppgifter för förmedlingscentralerna i deras egenskap av personuppgiftsansvariga. Tjänsteleverantörerna har ingen roll i att fastställa hur verket behandlar uppgifterna. Om informationssystemtjänster skaffas hos Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, är bolaget personuppgiftsbiträde. Transport- och kommunikationsverket ska i egenskap av personuppgiftsansvarig svara för att den registrerades rättigheter tillgodoses.

Transport- och kommunikationsverket får behandla insamlade uppgifter endast för de ändamål som avses i förslaget, det vill säga för att skapa en informationsresurs och utveckla sättet att ordna offentligt understödda transporter och för att utveckla trafiksystemet och transporttjänsterna, såsom kollektivtrafiken, servicetrafiken eller den samtalsstyrda trafiken. Transport- och kommunikationsverket kan analysera och samköra uppgifter för att utföra forskning eller göra upp statistik för dessa ändamål. För dessa ändamål kan Transport- och kommunikationsverket också samköra uppgifter med annan tillgänglig information, såsom tidtabeller och rutter för kollektivtrafiken samt uppgifter om väderleksförhållanden och väglag. Transport- och kommunikationsverket kan publicera uppgifter eller sammanställningar, statistik eller undersökningar som baserar sig på dem i en sådan form att de inte kan kopplas till en enskild person (i anonymiserad form).

Behovet av och proportionaliteten hos informationsbehandlingen

Det är nödvändigt att sammanställa en informationsresurs för att bedöma möjligheterna att kombinera och utveckla offentligt understödda transporter och för att utveckla ett tillräckligt exakt kunskapsunderlag som stöder beslutsfattandet om transporterna. Man har sedan länge försökt vidareutveckla offentligt understödda transporter. Som exempel kan nämnas en utredning som behandlade finansieringen av offentligt understödda persontransporter och utvecklingen av verksamhetssätten (Kommunikationsministeriets publikationer 11/2013), som rekommenderade en sammanslagning av transporterna och en skyldighet för myndigheterna att samarbeta. Även om en sammanslagningspotential har identifierats också i enskilda regionala försök, har försöken inte lett till bestående lösningar. Det är nödvändigt att se över transporterna, eftersom ansvaret för att ordna dem i nuläget är fördelat på flera olika organisationer och den offentliga sektorns kostnader för de persontransporter som stöds är betydande. År 2022 uppgick finansieringen av hela kollektivtrafiken i Finland till sammanlagt något över 1,2 miljarder euro. I finansieringen ingår såväl direkt finansiering för att öka utbudet av transporter och sänka kostnadsnivån som indirekt finansiering, det vill säga ersättningar för resekostnader. På riksnivå utgjorde ersättningarna för resekostnader inom social- och hälsovården 27 procent av den totala finansieringen av kollektivtrafiken, det vill säga nästan 340 miljoner euro. Uppgifterna baserar sig på Transport- och kommunikationsverkets statistik för 2022 över den offentliga trafikens prestationer.

En centraliserad insamling och sammanställning av uppgifter som utförs av en myndighet gör det möjligt att skapa ett sådant kunskapsunderlag med hjälp av vilket man konkret kan bedöma olika modeller för genomförande av transporterna, deras konsekvenser och möjligheterna att effektivisera ordnandet av transporterna inbegripet sparpotentialen. De uppgifter som ska samlas in enligt förslaget, inbegripet personuppgifter, är närmare avgränsade till vad som är nödvändigt med tanke på syftet med och målen för den behandling som beskrivs ovan. Dessutom har försöket också avgränsats geografiskt och tidsmässigt, det vill säga uppgifter samlas in endast i den omfattning som behövs för att målen ska nås. Det är inte möjligt att utveckla ett kunskapsunderlag som effektivt stöder beslutsfattandet genom en mer begränsad behandling av personuppgifter. I den föreslagna lagen föreskrivs det uttryckligen om bevaringstiden för personuppgifter, och den är begränsad till lagens giltighetstid. Transport- och kommunikationsverket ska vid behandlingen av personuppgifter också iaktta skyldigheterna enligt allmänna dataskyddsförordningen, inklusive de allmänna principerna för behandling av personuppgifter, såsom ändamålsbegränsning och principen om uppgiftsminimering. Också i fråga om transparens i behandlingen av personuppgifter, information och andra rättigheter för den registrerade ska den personuppgiftsansvarige iaktta kraven i allmänna dataskyddsförordningen, till exempel genom att utarbeta och uppdatera en dataskyddsbeskrivning i enlighet med förordningen.

Med hjälp av offentligt understödda transporter samt utvecklandet av trafiksystemet och transporttjänsterna kan man också främja tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna för dem som behöver transporter, till exempel genom att effektivare rikta tillgängliga resurser och på så sätt höja servicenivån samt genom att bättre beakta individuella behov vid ordnandet av transporter eller utvecklandet av tillgängligheten i kollektivtrafiken. De positiva konsekvenserna för de grundläggande fri- och rättigheterna bedöms nedan i fråga om konsekvenserna för de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna och behandlingens proportionalitet i avsnitt 12 om propositionens förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.

Risker och skyddsåtgärder i samband med behandling av personuppgifter

Insamlingen av den informationsresurs som avses i propositionen kräver på det sätt som beskrivs ovan systematisk insamling av personuppgifter. Den informationsresurs som samlas in och de personuppgifter som behandlas är betydande till sin omfattning. Stora informationsresurser kan anses vara förenade med särskilda risker när det gäller informations säkerheten och missbruk av uppgifter. Risker kan vara att uppgifter sprids till fel aktörer, antingen till följd av dataintrång eller av att uppgifterna lämnas ut avsiktligt eller oavsiktligt. En eventuell konsekvens är då att de registrerades dataskydd äventyras. Att uppgifter sprids till fel aktörer begränsas genom att den lagstadgade uppgiften att sammanställa informationsresursen och behandla personuppgifter i anslutning till den anförtros en myndighet, i detta fall Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket har verifierad sakkunskap när det gäller att sörja för en god informations säkerhet, uppgifter som gäller registerföring, behandling av särskilda kategorier av personuppgifter samt anskaffning av system från Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab. Transport- och kommunikationsverket har etablerade verksamhetsmodeller för beaktande av dataskydds- och informationssäkerhetsrisker vid upphandling. Den modell för hantering av den övergripande säkerheten som baserar sig på Transport- och kommunikationsverkets standard ISO/IEC 27001 tar ställning till verkets interna verksamhet i fråga om riskhantering, dataskydd, beredskap, kontinuitet samt hantering av informations-, personal- och lokalsäkerhet. År 2023 upptäcktes inga avvikelser i den externa utvärderarens revision av hanteringsmodellen, vilket vittnar om den stabila basnivå Transport- och kommunikationsverket har i fråga om överensstämmelse med kraven.

Den informationsresurs som samlas in ska som sådan i princip vara tillgängligt endast för Transport- och kommunikationsverket. Om verket skaffar ett informationssystem av Trafikstyrbolaget Fintraffic Oy, producerar, upprätthåller och utvecklar trafikstyrbolaget informationssystemet, men det föreslås inga uppgifter som gäller analys av informationen för bolaget. Bolagets anställda kommer därmed i praktiken att ha tillgång till informationsmaterialet endast till den del som uppgiften att förvalta systemet kräver det, det vill säga i begränsad utsträckning och med beaktande av informationssäkerheten och informationsskyddsarrangemangen. Transport- och kommunikationsverket, som är personuppgiftsansvarig, ska beakta informationsresursens och behandlingens omfattning vid bedömningen av riskerna i samband med behandlingen och i sin verksamhet iakttä alla allmänna dataskyddsbestämmelserna, i begreppet bestämmelserna om säkerhet i samband med behandlingen. Behandling av de uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter förutsätter alltså att Transport- och kommunikationsverket vidtar ändamålsenliga och särskilda åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter i enlighet med 6 § 2 mom. i dataskyddslagen. Verket ska kunna vidta bland annat följande åtgärder: Åtgärder, för att det i efterhand ska kunna säkerställas och bevisas vem som har registrerat, ändrat eller överfört personuppgifter, åtgärder för att höja kompetensen hos den personal som behandlar personuppgifter, åtgärder för utnämning av dataskyddsombud och den personuppgiftsansvariges och personuppgiftsbiträdets interna åtgärder för att förhindra tillträde till personuppgifter, åtgärder för att fortlöpande säkerställa konfidentialitet, integritet, tillgänglighet och resiliens hos behandlingssystemen och tjänsterna i anknytning till behandlingen av personuppgifterna, i begreppet förmåga att snabbt återställa tillgången och åtkomsten till uppgifterna i rimlig tid vid en fysisk eller teknisk incident samt ett förfarande för att regelbundet testa, undersöka och utvärdera de tekniska och organisatoriska åtgärdernas effektivitet för att säkerställa en säker databehandling.

Som det redan konstaterades undanröjer den konsekvensbedömning som gjorts i samband med lagberedningen inte den personuppgiftsansvariges skyldighet att göra en konsekvensbedömning. Skyddsåtgärderna enligt 6 § 2 mom. i dataskyddslagen ska bedömas av den personuppgiftsansvarige, och Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om skyddsåtgärderna är tillräckliga utifrån erfarenheterna både före och under försöket. Dessutom ska verket iakttä bestämmelserna i lagen om informationshantering inom den offentliga

förvaltningen inbegripet bestämmelserna om informationshantering och informationssäkerhet samt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet inbegripet bestämmelserna om sekretess.

Genom att definiera och avgränsa de uppgiftskategorier som samlas in har lagberedaren försökt minimera konsekvenserna för den registrerade av ett eventuellt missbruk av obehörigen erhållna uppgifter, såsom utpressning. De uppgifter som samlas in ska inte innehålla eller samköra detaljerade uppgifter om den registrerades hälsotillstånd, såsom sjukdomsberättelser eller uppgifter om till exempel den ekonomiska situationen för de kunder som transporteras, liksom inte heller biometriska eller genetiska uppgifter. Största delen av de uppgifter som samlas in är till sin natur sådana som vilken tredje part som helst själv kan observera när den registrerade rör sig i offentliga lokaler. Uppgifter som beskriver transporttjänster kan i vissa fall hänföra sig till affärshemligheter, men de har inte bedömts som utsatta för någon särskild risk för missbruk. När det gäller samkörning av uppgifter kan Transport- och kommunikationsverket samköra också andra typer av data med den insamlade informationen, såsom tidtabeller och rutter för kollektivtrafiken samt uppgifter om väderförhållanden och väglag. En sådan sammanslagning av datauppsättningar kan inte anses ha någon betydande eller oförutsedd inverkan på de registrerades grundläggande fri- och rättigheter eller till exempel på behandlingen eller röjandet av sådana personuppgifter som inte har angetts närmare i propositionen.

4.2.6 Bedömning av konsekvenserna av förändringar i informationshanteringen

I 8 § 2 mom. i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019), nedan *informationshanteringslagen*, föreskrivs det om skyldigheten för det ministerium som ansvarar för verksamhetsområdet att göra en bedömning enligt 5 § 3 mom. i informationshanteringslagen då bestämmelser som är under beredning återverkar på informationsmaterial och informationssystem. Syftet med bedömningen av konsekvenserna av förändringar i informationshanteringen är att säkerställa att de bestämmelser som bereds på ett ändamålsenligt sätt uppfyller de mål som uppställts för dem utan oförutsedda, oönskade konsekvenser.

Enligt 5 § 3 mom. i informationshanteringslagen ska informationshanteringsenheten vid planeringen av väsentliga administrativa reformer som har konsekvenser för innehållet i informationshanteringsmodellen och i samband med att informationssystem tas i bruk bedöma de förändringar som hänför sig till åtgärderna och deras konsekvenser i förhållande till ansvaren för informationshanteringen, informationssäkerhetskraven och informationssäkerhetsåtgärderna enligt 4 kap., kraven på skapande och sättet för utlämnande av informationsmaterial enligt 5 kap., kraven på ärendehantering och informationshantering i samband med tjänsteproduktion enligt 6 kap. och, enligt vad som föreskrivs någon annanstans i lag om handlingsoffentlighet, sekretessbeläggning, skyddande av information samt informationsrättigheter. I 8 § 2 mom. i informationshanteringslagen konstateras det dessutom att ministeriet ska bedöma de planerade bestämmelsernas konsekvenser för handlingsoffentligheten och handlingssekretessen.

För den uppgift som avses i denna proposition kan Transport- och kommunikationsverket skaffa den behövliga informationstjänsten samt de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab. Transport- och kommunikationsverket utgör en sådan informationshanteringsenhet som nämns i informationshanteringslagen och som har till uppgift att ordna informationshanteringen i enlighet med kraven i lagen. Om de uppgifter som gäller informationstjänsten skaffas hos Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab, ska det i de avtal som gäller uppgifterna dock med behövlig noggrannhet också bestämmas om behandlingen av personuppgifter. Eftersom

informationshanteringslagen tillämpas på myndigheternas verksamhet, blir den också tillämplig i fråga om de nya myndighetsuppgifter som gäller informationstjänster inom trafik och transporter och som föreslås i propositionen.

Genom den föreslagna uppgiften ändras inte vad som i informationshanteringslagen föreskrivs om informationshanteringsenhetens och myndighetens ansvar och uppgifter. Enligt propositionen har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna och via gränssnitt rätt att avgiftsfritt få de uppgifter som anges i den föreslagna 159 a § av välfärdsområdena i Kajanaland, Mellersta Österbotten, Lappland och Norra Österbotten och av de tillhandahållare av förmedlingstjänster som i enlighet med ett avtal med Folkpensionsanstalten förmedlar transporter inom dessa välfärdsområden. Genom propositionen ändras inte ansvar och uppgifter för de ovan nämnda aktörernas och de aktörer som nu behandlar uppgifterna annat än i fråga om lämnandet av information. Propositionen ändrar inte det som gäller handlingars offentlighet eller sekretess. Lämnandet av information förutsätter att det utvecklas gränssnitt till Tervia Logistiikka Oy, som ordnar transporter i de ovannämnda fyra välfärdsområdena, och till taxiförmedlingscentralerna. Transport- och kommunikationsverket ska ersätta aktörerna för deras kostnader för utvecklandet av gränssnitten och fastställa gränssnittens tekniska egenskaper

Transport- och kommunikationsverket behandlar de uppgifter som uppkommer i verkets verksamhet enligt en informationshanteringsmodell som överensstämmer med kraven i informationshanteringslagen och som beskriver och styr informationshanteringen vid verket. I informationshanteringsmodellen beskrivs verkets verksamhet, kunskapskapital och informationssystem samt anvisningar och åtgärder för att sörja för informationssäkerheten. Enligt Transport- och kommunikationsverkets informationshanteringsmodell utses och beskrivs processerna, datamängderna, informationsresurserna och informationssystemen samt deras ägare eller ansvariga instans. I informationshanteringsmodellen beskrivs dessutom de uppgifter som processerna använder och producerar samt deras kopplingar till andra processer, förvaringstiderna och arkiveringssätten för datamaterial och informationsresurser samt också informationssystemens bindningar till andra informationssystem. Informationssäkerhetsåtgärderna omfattar alla delar av modellen.

Transport- och kommunikationsverket upprätthåller en beskrivning i syfte att genomföra handlingsoffentligheten i enlighet med kraven i 28 § i informationshanteringslagen, där det beskrivs hur och i vilken omfattning en myndighet som är informationshanteringsenhet behandlar de informationsresurser som den förvaltar när den sköter sina lagstadgade uppgifter. Utöver dessa beskriver Transport- och kommunikationsverkets dokumenthanteringsplan verkets uppgifter och behandlingsprocesser, principerna för styrning och hantering av den dokumentära information som uppkommer vid skötseln av uppgifterna samt förvaringstiderna för uppgifterna.

Den dokumenthanteringsplan som används vid Transport- och kommunikationsverket styr ärende- och dokumenthanteringen, med hjälp av vilken bland annat information om sekretess eller nyttjanderätt till dokument kan produceras direkt via dokumenthanteringsplanen. Dessutom styrs Transport- och kommunikationsverkets dataskydd och informationssäkerhet av modellen för hantering av den övergripande säkerheten. Modellen för hantering av den övergripande säkerheten och frågor som gäller dataskyddet har behandlats närmare i konsekvensbedömningen i fråga om dataskyddet.

I finansministeriets rekommendation om bedömning av konsekvenserna av förändringar i informationshanteringen konstateras det att bedömningen av sådana konsekvenser i praktiken ska göras i situationer där föremålet för förändringen är en ny myndighetsorganisation, en ny

eller avsevärt föränderlig myndighetsuppgift, ett nytt informationssystem eller en betydande ändring av ett informationssystem, en ändring av bestämmelser som har konsekvenser för ett befintligt informationssystem, en ny informationsresurs eller förändringar i informationsresursens användningsändamål eller ett nytt informationsmaterial. Eftersom bedömningen av om en förändring är väsentlig i enlighet med finansministeriets rekommendation förutsätter tillräcklig planering av det som är föremål för utveckling eller ändring, kan bedömningen i praktiken göras först i det skede då planeringen har nått en sådan nivå att målbilden och den förändring som den medför kan jämföras med myndighetens nuvarande verksamhet. I denna proposition föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska sköta en ny uppgift som inbegriper en ny informationstjänst och ett nytt användningsändamål för informationen, och därför kommer verket i egenskap av informationshanteringsenhet i ett senare skede att göra en egen bedömning av konsekvenserna av förändringen i enlighet med kraven i informationshanteringslagen med beaktande av förändringens konsekvenser för verkets nuvarande verksamhet.

Enligt bedömningen kommer kostnaderna inte att överskrida de gränser som anges i 2 § i statsrådets förordning om utlåtandeförfarandet i ärenden som gäller förändringar i informationshanteringen (1301/2019). Transport- och kommunikationsverket bedömer dock utifrån sin bedömning av konsekvenserna av förändringen i informationshanteringen behovet av en begäran om utlåtande enligt 9 § i informationshanteringslagen. Enligt finansministeriets anvisningar infaller det utlåtandeförfarande som föreskrivs i 9 § i informationshanteringslagen vid den tidpunkt då det statliga ämbetsverk eller den statliga inrättning som planerar förändringen i enlighet med 5 § 3 mom. och 8 § 1 mom. i informationshanteringslagen har bedömt konsekvenserna för informationshanteringen av den planerade förändringen eller utvecklingen. Om ämbetsverkets eller inrättningens egen bedömning visar att förändringen är funktionellt och ekonomiskt betydande på det sätt som avses i 2 § i statsrådets förordning om utlåtandeförfarandet i ärenden som gäller förändringar i informationshanteringen, ska ämbetsverket eller inrättningen begära utlåtande om sin bedömning av finansministeriet.

4.2.7 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna

I propositionen föreskrivs det om behandlingen av personuppgifter och särskilda kategorier av personuppgifter. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Skyddet för personuppgifter tillgodoses framför allt genom allmänna dataskyddsförordning och genom dataskyddslagen som preciserar och kompletterar den. Enligt grundlagsutskottets praxis omfattas skyddet för personuppgifter delvis också av skyddet för privatlivet.

Konsekvensbedömningen av skyddet för personuppgifter har behandlats ovan, och i den ingår också en beskrivning av behandlingsåtgärderna, deras nödvändighet och proportionalitet samt de risker och skyddsåtgärder som hänför sig till dem. Propositionens förhållande till grundlagen och lagstiftningsordningen behandlas i avsnitt 12, där behovet av och proportionaliteten i informationsbehandlingen tas upp mera ingående med tanke på skyddet för privatlivet och personuppgifter samt jämlikheten, men också med de gynnsamma konsekvenserna för de grundläggande fri- och rättigheterna. Skyddsåtgärderna i anslutning till informationshantering beskrivs också i konsekvensbedömningen.

Syftet med propositionen är att utveckla kunskapsunderlaget för offentligt understödda transporter genom att uppgifter om social- och hälsovårdsväsendets persontransporter samlas in i anslutning till planeringen och genomförandet av transporter. Samtidigt strävar man efter att trygga dessa tjänster även i fortsättningen, även om samhällets kostnader för dem stiger. I praktiken ändrar denna proposition dock inte det nuvarande sättet att ordna transporter eller den

kundupplevelse som hänför sig till det, utan dess syfte är att skapa bättre förutsättningar för att utveckla transporterna. När det gäller egentliga utvecklingsåtgärder som hänför sig till ordnandet av transporter handlar det alltså om en separat beslutsprocess som faller utanför denna proposition.

Genom att säkerställa att de lagstadgade persontransporterna fungerar effektivt i framtiden tryggas också rätten till självbestämmande och rörelsefrihet enligt grundlagen och EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna för dem som behöver offentligt understödda transporter. Den insamling av uppgifter som föreslås gäller de kunder eller klienter för vilka ordnas transporter enligt socialvårdslagen, handikappservicelagen och hälso- och sjukvårdslagen och som omfattas av det organiseringsansvar Norra Österbottens, Lapplands, Kajanalands och Mellersta Österbottens välfärdsområden har samt mottagare av ersättning för transporter som utförts inom dessa välfärdsområden med stöd av sjukförsäkringslagen. I praktiken avser detta personer som antingen kortvarigt eller långvarigt inte klarar av att självständigt använda allmänna trafikmedel på grund av sjukdom, skada eller av någon annan liknande funktionsnedsättande orsak. Genom att förbättra transporttjänsterna kan man också främja den grundlagsenliga rätten till likabehandling och tryggheten av tillräckliga social-, hälsovårds- och sjukvårdstjänster samt genomförandet av Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning i fråga om tillgänglighet och personlig rörlighet. De gynnsamma konsekvenserna för de grundläggande fri- och rättigheterna beskrivs närmare i avsnitt 12. Enligt bedömningar kan målet för propositionen inte uppnås genom ett mindre ingrepp eller en mer begränsad informationsbehandling.

4.2.8 Övriga samhällseliga konsekvenser

Genom propositionen samlas det in information om persontransporter som grund för bedömningen av utvecklingspotentialen i samband med dem. Med hjälp av den insamlade informationen eftersträvas en situation där man med hjälp av ett mer omfattande kunskapsunderlag får ett så stort mervärde som möjligt av de resurser som avsätts för ordnandet av offentligt understödda transporter. Det kunskapsunderlag som utvecklas genom förslaget i propositionen bedöms tjäna utvecklingen och översynen av kollektivtrafiken och annan understödd persontrafik som en del av det mer omfattande ordnandet av persontrafiken vid planeringen, finansieringen och produktionen av praktiska tjänster. Insamlingen av uppgifter enligt den regionalt avgränsade försökslagen gäller transporter som innebär kostnader för den offentliga sektorn som uppgår till cirka 70 miljoner euro. På riksnivå används över 300 miljoner euro årligen för transporter inom social- och hälsovården.

I en internationell jämförelse har transporttjänsterna för grupper med särskilda behov redan slagits samman åtminstone i Danmark, och den verksamhetsmodell som tagits i bruk där har enligt källor minskat transportkostnaderna med i genomsnitt 20 procent och på landsbygden med upp till 40 procent⁴. Dessutom har den förbättrat möjligheterna för grupper med särskilda behov att röra sig. Enligt de bakgrundsutredningar som Transport- och kommunikationsverket gjort har man i de försök och simuleringar som utförts i Finland identifierat en sparpotential på 15–40 procent. På så sätt kan det kunskapsunderlag som samlas in med hjälp av denna proposition bedömas ha förutsättningar att utveckla offentligt understödda transporter och i synnerhet trygga mobilitetstjänsterna för personer i en mer utsatt ställning. En utveckling med

⁴ Lynott, Jana. 2019. "FlexDanmark Optimizes Scandinavian Software Solution to Deliver Efficient, High Quality Transportation to ITS Citizens." AARP International: The Journal, vol. 12: 52–57. <https://doi.org/10.26419/int.00036.015>

större precision förutsätter dock att det nationella kunskapsunderlaget utvecklas och att särdragen beaktas.

Även om försökslagen har begränsats till persontransporter inom social- och hälsovården, kan den dock anses främja också en kunskapsbaserad utveckling av den övriga persontrafiken, eftersom det för närvarande inte finns någon heltäckande lägesbild av offentligt understödda transporter på regional eller riksomfattande nivå. De offentligt understödda transporterna i Finland ordnas av flera olika aktörer och informationen om transporterna är splittrad. Förslagen kan anses främja informationssamhällets utveckling, eftersom de främjar informationsutbytet mellan aktörerna och det informerade beslutsfattandet. Allmänt taget är skapandet av en informationsresurs en förutsättning för utnyttjande av ny teknik, såsom artificiell intelligens, som en del av utvecklandet av funktionerna.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

I den primära beredningen har man diskuterat ett alternativ där en helt ny modell för ordnande av transporter kunde prövas så att kundtransporterna kombineras på ett sätt som också överskrider organiseringsansvaret och så att både Folkpensionsanstaltens och välfärdsområdenas kunder kunde färdas med samma trafikmedel. Det beslutades att beredningen av det alternativet inte skulle fortsätta, eftersom det inte fanns ett tillräckligt kunskapsunderlag för att verifiera kostnadseffektiviteten. Däremot ansågs det effektivare att först samla in ett tillräckligt kunskapsunderlag om efterfrågan och utbud med de särdrag som överskrider organiseringsansvaret och utifrån den tillgängliga informationen beräkna potentialen för sammanslagning av transporter och den sparpotential som detta genererar innan eventuella administrativt omfattande ändringar av organiseringsmodellen vidtas. Ändringarna i organiseringsmodellen kommer att märkas också i vardagen för de kunder som använder transporttjänster och som ofta hör till grupper med särskilda behov, och därför bör ändringarna vidtas först när nyttan av dem har kunnat verifieras utifrån de insamlade uppgifterna.

Vid beredningen har man också övervägt permanenta författningsändringar som skulle gälla till exempel riksomfattande insamling av information om alla välfärdsområdens och Folkpensionsanstaltens transporter. Bestående författningsändringar i insamlingen av information skulle dock inte i sig ha medfört några besparingar i fråga om transporterna. De eftersträlvade besparingarna kan uppstå först genom ändringar i hur transporterna ordnas. Vid beredningen stannade man för en temporär försökslag för att i synnerhet samla in ett kunskapsunderlag som möjliggör fortsatt kunskapsbaserad utveckling och informerat beslutsfattande. Eftersom insamlingen av uppgifter också är förenad med behandling av särskilda kategorier av personuppgifter ansågs det nödvändigt att begränsa den nu föreslagna försökslagen på ett ändamålsenligt sätt med beaktande av uppgiftsminimering.

Under beredningen diskuterades dessutom att utöver Folkpensionsanstalten och välfärdsområdena ta in en betydande aktör, det vill säga kommunernas lagstadgade transporter, i försökslagen. Till kommunernas lagstadgade persontransporter hör skolskjutsar inom förskoleundervisningen och den grundläggande utbildningen. Inom den föreslagna försökslagens område finns det flera tiotals kommuner med vilka man då borde ha avtalat särskilt om utlämnande av information. Det skulle ha varit inneburit ett betydande antal enskilda aktörer. Det beslutades därför att de transporter som kommunerna ansvarar för inte skulle omfattas av försöket.

Under beredningen kartlades det olika sätt att lämna uppgifter som belastar företagen så litet som möjligt. Kartläggningen gjordes under 2024 inom ramen för Transport- och kommunikationsverkets projekt gällande social- och hälsovårdstransporter och ett kunskapsunderlag om dem. I arbetet deltog inom separata workshoppar taxibolag, systemleverantörer och företag för plattformsekonomi. Utan ett gränssnitt kräver lämnandet av uppgifter från förmedlingssystemen till den nya informationstjänsten vid Transport- och kommunikationsverket manuellt arbete och förutsätter att förmedlingsbolagen regelbundet använder personalresurser. Användningen av företagets personalresurser för manuell rapportering är inte bara ekonomiskt betungande utan leder också till en ökad risk för att rapporteringsmetoderna varierar och materialets kvalitet blir sämre.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Ordandet av alla offentligt understödda transporter har inte harmoniserats på unionsnivå, så bakom propositionen ligger inte orsaker som beror på EU-lagstiftningen, utan dessa transporter är en fråga som regleras nationellt. Danmark har i detta fall valts som jämförelseland.

Där fokuserar företaget FlexDanmark på utveckling och hantering av kollektivtrafiken och särskilt efterfrågestyrda transportlösningar. Företagets tjänsteutbud innehåller programvarulösningar för beställning, förmedling och sammanslagning av persontransporter i syfte att optimera rutter och tidtabeller samt att förbättra transporttjänsternas kostnadseffektivitet och servicenivå. FlexDanmark ägs av Danmarks fem största myndigheter för kollektivtrafik, vars verksamhet omfattar hela landet, inklusive alla kommuner och regioner.

De danska kollektivtrafikmyndigheter som äger FlexDanmark utnyttjar i praktiken de programvarulösningar som bolaget utvecklat genom att erbjuda så kallade Flex-tjänster som är avsedda att komplettera de traditionella kollektivtrafikruterna och tillhandahålla lagstadgade transporttjänster för grupper med särskilda behov, såsom äldre och personer med nedsatt rörlighet. Användarrättigheter till Flex-tjänsterna beviljas i allmänhet av den boendes hemkommun eller den lokala kollektivtrafikmyndigheten. Flex-tjänsterna är anropsstyrda, det vill säga kunden beställer transporten för egen räkning. Transporterna kan kombineras, det vill säga samma fordon kan samtidigt transportera flera passagerare, om detta är möjligt med tanke på rutter och tidtabeller. I Danmark görs cirka sex miljoner resor årligen med dessa tjänster. Verksamhetsmodellen har förbättrat tjänsternas effektivitet och minskat kostnaderna med i genomsnitt 20 procent, på landsbygden med upp till 40 procent. Den har dessutom sänkt kostnaderna för att komma in på marknaden för nya, ofta små, trafikidkare och förbättrat möjligheterna för grupper med särskilda behov att röra sig⁵.

Den nuvarande verksamhetsmodellen har utvecklats i Danmark sedan 1990-talet, men den största ökningen av servicen har skett på 2010-talet. Innan Flex-tjänsterna infördes ordnades de lagstadgade transporterna för grupper med särskilda behov huvudsakligen med taxi.

6 Remissvar

Mål

⁵ Lynott, Jana. 2019. "FlexDanmark Optimizes Scandinavian Software Solution to Deliver Efficient, High Quality Transportation to ITS Citizens." AARP International: The Journal, vol. 12: 52–57. <https://doi.org/10.26419/int.00036.015>

Majoriteten av remissinstanserna konstaterade att de understöder propositionens mål, och transporttjänsternas betydelse för grupper med särskilda behov betonades överlag. Propositionen understöddes också av bland annat två av välfärdsområdena inom försöksområdet och Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy.

Skyldigheterna enligt propositionen gäller i fråga om företag som förmedlar transporter enligt sjukförsäkringslagen sammanlagt sex beställningsförmedlingsföretag som förmedlar taxitjänster för Folkpensionsanstalten, så kallad FPA-taxi. Tre av dessa företag lämnade utlåtande, av vilka ett inte ansåg att propositionen är genomförbar som sådan. Ett av företagen ansåg att en effektiv användning av offentliga medel och förbättrad kostnadseffektivitet är värdefulla syften värda att främja, men lyfte också fram mer detaljerade utmaningar i anknytning till propositionens innehåll. Också ett av de andra företagen som lämnade utlåtande framförde synpunkter på de problem som hänför sig till propositionen. Taksiliitto motsätter sig försöket i dess föreslagna form.

Insamlingen av uppgifter i enlighet med propositionen gäller flera olika grupper med särskilda behov. De tre funktionsrättsorganisationer som lämnade utlåtande betonade vikten av färdtjänst för personer med funktionsnedsättning och lyfte fram att målen tydligare bör återspegla behoven hos grupper med särskilda behov med tanke på en fungerande färdtjänst och tillgången till färdtjänst.

Dataskydd och behandling av personuppgifter

I flertalet av utlåtandena lyftes dataskyddets centrala betydelse fram. Många av remissinstanserna ansåg det vara bra att dataskyddet och integritetsskyddet i samband med insamlingen av uppgifter har beaktats i propositionen. Även om säkerställandet av dataskyddet konstateras vara en central utgångspunkt för den reglering som föreslås i lagutkastet, betonade remissinstanserna fortfarande dess betydelse samt behovet av att beakta omfattningen av de uppgifter som samlas in och grunderna för behandlingen av uppgifterna också vid den fortsatta beredningen och också under genomförandet av projektet. I utlåtandena från aktörerna inom taxibranschen uttrycktes oro över eventuella kränkningar av integritetsskyddet och dataintrång som kan leda till att förtroendet för taxiföretagen försvagas.

Justitieministeriet konstaterade att grundlagsutskottets utlåtandepraxis i fråga om användningen av det nationella handlingsutrymmet i dataskyddsförordningen har beskrivits ingående i motiveringen till lagstiftningsordningen och att de föreslagna bestämmelserna om Transport- och kommunikationsverkets behandling av personuppgifter har bedömts på ett behörigt sätt med tanke på uppnåendet av ett mål av allmänt intresse och proportionaliteten. Justitieministeriet uppmanade dock lagberedaren att komplettera den föreslagna regleringen med beskrivning av det nationella spelrummet enligt artikeln i dataskyddsförordningen och hur bestämmelserna i dataskyddsförordningen kommer att preciseras genom de föreslagna bestämmelserna om behandling av personuppgifter. I utlåtandet uppmanades lagberedaren också att bedöma om de insamlade uppgifterna innehåller uppgifter om behovet av socialvård eller andra förmåner inom socialvården. Vidare begärdes det att tillämpningen av de skyddsåtgärder som avses i dataskyddslagen beskrivs närmare i motiveringen, och när det gäller konsekvensbedömningen av dataskyddet uppmanades lagberedaren att i motiveringen klargöra om dataskyddsbestämmelserna påverkar den personuppgiftsansvariges skyldighet att göra en konsekvensbedömning av dataskyddet. Justitieministeriet framförde också att det vid den fortsatta beredningen finns skäl att bedöma behovet av en bestämmelse om bevaringstiden för uppgifterna och tillgodoseendet av den registrerades rättigheter i praktiken.

Alla de frågor om behandling av personuppgifter som justitieministeriet lyft fram har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen genom att motiveringen till propositionen har kompletterats och genom att det till den föreslagna 159 a § har fogats en bestämmelse om bevaringstiden för de uppgifter som Transport- och kommunikationsverket samlar in.

Dataombudsmannens byrå konstaterade i sitt utlåtande att grundlagsutskottets avgörandepraxis i fråga om behandlingen av personuppgifter har behandlats ingående i propositionen. I utkastet har det också tagits upp bedömningskrav och andra krav som följer av informationshanteringslagen. Dataombudsmannen påpekade att det i samband med den föreslagna rapporteringen är motiverat att granska erfarenheterna av behandlingen av personuppgifter under försökslagens giltighetstid och att det också på praktisk nivå har fästs tillräcklig uppmärksamhet vid dataskyddet. Motiveringen till propositionen har kompletterats vid den fortsatta beredningen genom att dessa omständigheter lyfts fram som sådana som ska beaktas vid genomförandet av försöket.

Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt utlåtande att dataskyddet och datasäkerheten står i fokus vid genomförandet av projektet från och med att beredningen inletts i enlighet med modellen för hantering av den övergripande säkerheten vid verket. Endast Transport- och kommunikationsverket får behandla icke-anonymiserade uppgifter om Folkpensionsanstaltens och välfärdsområdenas transporter. Verket har också separata lokaler som lämpar sig för behandling av känsliga uppgifter, och även inom verket kommer tillgången till uppgifterna noggrant att begränsas till endast vissa personer. När det gäller valet av ett gränssnitt som metod för lämnande av uppgifter framhöll verket i sina utlåtanden att också överföring av känsliga uppgifter från en aktör till en annan i digital form nuförtiden är allmänt förekommande. Verket framhöll också att de uppgifter som nu samlas in innehåller uppgifter som omfattas av 24 § i offentlighetslagen, som gäller sekretessbelagda uppgifter, till exempel uppgifter om privat näringsverksamhet.

Innehållet i och ändamålet med de uppgifter som samlas in

Av en del av utlåtanden från aktörerna inom taxibranschen framgick det att motsvarande uppgifter redan nu rapporteras till Folkpensionsanstalten och Transport- och kommunikationsverket och att den föreslagna skyldigheten därför överlappar de skyldigheter som gäller för närvarande. I dessa utlåtanden konstaterades det också att det är oklart varför de skyldigheter som föreslås i propositionen åläggs endast beställningsförmedlare, och att det är motiverat att ålägga också aktörer inom kollektivtrafiken motsvarande skyldigheter.

De aktörer inom taxibranschen som lämnade utlåtande lyfte fram att den information som ska samlas in enligt förslaget är sådan kritisk information om affärsverksamheten som inte är allmänt känd eller meddelats. Det som ansågs särskilt problematiskt var att informationen kunde utnyttjas för anknutna enheters affärsändamål, om den offentliga aktören skulle få tillgång till privata taxiföretags kunduppgifter. I utlåtandena från aktörerna inom taxibranschen ansågs det att propositionen bryter mot lagen om företagshemligheter och strider mot konkurrenslagens principer om konkurrensneutralitet. Likaså ansågs det vara problematiskt att innehållet i den informationsresurs som samlas in i försöket eventuellt kommer att användas också för andra affärsverksamhetssyften i framtiden och att uppgifterna mot avgift kan säljas till olika aktörer. Å andra sidan påminde Transport- och kommunikationsverket i sitt utlåtande om att de ”rådata” som nu samlas in innehåller uppgifter som omfattas av 24 § i offentlighetslagen, som behandlar sekretessbelagda uppgifter (till exempel uppgifter om privat näringsverksamhet med stöd av 24 § 1 mom. 20 punkten, uppgifter om klientrelation inom socialvården eller hälso- och sjukvårdstjänster med stöd av 25 punkten i momentet).

I vissa utlåtanden framfördes också ståndpunkten att man i försöket bör beakta en bred förståelse av omvärlden, såsom principerna för upphandling av förmedling och trafiktjänster, principerna för fördelning av transporter mellan förmedlingscentralerna, möjligheterna till resor till och från städerna och den aktuella prisnivån och kringliggande detaljer. Dessutom bör man beakta vilka avtal och verksamhetsmodeller som används för att ordna taxitjänster i olika delar av försöksområdet, eftersom de data som samlas in inte i sig skapar någon heltäckande information om de totala kostnaderna och konsekvenserna för den verksamhet som bedrivs på marknadsvillkor.

Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt utlåtande att verket i samband med beredningen av projektet tillsammans med välfärdsområdena och Folkpensionsanstalten har gått igenom detaljerna kring ordnandet av de transporter som granskas. För att det ska bli möjligt att göra en bedömning av hur systemet ska kunna utvecklas är det nödvändigt att tillräckligt detaljerade uppgifter samlas in. Av betydelse är såväl tidpunkterna för transporterna, de exakta avgångs- och destinationsorterna och rutterna som hurdana särskilda behov varje person som transporteras har. De särskilda behoven hos dem som transporteras styr vilka fordon som kan användas vid transporterna, vilka krav som ställs på forarna och i vilken utsträckning transporterna kan kombineras. Hur transporterna fördelas på olika personer ger information om i vilken utsträckning en enskild person använder transporter som ordnas av olika aktörer och vilka skillnader det finns i beställningen och genomförandet av dessa transporter. Transport- och kommunikationsverket anser att den föreslagna regionala avgränsningen samt begränsningen av försöket till transporter som ersätts av Folkpensionsanstalten och social- och hälsovårdstransporter, som utgör en betydande del av de offentligt understödda transporterna, är motiverad.

Funktionsrättsorganisationerna förhöll sig allmänt taget kritiska till insamlandet av alltför specificerade uppgifter, såsom personbeteckningar, och ansåg att nödvändighetskriteriet bör motiveras mera uttömmande. Å andra sidan ansåg funktionsrättsorganisationerna också att den information som samlas in bör tjäna beaktandet av de individuella behoven hos personer med funktionsnedsättning, till exempel genom att fördelar och nackdelar för kunderna samlas in.

I en del utlåtanden konstaterades det att insamlingen av material bör utvidgas geografiskt för att bygga upp en riksomfattande kunskapsbas och få en jämförelsegrund, eftersom sådant material kan utnyttjas bland annat som underlag för en bredare samhällelig diskussion.

Utifrån utlåtandena har beskrivningen av nuläget preciserats i fråga om de uppgifter som samlas in. Vid den fortsatta beredningen har man strävat efter att förtydliga motiveringen till propositionen genom att närmare precisera att insamlingen av uppgifter i nuvarande utsträckning inte räcker till för en sådan utveckling av kunskapsunderlaget som är nödvändig med tanke på målen för denna proposition. Vilka uppgifter som ska samlas in och med vilket geografisk täckning har utretts gemensamt av kommunikationsministeriets och social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområden och välfärdsområdena. Det är nödvändigt att uppgifterna är tillräckligt detaljerade, inbegripet personbeteckningar, för att man ska kunna få en helhetsbild av transporterna och utveckla dem i enlighet med målen. Vid den fortsatta beredningen har det därför inte gjorts några ändringar i innehållet i de uppgifter som samlas in eller i försöksområdets geografiska avgränsning. Det föreslagna försöksområdet omfattar områden av olika slag, vilket medför att en utvidgning av insamlingen av uppgifter skulle öka kostnaderna men inte nödvändigtvis ge det datainnehåll som samlas in något mervärde.

Den information som samlas in ska inte användas för affärsändamål, utan för utveckling av den offentliga sektorns lagfästa transporter, som är en betydande kostnadspost för samhället och en viktig stödform för de kunder som behöver sådana. Trots detta kommer Tervia Logistiikka Oy,

som är ett bolag anknutet till välfärdsområdena, inte att ha tillgång till detaljerade uppgifter om privata förmedlingscentraler. Endast Transport- och kommunikationsverket ska ha tillgång till dessa uppgifter. I specialmotiveringen till propositionen konstateras och vid den fortsatta beredningen förtydligas det dessutom att företagshemligheter inte får framgå av uppgifter som verket lämnar vidare eller offentliggör. På grund av den gällande allmänna lagstiftningen, i synnerhet offentlighetslagen, är det inte nödvändigt att föreskriva särskilt om dessa frågor i anslutning till offentliggörandet av uppgifter. Propositionen bedöms inte heller strida mot konkurrenslagens bestämmelser om konkurrensneutralitet. När det gäller lagstiftningen om konkurrensneutralitet är det å andra sidan också skäl att beakta att dess syfte inte är att skydda den privata sektorn mot konkurrens inom den offentliga sektorn, utan att ge myndigheten i uppdrag att övervaka att den offentliga sektorn inte får ogrundade fördelar när den är verksam på marknaden. Den behöriga myndigheten, Konkurrens- och konsumentverket, lyfte inte i sitt utlåtande fram några anmärkningar eller farhågor i konkurrensfrågor.

Kostnader som försöket orsakar företagen

Remissinstanserna inom taxibranschen konstaterade att den föreslagna ersättningen för genomförande av gränssnitt är otillräcklig. I utlåtandena konstaterades det att det utöver gränssnittet också uppstår kostnader för underhållet och övervakningen av gränssnittet, för arbetet med att ändra systemet för beställningsförmedling och för tillsynen över den dagliga rapporteringsskyldigheten. I utlåtandena konstaterades det också att förmedlingsbolaget orsakar kostnader för den personuppgiftsansvariges uppgifter, hanteringen av dataskyddsriskerna samt en brådskande tidsplan. I dessa utlåtanden lyftes det också fram att förmedlingsbolagen inte har kunnat beakta sådana nya rapporteringsskyldigheter när de förbundit sig till det avtal som ingåtts med Folkpensionsanstalten. Också Konkurrens- och konsumentverket konstaterade att propositionen lämnar det oklart varför just ett gränssnitt som medför kostnader är nödvändigt för att uppnå målen.

Som en kostnadsrisk för förmedlingsbolagen ansågs också att de personer som är föremål för insamlingen av uppgifter kan besluta att begränsa hur deras personuppgifter får behandlas, eftersom det kan medföra betydande åtgärder för taxiföretagen att behandla uppgifterna på individnivå.

I den fortsatta beredningen av propositionen gjordes inga ändringar till denna del. Vid beredningen har man strävat efter att hitta ett sätt för företagen att förmedla information som belastar dem så litet som möjligt. Kartläggningen gjordes under 2024 inom ramen för Transport- och kommunikationsverkets projekt gällande social- och hälsovårdstransporter och ett kunskapsunderlag om dem. I arbetet deltog inom separata workshoppar taxibolag, systemleverantörer och företag för plattformsekonomi. Vid de bolagsspecifika intervjuerna och workshopparna kartlades de förutsättningar, möjligheter och kostnader som hänför sig till lämnandet av information i de nuvarande informationssystemen. Till de intervjuade hörde inte de förmedlingsbolag som omfattas av skyldigheterna enligt denna proposition. Utifrån arbetet ansågs det enklaste sättet att överföra information vara en lösning baserad på de data förmedlingssystemen producerar och en batchkörning av informationen via en fastställd datastruktur. Detta förutsätter uppgifter av engångsnatur i samband med att insamlingen av uppgifter inleds och därefter baserar sig förmedlingen av informationen på automatiska sökningar via ett gränssnitt. Kostnaderna för att ta i bruk den enklaste modellen för detta uppgick enligt intervjuerna till cirka 15 000 euro, även om det fanns variationer mellan aktörerna. Motiveringen till valet av gränssnittsmetoden har kompletterats i avsnitt 5.1, Handlingsalternativen och deras konsekvenser.

Inom ramen för Transport- och kommunikationsverkets projekt gällande social- och hälsovårdstransporter och ett kunskapsunderlag om dem bereddes också en logisk datamodell. Datamodellen, begreppen och inledande kodning har redan utarbetats och finns att tillgå. Vid beredningen har man bedömt en betydligt kortare tid för genomförandet av de egentliga gränssnitten än vad som föreslagits i utlåtandena, högst några veckor. Lagen avses träda i kraft sommaren 2025, vilket innebär att det återstår cirka ett halvt år för genomförande, testning och ibruktagande av gränssnitten i och med att den egentliga datainsamlingen inleds vid ingången av 2026.

Vid beredningen av propositionen har man från första början beaktat att de beställningsförmedlingsbolag som vunnit Folkpensionsanstaltens konkurrensutsättning inte har kunnat beakta den skyldighet som föreslås i denna proposition när de ingick avtalen. Detta är tillsammans med det nationella styrmålet en central motivering till det förslag om användning av 100-procentigt statsunderstöd som ingår i propositionen. Enligt statsunderstödslagen får understödet inte täcka det fulla beloppet av de totalkostnader som orsakas av den verksamhet eller det projekt som utgör föremål för statsunderstödet, om inte något annat följer av skäl som är motiverade och nödvändiga för att målen med beviljandet av statsunderstödet ska nås. I utlåtandena eller under beredningen har inga andra kostnadskalkyler lagts fram. Eftersom understödet får användas endast för kostnader som direkt hänför sig till genomförandet av gränssnittet och det inte får användas för andra systemförbättringar, har det vid den fortsatta beredningen inte ansetts motiverat att ändra det uppskattade statsunderstödsbeloppet under beredningen.

En eventuell begäran från den registrerade om begränsning av behandlingen av uppgifter har under beredningen inte identifierats som en kostnadsrisk för förmedlingsbolagen. Propositionen inverkar inte på vad förmedlingsbolagen har kommit överens om med Folkpensionsanstalten i fråga om rollerna för behandlingen av uppgifter eller på om förmedlingsbolagen på något annat sätt får uppgifter som personuppgiftsansvarig.

Konsekvensbedömning

Funktionsrättsorganisationerna lyfte fram att det i propositionen inte har gjorts en tillräcklig bedömning av konsekvenserna för personer med funktionsnedsättning. Vid konsekvensbedömningen bör det fästas uppmärksamhet vid hur den information som samlats in under försöket motsvarar behoven hos olika grupper av personer med funktionsnedsättning, och utgångspunkten för insamlingen av uppgifter bör vara i synnerhet en bedömning av huruvida den tillgodoser kundens individuella behov av att röra sig.

Under beredningen av propositionen har det bedömts att den föreslagna insamlingen av information inte har några direkta, det vill säga omedelbara, konsekvenser för stödet för rörligheten för personer med funktionsnedsättning eller bedömningen av stödet för rörligheten. Med omedelbara konsekvenser avses sådana konsekvenser som direkt följer av verkställigheten av lagen. De omedelbara konsekvenserna av propositionen hänför sig till insamlingen av uppgifter, det vill säga skyddet för privatlivet och den personliga integriteten. Dessa konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna har behandlats i avsnitt 4.2, Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna, och mera ingående i avsnitt 12, Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning. Det har gjorts en separat bedömning av skyddsåtgärderna för och behandlingen av personuppgifter, det vill säga uppgifter om personer som är föremål för insamlingen, i avsnitt 4.2 med underrubrikerna Konsekvenser i fråga om dataskyddet och Bedömning av konsekvenserna av förändringar i

informationshanteringen. Motiveringen till propositionen har till denna del kompletterats under den fortsatta beredningen.

Eftersom syftet med försöket enligt propositionen är att samla in uppgifter och inte att ändra sättet att ordna transporter, är lagens konsekvenser för andra delområden i livet för personer med funktionsnedsättning, såsom mobilitetstjänster, indirekta. Med indirekta konsekvenser avses sådana som uppstår genom påverkanskedjor som är beroende av andra faktorer. Dessa indirekta konsekvenser har bedömts kortfattat i avsnitt 4.2 med underrubriken Andra samhälleliga konsekvenser och i avsnitt 12.2, Skyddet för privatlivet och personuppgifter, som behandlar utvecklandet av transporterna med hänsyn till grundlagen, EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och FN:s internationella konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter.

När det gäller utvecklandet av de egentliga formerna av stöd för mobiliteten, det vill säga bedömningen av de indirekta konsekvenserna av propositionen, har det inte ansetts vara ändamålsenligt eller ens delvis möjligt att utvidga konsekvensbedömningen eftersom det i propositionen inte föreslås någon viss utvecklingstrend för tjänsterna och eftersom det med hjälp av det eftersträlvade kunskapsunderlaget är möjligt att närmare bedöma konsekvenserna för mobilitetstjänsterna i ett senare skede.

Andra synpunkter

Justitieministeriet uppmanade till komplettering av den bedömning av jämlikheten som ingår i motiveringen till lagstiftningsordningen med tanke på de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna och med beaktande av att jämlikhetsbestämmelsen i princip gäller personer. Propositionen kompletterades till dessa delar vid den fortsatta beredningen.

I fråga om bestämmelserna om myndigheternas rätt att få information konstaterade justitieministeriet att det till det föreslagna 159 a § 3 mom. bör fogas en uppgift om för vilket ändamål Transport- och kommunikationsverket har rätt att få informationen, eftersom nödvändigheten bör bedömas med tanke på detta syfte. Till denna del har utlåtandet beaktats vid den fortsatta beredningen genom att det till momentet har fogats en hänvisning till det användningsändamål som avses i 1 mom. Justitieministeriet lyfte också fram behovet av att förtydliga den bestämmelse som ursprungligen ingick i propositionsutkastet och enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan få de uppgifter som samlas in direkt från välfärdsområdena, om en leverantör av förmedlingstjänster som agerar på deras vägnar inte har tillgång till alla uppgifter. Vid den fortsatta beredningen beslutade man slopa bestämmelsen i propositionen som onödig, eftersom sådana situationer i praktiken bedömdes vara mycket sällsynta. Dessutom lyfte justitieministeriet fram oklarheter i fråga om propositionens ursprungliga förslag om att uppgifter som myndigheten fått skulle ha lämnats vidare. Enligt förslaget skulle Transport- och kommunikationsverket ha kunnat lämna ut sådana uppgifter som verket samlat in till försöksområdets välfärdsområden och Folkpensionsanstalten som är nödvändiga för att de i sin tur skulle kunna utveckla sina transporter. Enligt justitieministeriet kan man inte reglera myndigheters befogenheter enbart genom en bestämmelse som gäller behandling av personuppgifter. Vid den fortsatta beredningen beslutade man att utelämna den föreslagna bestämmelsen, eftersom det i propositionen inte föreskrivs om välfärdsområdenas eller Folkpensionsanstaltens uppgifter och eftersom förslaget skulle ha krävt en mer omfattande fortsatt beredning som inte ansågs ändamålsenlig med beaktande av att förslagets praktiska betydelse sannolikt hade varit liten. Också Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy ansåg det vara oklart

hur välfärdsområdenas information ska lämnas ut och föreslog att den utvidgade rätten att få information ska bedömas.

Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid att de temporära paragraferna tas in i 18 kap. i lagen om transportservice, som gäller informationens och informationssystemens interoperabilitet, och inte i 29 kap., som gäller Transport- och kommunikationsverkets övriga informationsresurser. Motiveringen till propositionen har kompletterats till denna del.

Funktionsrättsorganisationerna betonade vikten av att informera om försöket till de kunder som använder färdtjänst och till funktionsrättsorganisationer och rådet för personer med funktionsnedsättning under projektets gång. Funktionsrättsorganisationerna konstaterade också att det i projektet bör beaktas de punkter i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som gäller tillgänglighet, personlig rörlighet och delaktighet. Också hörandet och inkludandet av andra intressentgrupper, såsom kommersiella aktörer, lyftes fram i vissa av utlåtandena. Tervia Logistiikka Oy, det bolag som ägs av de fyra välfärdsområden, ansågs ha en ojämlig ställning i styrgruppen för projektet, eftersom de privata beställningsförmedlingsbolag som vunnit Folkpensionsanstaltens konkurrensutsättning inte är representerade i styrgruppen. I utlåtandena från aktörerna inom taxibranschen ansågs verksamheten vid de till välfärdsområdena anknutna enheterna vara konkurrerande verksamhet när det gäller förmedlingstjänster. Det framfördes misstankar om att avsikten med försöket är att hitta alternativa sätt till att ordna transporterna, och att förmedlingstjänsterna då inte längre skulle skaffas på den privata marknaden. Remissinstanserna förhöll sig också kritiskt till den så kallade danska modellen, som presenterades i den del av propositionen som granskar metoder och handlingsmodeller i utlandet.

Beredningen av propositionen har fortsatt med utgångspunkt i att närmare information om projektet till exempel till regionens intressentgrupper planeras i ett senare skede i samband med det praktiska genomförandet av försöket. Vid beredningen av utkastet till proposition och i remisskedet har olika funktionsrättsorganisationer dock hörts, även om propositionen inte har några direkta konsekvenser för ordnandet av servicen. Vid den fortsatta beredningen har propositionens förhållande till FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning preciserats i avsnitt 4.2, Huvudsakliga konsekvenser, under rubriken Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna och i avsnitt 12.2, Skyddet för privatlivet och personuppgifter. Under beredningen av propositionen har det dessutom ordnats två möten med intressentgrupper för försöksområdets förmedlingsföretag, ett i början av projektet och ett under remissbehandlingen. Med anledning av remissvaren kommer styrgruppens sammansättning dock att ses över.

Med anledning av det som sagts om de anknutna enheternas ställning eller den så kallade danska modellen har propositionen inte omarbetats vid den fortsatta beredningen, eftersom propositionen inte behandlar dessa frågor. I propositionen har Danmark lyfts fram i jämförelsen av lagstiftningen i utlandet, eftersom det har funnits tillgång till jämförelseuppgifter som lämpar sig för propositionens tema. I enlighet med de etablerade anvisningarna för utarbetande av regeringspropositioner är det vid en jämförelse av andra länders lagstiftning endast fråga om en beskrivning av de metoder som genomförts någon annanstans, utan ställningstaganden.

7 Specialmotivering

159 a §. *Ett försök som gäller information om offentligt understödda transporttjänster.* Det föreslås att det till lagen om transportservice temporärt fogas en ny 159 a §, där det föreskrivs om ett försök med att skapa en informationsresurs för offentligt understödda persontransporter. Det föreslås att paragrafen placeras i 18 kap., där det för närvarande föreskrivs om

informationens och informationssystemens interoperabilitet i fråga om transporttjänster inom persontrafik och som de föreslagna bestämmelserna om försöket i sak anses ha nära anknytning till. Den föreslagna paragrafen skiljer sig dock till vissa centrala delar från de övriga bestämmelserna i kapitlet. Det är till exempel inte fråga om att få tillgång till tjänsteleverantörens uppgifter via öppna gränssnitt, såsom i 18 kap. 154–159 §. Den föreslagna paragrafen är också till exempel i fråga om innehållet i de uppgifter som ska lämnas mer omfattande än 154 §, där det föreskrivs om väsentlig information om mobilitetstjänster och som förpliktar tjänsteleverantören att via gränssnittet åtminstone öppna information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt tillgänglighetsinformation. Paragrafen lämpar sig trots det bättre för en placering i 18 kap. än i 29 kap. om Transport- och kommunikationsverkets övriga informationsresurser, som gäller allmänna informationsresurser och där det föreskrivs om öppnande och utlämnande av allmänna data om trafik och transport via ett öppet gränssnitt, vilket det inte är fråga om i denna proposition.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om genomförandet av ett försök som gäller information om offentligt understödda transporttjänster och hur länge försöket ska pågå, försöksområdet, och vad som är föremålet för försöket, det vill säga vilka uppgifter som ska samlas in och att en informationsreserv ska skapas. Det anges också att Transport- och kommunikationsverket ska vara ansvarig myndighet för försöket. Försöket har för det första ett geografiskt avgränsat tillämpningsområde, som anges i momentet. Försöksområdet bildas av Kajanalands välfärdsområde, Mellersta Österbottens välfärdsområde, Lapplands välfärdsområde och Norra Österbottens välfärdsområde. Dessa välfärdsområden samarbetar redan nu, eftersom Tervia Logistiikka Oy, som ägs gemensamt av välfärdsområdena, producerar logistik-, transport- och upphandlingstjänster för dessa välfärdsområden. Bolaget producerar lagfästa reseförmedlingstjänster samt konkurrensutsättningar och anskaffningar av persontransporter till stöd för rörligheten inom Norra Finlands samarbetsområde, som bildas av de fyra välfärdsområden som tidigare nämndes. Välfärdsområdena äger också Tervia Osaaajat Oy, som förmedlar stafettläkare. Geografiskt omfattar området både landsbygdsområden och urbana områden, vilket gör det möjligt att få erfarenheter och information om olika typer av områden. Dessutom är de resor som Folkpensionsanstalten ersätter längst inom detta område och de kundspecifika ersättningarna är störst, vilket skapar goda förutsättningar för att bedöma ett av försökets syften, det vill säga den eventuella sparpotentialen i fråga om transporter. Också hur länge försöket ska pågå anges i 1 mom. utöver den egentliga ikraftträdandebestämmelsen.

För det andra gäller försöket endast vissa av de i 1 mom. särskilt uppräknade transporter som stöds av samhället och information om dem. Dessa är enligt förslaget de transporter som ordnas eller ersätts med stöd av socialvårdslagen, lagen om funktionshinderservice och sjukförsäkringslagen. Transporter enligt socialvårdslagen och lagen om funktionshinderservice ordnas eller ersätts av välfärdsområdet, och Folkpensionsanstalten svarar för de resekostnader som ersätts enligt sjukförsäkringslagen. Alla transporter som ordnas eller ersätts som kunden får ersättning för med stöd av dessa lagar berörs. Dessutom ska uppgifter lämnas om sådana överflyttningar av patienter enligt 73 § i hälso- och sjukvårdslagen som välfärdsområdet har organiseringsansvaret för. Det är fråga om så kallade icke-brådsakande patienttransporter, och de lämpar sig på grund av sin natur därför för försöket. Däremot ska resor och kostnader för prehospital akutsjukvård inte ingå i försöket. Information ska också lämnas om de transporter som ordnas eller ersätts med stöd av 39 § i lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda och i fråga om vilka ansökan har blivit anhängig före den 1 januari 2025. Bestämmelsen behövs, eftersom dessa transporter numera ersätts med stöd av lagen om funktionshinderservice. På grund av övergångsbestämmelsen i lagen om ändring av lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (676/2023) fattas fortfarande beslut utifrån den lagen och transporter ordnas därmed fortfarande med stöd av den under den tid försöket pågår, och information om dessa transporter behöver kunna samlas in i den informationsreserv som

försöket gäller. Förteckningen i momentet är avsedd att vara uttömmande. I förteckningen ingår till exempel inte transporter som ersätts av kommunerna, såsom skoltransporter, även om de representerar en betydande del av alla offentligt understödda transporter. Det är ändamålsenligt att avgränsa föremålet för försöket, eftersom man i detta skede först inhämtar erfarenheter av praxis för att lämna ut och utnyttja information.

Av 1 mom. framgår också syftet med försöket, som är bundet till den nya uppgift som föreslås för Transport- och kommunikationsverket. Verket ska samla in uppgifter om de transporter som avses i momentet och skapa en informationsresurs för dem. De uppgifter som samlas in ska vara nödvändiga för att informationsresursen ska kunna skapas, det vill säga de uppgifter som samlas in ska vara bundna till nödvändighetskriteriet på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter i sin utlåtandepraxis. I praktiken gäller uppgifterna efterfrågan och utbudet på och genomförandet av transporter. Det är meningen att innehållet i de uppgifter som ska lämnas ska räknas upp på ett uttömmande sätt i 2 mom. Informationsresursen ska vara tillräckligt omfattande för att det med hjälp av den ska kunna bedömas hur sättet att ordna dessa transporter utvecklas och även i vidare bemärkelse hur trafiksystemet och transporttjänsterna, såsom kollektivtrafiken, servicetrafiken eller den anropsstyrda trafiken, utvecklas. Med stöd av 179 § i lagen om transportservice har Transport- och kommunikationsverket redan för närvarande till uppgift att följa upp efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordnar utvecklingen av tjänsterna. Enligt 233 § i lagen har Transport- och kommunikationsverket dessutom en skyldighet att upprätthålla allmän trafikrelaterad information, inbegripet utbudet av och efterfrågan på trafikmarknaden och mobilitetstjänster samt utvecklingen av dem. Det försök som nu föreslås lämpar sig därmed för verkets uppgifter, och genom försöket fås betydligt noggrannare information från ett specifikt område än för närvarande som grund för utvecklingsarbetet.

I det föreslagna 2 mom. räknas de uppgifter upp som Transport- och kommunikationsverket samlar in om försöksområdets transporter. Syftet med momentet är att på ett uttömmande sätt räkna upp vilken typ av datainnehåll som de nödvändiga uppgifter som avses i 1 mom. innehåller. Något annat datainnehåll än vad som anges i förteckningen får inte samlas in. Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis bör man sträva efter att i lag ge en uttömmande förteckning över datainnehållet, om myndighetens rätt att få information och möjligheten att lämna ut uppgifter sammanhänger med att ”uppgifterna behövs” för ett visst syfte. Om innehållet däremot inte anges i form av en förteckning, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att ”uppgifterna är nödvändiga” för ett visst syfte. I den föreslagna paragrafen ingår ett krav på att uppgifterna är nödvändiga för ett visst syfte, och dessutom strävar man efter att i 2 mom. förteckna datainnehållet så uttömmande som det är ändamålsenligt att göra på lagnivå. En sådan precisering av bestämmelserna anses motiverad, eftersom uppgifterna också innehåller behandling av uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter. Det dock inte ändamålsenligt att i bestämmelsen räkna upp varje enskilt datainnehåll som samlas in i detalj, eftersom det är fråga om en lång och detaljerad informationsmodell som det inte är ändamålsenligt att förteckna i lag (till exempel detaljerade uppgifter om kundens särskilda behov i fråga om transporten, såsom att föraren har uppgifter som gäller assistans eller att kunden inte får lämnas ensam).

Enligt den föreslagna 1 punkten ska Transport- och kommunikationsverket få den transporterade personens namn och personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, om personbeteckningen till exempel inte finns att tillgå. Någon annan identifieringsuppgift kan vara till exempel födelsetid. Personbeteckningen är nödvändig för att identifiera den kund som använder transporttjänsten och för att man ska få information om hur mycket samma kund använder olika offentligt understödda transporter. Samma person kan ha rätt till transporter som ersätts med stöd av olika lagar, och utan personbeteckning, det vill säga identifiering av

kunderna, är det inte möjligt att analysera uppgifterna med den noggrannhet som eftersträvas i försöket. Det är däremot inte nödvändigt att få till exempel personens kontaktuppgifter.

Enligt den föreslagna 2 punkten är också uppgifter om fordon, assistans och transport nödvändiga uppgifter. Sådana uppgifter är till exempel information om huruvida kunden behöver ett tillgängligt fordon, hjälpmedel eller assistans. Dessa uppgifter är nödvändiga för att bedöma vilken typ av materiel som behövs vid transporterna och hurdana hjälpbehov kunden har. Uppgifterna inverkar också på bedömningen av om kundens transport kan kombineras med en annan transport, eftersom den materiel som används kan begränsa till exempel det totala antalet assistenter och mängden hjälpmedel, även om det inte annars finns något hinder för att kombinera kundens transport.

Enligt den föreslagna 3 punkten ska Transport- och kommunikationsverket också få information om huruvida transporten kan kombineras med en annan transport. Detta är central information och nödvändigt för bedömningen och utvecklingen av sättet att ordna transporter. Den information som förmedlas till Transport- och kommunikationsverket ska inte innehålla någon egentlig orsak att begränsa att transporten kombineras, utan den ska endast omfatta en bedömning som den aktör som beviljat rätt till transporten gjort av huruvida det finns ett kategoriskt hinder för att kombinera transporten.

Enligt den föreslagna 4 punkten ska också uppgifter om transportbeställningen och beslutsgrunden lämnas till verket. Uppgifter om beställningen är till exempel beställningssättet (per telefon eller på något annat sätt), tidpunkten för beställningen och genomförandet av beställningen (uppgift om huruvida den beställda transporten anlände). Uppgifterna är nödvändiga för att man utifrån dessa uppgifter ska kunna bedöma tidpunkten, beställningssättet, tillgången och nivån på servicebehovet, det vill säga hur väl de tillhandahållna tjänsterna motsvarar beställningen. Beslutsgrunden är en nödvändig uppgift, eftersom samma person kan ha transportbeslut som meddelats med stöd av flera olika lagar.

Enligt den föreslagna 5 punkten är också uppgifter om genomförandet av transporten nödvändiga. Sådana är till exempel fordonets avgångsort och avgångstid, transportens avgångs- och slutort samt avgångs- och sluttider, transportsträckans längd och rutt, det fordon som använts vid transporten, fordonets identifieringsuppgifter samt det företag som producerat transporten. Uppgifterna är nödvändiga för att man med hjälp av dem ska få information om de genomförda transportsträckorna och rutterna, hur sammanslagningen av transporterna påverkar transportsträckorna och transporttiderna, användningen av transportkapaciteten och den regionala tillgången till transporterna.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få sådana nödvändiga uppgifter som avses i paragrafen och som räknas upp i 2 mom. Av det föreslagna 3 mom. framgår för vilket ändamål verket har rätt att få uppgifterna, eftersom nödvändigheten bör bedömas med tanke på detta ändamål. Syftet med uppgifterna är att skapa en informationsresurs för transporter enligt 1 mom. och för att utveckla sättet att ordna transporterna samt trafiksystemet och transporttjänsterna. Av rätten att få information framgår att den kan åsidosätta sekretessplikten.

Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att få uppgifter från den leverantör som förmedlar tjänsterna inom de välfärdsområden som omfattas av försöket, det vill säga Kajanalands, Mellersta Österbottens, Lapplands och Norra Österbottens välfärdsområden. När informationen förmedlas mellan den leverantör som förmedlar transporttjänster på välfärdsområdenas vägnar och Transport- och kommunikationsverket är det inte fråga om informationsutbyte mellan myndigheter, eftersom en offentlig förvaltningsuppgift inte har

överförs på denna leverantör. Verket ska också ha rätt att med stöd av sjukförsäkringslagen få uppgifter om transporter som förmedlas av förmedlingstjänster inom det försöksområde som välfärdsområdena bildar. Inte heller då är det fråga om utlämnande av uppgifter mellan myndigheter, eftersom förmedlingstjänsterna är företag som har ingått avtal med Folkpensionsanstalten om förmedling av transporter. Rätten att få information ska alltså vara inriktad på förmedlingstjänsterna och inte på Folkpensionsanstalten, därför att alla uppgifter som försöket gäller för närvarande inte lämnas till Folkpensionsanstalten. Enligt sjukförsäkringslagen har Folkpensionsanstalten rätt att av förmedlingscentralerna få de uppgifter som är nödvändiga för ersättande av resor, och alla uppgifter enligt denna paragraf är inte nödvändiga för ersättande av resekostnader. Därför bör rätten att få information föreskrivas så att den direkt gäller förmedlingstjänster. I bestämmelsen används ordet förmedlingstjänster, eftersom det är det ord som definieras i 2 § 2 punkten i lagen om transportservice. Uppgifterna ska enligt förslaget ges avgiftsfritt.

I bestämmelsen föreskrivs det om användningen av gränssnitt vid utlämnande av information. Ett gränssnitt är det enda sättet att lämna ut informationen. Det är fråga om ett slutet gränssnitt vars tekniska egenskaper fastställs närmare av Transport- och kommunikationsverket. Med tanke på de förmedlare av transporter som lämnar ut uppgifter är det därmed klart på vilket sätt dessa uppgifter ska lämnas, eftersom verket kommer att upplysa dem om detta. Ett slutet gränssnitt är ett informationssäkert sätt att lämna uppgifter, med beaktande av att datainnehållet också innefattar uppgifter som kan betraktas som känsliga. Användningen av ett gränssnitt bedöms också vara det lättaste sättet att lämna uppgifterna med tanke på den förmedlare av transporter som lämnar uppgifterna. Bestämmelsen om användningen av gränssnitt behövs därför att förmedlingstjänsterna är privata företag som inte omfattas av de allmänna bestämmelserna om användning av gränssnitt i informationshanteringslagen. Den rätt att få information som nämns i momentet gäller i enlighet med lagens giltighetstid. Den egentliga insamlingen av information i enlighet med propositionens mål gäller dock transporter mellan den 1 januari 2026 och den 31 december 2027. Innan gränssnitten tas i bruk ska de dock testas med korrekta uppgifter och under rätta förhållanden för att parterna ska kunna försäkra sig om att lämnandet av informationen fungerar.

I momentet föreskrivs det dessutom om bevaringstiden för de uppgifter som ska lämnas till informationstjänsten. Transport- och kommunikationsverket får bevara uppgifterna högst så länge den föreslagna paragrafen, det vill säga den uppgift att samla in uppgifter som ålagts verket, är i kraft. Eftersom det i försöket endast samlas in uppgifter för en relativt kort tid och det är fråga om en temporärt gällande lag, är det motiverat att bevaringstiden för uppgifterna binds till lagens giltighetstid och inte till exempel till en bevaringstid som anges i år. Det är meningen att lagen ska gälla till och med den 30 juni 2028. I praktiken ska uppgifter samlas in endast för två hela kalenderår, det vill säga 2026–2027. För att verket i praktiken ska ha möjlighet att analysera resultaten av försöket och rapportera om dem, ska verket ha en grund för att behandla uppgifterna också under en tid som bedöms vara skälig efter det att den egentliga insamlingen av uppgifter har avslutats, i detta fall till den 30 juni 2028. I artikel 5.1 e i allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs om begränsning av bevaringstiden för uppgifter, men förordningen gör det också möjligt att utfärda preciserande nationella bestämmelser. En bestämmelse om bevaringstid har bedömts vara behövlig i den föreslagna lagen i synnerhet för att det krav på bestämmelser i lag när det gäller känsliga personuppgifter enligt grundlagsutskottet också gäller bevaringstider. Transport- och kommunikationsverket får därför bevara uppgifterna endast så länge som den uppgift som föreskrivs för verket i 1 mom. kräver det och högst under den tid lagen är i kraft.

Enligt det föreslagna 4 mom. kan Transport- och kommunikationsverket ordna informationstjänsten själv eller skaffa tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och

utvecklingsuppgifter av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab. Anskaffningen av informationstjänsten och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den genomförs genom ett avtalsarrangemang. I avtalet mellan Transport- och kommunikationsverket och bolaget ska det enligt förslaget alltså utöver behandlingen av personuppgifter avtalas åtminstone om tjänsteleverantörens andra uppgifter än sådana som gäller behandling av personuppgifter, om avtalsperioden, inledandet av verksamheten och avtalets upphörande mitt under avtalsperioden, tjänsteleverantörens verksamhetsområde och verksamhetsställen samt om betjäningstider, förfaranden som tryggar tillräcklig yrkesskicklighet för dem som utför uppgifterna, förvaring och arkivering av handlingar som hänför sig till verksamheten, uttag och redovisning av avgifter samt om den ersättning som Transport- och kommunikationsverket betalar tjänsteleverantören. I avtalet mellan verket och bolaget kommer det enligt förslaget dessutom att antecknas närmare också om andra omständigheter som gäller behandlingen av personuppgifter.

På det sätt som framgår av motiveringarna till lagstiftningsordningen i propositionen har det bedömts att om verket skaffar tjänsten av ett bolag, är det fråga om överföring av en offentlig förvaltningsuppgift. Av denna anledning är det nödvändigt att i momentet på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter i sin utlåtandepraxis också föreskriva att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på bolagets anställda när de sköter uppgifter i anslutning till informationstjänsten enligt paragrafen. I momentet ingår också en i detta sammanhang vedertagen informativ hänvisning enligt vilken bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

159 b §. *Uppföljning av och rapportering om det försök som gäller information om offentligt understödda transporttjänster.* Enligt den föreslagna bestämmelsen följer Transport- och kommunikationsverket genomförandet av försöket och rapporterar om det till kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet. Verkets rapportering ska basera sig på analys av den information som samlats in med stöd av 159 a §. Det kommer inte att framgå några personuppgifter eller företagshemligheter av verkets rapportering, och man kommer inte att kunna dra några slutsatser om sådana uppgifter. Rapporteringen om resultaten av försöket är central när det är fråga om reglering i en försökslag, eftersom rapporteringen då bör vara ordnad på behörigt sätt. Kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet ska i sista hand ansvara för att det görs en ändamålsenlig bedömning av försöket och dess resultat. Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsrapporter behandlas i den styrgrupp som ska tillsättas för projektet och som i enlighet med sin uppgift utarbetar mellanrapporter och slutrapporter om resultaten av den föreslagna försökslagen.

159 c. *Understöd för genomförande av gränssnitt.* I paragrafen föreslås det bestämmelser om beviljande av stöd för genomförande av gränssnitt. Enligt det föreslagna 1 mom. kan stöd beviljas en sådan aktör som Transport- och kommunikationsverkets har rätt att få uppgifter av enligt 159 a § 3 mom. Syftet med stödet är att minimera de negativa effekterna med tanke på likabehandlingen av företagen och av att den ekonomiska bördan drabbar endast en del av företagen, eftersom den föreslagna försökslagen är regionalt avgränsad. Dessa företag har inte bedömts ha någon betydande ekonomisk nytta av gränssnittet efter att det har genomförts.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om ansökan om, maximibeloppet av och utbetalning av de beviljade stöden. Ansökan om stöd ska göras skriftligt innan projektet inleds. Stödet betalas ut i efterskott på ansökan enligt uppkomna, betalda och godtagbara kostnader i en post eller i flera poster i enlighet med understödsbeslutet. Om stödmottagaren är mervärdesskattskyldig, är den mervärdesskatt som ingår i de kostnader som avses i 1 mom. inte en godtagbar kostnad. Det är meningen att understödet ska täcka alla faktiska kostnader, och för att understöd ska kunna beviljas och betalas ut förutsätts alltså inte att understödstagaren deltar i finansieringen. Enligt

6 § 1 mom. i den gällande statsunderstödslagen får statsunderstöd inte täcka det fulla beloppet av de totalkostnader som orsakas av den verksamhet eller det projekt som utgör föremål för statsunderstödet, om inte något annat följer av skäl som är motiverade och nödvändiga för att målen med beviljandet av statsunderstödet ska nås. Att ersättning betalas ut för gränssnittet bedöms inte ge understödstagarna någon affärsmässig nytta, men med beaktande av propositionens mål har det bedömts att gränssnittet är nödvändigt. Under beredningen har det bedömts att en överföring via gränssnitt, med beaktande av tillräcklig datasekretess, är det lämpligaste alternativet för förmedling av uppgifter från flera förmedlingscentraler och Tervia Logistiikka Oy. I och med att gränssnittet ersätts minimeras också de konsekvenser för likabehandlingen som försökslagens geografiska avgränsning har för företagen. Beloppet av det understöd som betalas ut ska följa en allmän och skälig prisnivå på marknaden för sådana tjänsterna, och stödet får inte överstiga 15 000 euro. Understödet betalas ut endast för kostnader som direkt hänför sig till själva genomförandet av gränssnittet, och det får inte användas för andra systemförbättringar. Eftersom användningen av understödet främjar det nationella styr målet för utvecklingen av offentligt understödda transporter, är det motiverat att sökandens självriskandel inte ingår i stödbeloppet.

Enligt det föreslagna 3 mom. kan stöd beviljas om inget annat stöd har sökts av offentliga medel. Om ett företag i svårigheter ansöker om stödet, kan det enligt det föreslagna momentet inte beviljas. Med företag i svårigheter avses sådana företag i svårigheter som avses i allmänna gruppundantagsförordningen, (EU) nr 651/2014.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska de villkor som anges i EU:s de minimis-förordning iakttas vid beviljandet av stöd. Det totala stödet av mindre betydelse per medlemsstat till ett enda företag får enligt de minimis-förordningen inte överstiga 300 000 euro under de tre senaste beskattningsåren. Kostnaderna för ett sådant genomförande av ett gränssnitt som ersätts i form av statsunderstöd beräknas uppgå till cirka 15 000 euro, och understödet kommer följaktligen att vara av mindre betydelse på det sätt som föreskrivs i de minimis-förordningen. Understöd beviljas utanför avtalen mellan förmedlingscentralerna och Folkpensionsanstalten när avtalen fortsätter oförändrade, och understödet behöver inte till denna del bedömas med tanke på upphandlingslagstiftningen.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket är statsbidragsmyndighet.

Enligt det föreslagna 6 mom. tillämpas på stödet i övrigt statsunderstödslagen. De bestämmelser som gäller exempelvis återkrav av stöd i den lagen kan då bli tillämpliga.

Ikraftträdandebestämmelse. Det föreslås att lagen ska gälla till och med den 30 juni 2028. Det är meningen att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2025. Avsikten är att uppgifter ska samlas in för två hela kalenderår, det vill säga 2026–2027. Lagen behöver träda i kraft tidigare för att alla som berörs av lagen ska kunna förbereda sig för ikraftträdandet. Framför allt behöver statsunderstödet kunna beviljas innan försöket egentligen inleds, så att gränssnitten är färdiga för användning när försöket inleds. Lagen behöver gälla ett halvt år efter det att uppgifterna samlats in, så att myndigheten fortfarande har rätt att behandla uppgifterna för rapportering om försöket.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen ska träda i kraft den 1 juli 2025 och gälla till och med den 30 juni 2028. Lagen behöver träda i kraft redan innan insamlingen av informationen inleds, det vill säga före år 2026, för att alla de som lagen gäller ska kunna förbereda sig för ikraftträdandet. Framför allt

behöver statsunderstödet kunna beviljas innan försöket egentligen inleds, så att gränssnitten är färdiga för användning när försöket inleds. Lagen behöver gälla ett halvt år efter det att den sista informationen har samlats in, så att myndigheten fortfarande har rätt att behandla uppgifterna för rapportering om försöket.

9 Verkställighet och uppföljning

Den styrgrupp som tillsatts för projektet (VN/12650/2024) har också till uppgift att efter ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna se till att den information och de erfarenheter som vunnits med hjälp av det kunskapsunderlag som baserar sig på försökslagstiftningen kan utnyttjas som grund för beslutsfattandet om den fortsatta utvecklingen. Styrgruppen utarbetar rapporter om observationer som gjorts med hjälp av det kunskapsunderlag som baserar sig på försökslagstiftningen och utarbetar rekommendationer om både utvecklingen av kunskapsunderlaget och den fortsatta utvecklingen av offentligt understödda transporter i vidare bemärkelse med beaktande av målet enligt regeringsprogrammet. En mellanrapport utarbetas före mars 2027 och slutrapporten före mars 2028. I rapporterna beskrivs åtminstone den helhetsbild man fått om de offentligt understödda transporter som ingår i försöket med hjälp av den insamlade informationen om efterfrågan, utbud och utfall. Till stöd för beslutsfattandet analyseras möjligheterna att kombinera persontransporter som överskrider gränserna för myndigheternas organiseringsansvar samt de besparingar som dessa medför och andra eventuella mer omfattande samhällsliga fördelar som konstaterats och som kan betjäna utvecklingen av det ekosystem av data som gäller transporter och även allmänt taget utvecklingen av transporttjänsterna.

Genomförandet av lagstiftningen förutsätter att det byggs en informationstjänst för vilken Transport- och kommunikationsverket har huvudansvaret och som det föreskrivs om i denna lag. Informationen om försöksområdet samlas in för åren 2026 och 2027. Transport- och kommunikationsverket följer genomförandet av försöket och rapporterar om det till kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet. Ämbetsverkets uppföljningsrapporter behandlas i den styrgrupp som tillsatts för projektet och som i enlighet med sin uppgift utarbetar mellanrapporter och slutrapporter om resultaten av den föreslagna försökslagen. I försöket är behandling av personuppgifter, också känsliga sådana, en viktig del och därför är det viktigt att granska erfarenheterna av behandlingen av personuppgifter och hur dataskyddet i praktiken har tillgodosetts både under försöket och efter att försöket avslutats.

10 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till tilläggsbudgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen föranleder inte något behov av nya anslag, utan det är fråga om överföring av behövlig finansiering mellan momenten och en ändring av beslutsdelen i finansieringsmomentet.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

11.1 Jämlikhet

Den föreslagna lagen är framför allt av betydelse med tanke på 6 § i grundlagen. Genom propositionen stiftas en tidsmässigt och regionalt avgränsad försökslag för att utveckla kunskapsunderlaget om offentligt understödda persontransporter. Grundlagsutskottet har enligt vedertagen praxis bedömt försökslagstiftningen med hänsyn till bestämmelserna om jämlikhet och om förbud mot diskriminering i 6 § i grundlagen. Jämlikhetsbestämmelserna innebär ett grundläggande krav på lika behandling oberoende av bland annat boningsort. Enbart ett

geografiskt kriterium kan inte anses vara ett godtagbart skäl för särbehandling i systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna, som också omfattar rätt att fritt röra sig inom landet och att fritt välja bostadsort (GrUU 24/2017 rd). En sådan försökslagstiftning som leder till en viss olikhet har dock ansetts vara acceptabel med avseende på jämlikheten, om det finns ett godtagbart mål med försöket. Grundlagsutskottet har brukar poängtera att det av den allmänna likabehandlingsprincipen inte kan följa strikta gränser för lagstiftarens prövning när syftet är att stifta lagar enligt de krav som den samhällsliga utvecklingen vid en viss tid kräver (GrUU 11/2012 rd). Begränsningar i jämlikhetsbestämmelsen ska bedömas utifrån de allmänna förutsättningarna för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna.

Vid bedömningen av försökslagstiftning har grundlagsutskottet av hävd betonat kravet på bestämmelser genom lag (GrUB 4/2006 rd, s.3), som ska beaktas bland annat vid fastställandet av försöksområdet och försökstiden i bestämmelserna om försöket (GrUU 20/2012 rd, s. 2). Bestämmelser om försöksområdet ska ingå direkt i lagen eller genom att beslutsfattandet om försöksområdena binds till kriterier som fastställs tillräckligt exakt på lagnivå. I propositionen är försökslagen regionalt avgränsad till Kajanalands, Mellersta Österbottens, Lapplands och Norra Österbottens välfärdsområden. Avsikten är att lagen ska gälla i tre år, det vill säga mellan den 1 juli 2025 och den 30 juni 2028. Det är meningen att den egentliga insamlingen av uppgifter ska ske åren 2026 och 2027, men förberedelserna för att samla in information (särskilt upprättandet av gränssnitt och ansökan om statsunderstöd) och rapporteringen om försöket förutsätter att lagen är i kraft under en skälig tid innan insamlingen av uppgifter inleds och efter det att den har avslutats. Eftersom den föreslagna försökslagen inbegriper behandling av personuppgifter och särskilda personuppgifter, har det med beaktande av målen och skyddsåtgärderna ansetts behövt att avgränsa bestämmelserna om försöket regionalt och tidsmässigt. Det föreslagna försöksområdet har valts så att det omfattar både landsbygdsområden och urbana områden, vilket gör det möjligt att få erfarenheter och information om olika typer av områden. En försöksperiod på två år bedöms vara en så pass kort tid som det är möjligt som samtidigt är tillräckligt lång för att lagens mål ska kunna nås. En kortare giltighetstid skulle inte producera tidsmässiga jämförelseuppgifter överhuvudtaget. Den föreslagna försöksperioden på två år ger inte upphov till någon egentlig tillförlitlig tidsserie, men med hjälp av den kan man identifiera åtminstone de viktigaste kortvariga avvikelserna. En tvåårsperiod är också ett absolut minimum för beräkningen av medeltal och erhållandet av jämförelseuppgifter för olika kalenderår.

Enligt förslaget ska insamlingen av uppgifter gälla ersättningar till kunder eller klienter för vilka det ordnas transporter enligt socialvårdslagen, handikappservicelagen och hälso- och sjukvårdslagen och som Kajanalands, Mellersta Österbottens, Lapplands och Norra Österbottens välfärdsområden ansvarar för att ordna och till mottagare av ersättning för transporter som utbetalats med stöd av sjukförsäkringslagen i dessa välfärdsområden. I praktiken avser detta personer som inte klarar av att självständigt använda allmänna trafikmedel på grund av sjukdom, funktionsnedsättning eller av någon annan liknande orsak. Eftersom propositionen endast gäller insamling av uppgifter, har den inga konsekvenser för formerna av stöd för rörligheten för de kunder eller klienter som använder transporttjänster eller överlag för hurdana transporttjänster de för närvarande använder. En sådan begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna som berör jämlikheten innebär i praktiken att uppgifter samlas in om vissa transporter som används av personer inom försöksområdet, och dessa uppgifter innehåller också personuppgifter. Motsvarande uppgifter samlas inte in utanför försöksområdet och inte heller inom området samlas det in uppgifter om alla offentligt understödda transporter.

Försöksbestämmelserna ska på det sätt som beskrivits utfärdas genom lag, och av dem framgår det exakt och noggrant avgränsat vilka personer som omfattas av försöket, försöksområdets utsträckning och försökets giltighetstid.

Vid bedömningen av om en begränsning av de grundläggande fri och rättigheterna är godtagbar och proportionell kan uppmärksamhet för det första fästas vid att grundlagsutskottet har kopplat samman frågan om godtagbar grund för ett försök också med att det uttryckligen ska ge information och erfarenheter om vissa planerade reformers konsekvenser (GrUU 51/2016 rd, s. 3). En allmän förutsättning för ett försök bör enligt utskottet dessutom vara att resultaten av försöket utreds och utvärderas på behörigt sätt (GrUU 65/2018 rd, s. 33). Avsikten med det föreslagna försöket är uttryckligen att samla in information om offentligt understödda transporter, inte bara för att utveckla de transporter som försöket gäller utan också för att utveckla andra trafiktjänster, såsom öppen kollektivtrafik. Det stöd som samhället anvisar för transporter ökar hela tiden. Med hjälp av offentligt understödda transporter samt utveckling av transportsystemet och transporttjänsterna kan tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna för dem som behöver transporter tryggas och främjas. Den information som samlats in från försöksområdet tjänar dock utvecklingen av offentligt understödda transporter på riksnivå, och har därmed med tanke på utvecklingen av transporterna inte några återverkningar på den regionala ojämlikheten i vardagen för de människor som behöver dem. Genom att på regional nivå ingripa i skyddet för registrerade personuppgifter och privatlivet kan man på nationell nivå utveckla tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna för personer som behöver transporter. Till exempel rätten till personlig frihet och rörelsefrihet enligt grundlagen och EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna kan främjas genom att offentligt understödda transporter tryggas och utvecklas med hjälp av effektivare resursanvändning. Propositionens förhållande till skyddet för privatlivet och personuppgifter och dess proportionalitet beskrivs närmare nedan. Förslaget kan anses ha ett godtagbart syfte och vara proportionerligt. Bestämmelser om uppföljningen av och rapporteringen om försöket finns i den föreslagna 159 b §. Den praktiska uppföljningen av försöket har dessutom ordnats så, att den ska skötas inom ramen för den styrgrupp som kommunikationsministeriet har tillsatt för projektet.

Det behöver inte föreslås något särskilt rättsskyddsarrangemang i bestämmelserna, eftersom förslaget inte ingriper i enskilda människors rättigheter eller skyldigheter eller i de transporttjänster som de får på något annat sätt än att uppgifter om en persons transporter förmedlas till Transport- och kommunikationsverket. Tillsynen över de krav som gäller behandlingen av personuppgifter och dataskyddsbestämmelserna åligger dataombudsmannen.

Grundlagens jämlikhetsbestämmelse gäller i princip endast personer. Jämlikhetsprincipen kan dock ha betydelse också vid bedömningen av reglering som gäller juridiska personer, särskilt om det rör sig om bestämmelser som indirekt kan påverka fysiska personers rättsliga ställning. Den aspekten förlorar i tyngd ju lösare kopplingen är (GrUU 14/2015 rd). Den föreslagna rätten att få uppgifter och genomförandet av gränssnittet i samband med den gäller endast några få företag. Lagen ska inte gälla aktörer som sköter samma uppgifter i andra regioner. Med beaktande av att den regionala avgränsningen av lagen grundar sig på en begränsning av behandlingen av särskilda kategorier av personuppgifter, att det i samhället är fråga om användning av betydande resurser och sparpotential och att avsikten är att de berörda företagen ska ersättas för kostnaderna för genomförandet av gränssnitten, har det bedömts att de föreslagna författningarna har ett tillräckligt samhälleligt intresse och att åtskillnaden mellan företagen inte blir oskälig eller godtycklig.

11.2 Skyddet för privatlivet och personuppgifter

De föreslagna lagändringarna (159 a §) är av betydelse med tanke på det skydd för personuppgifter och för privatlivet som garanteras i 10 § i grundlagen. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Skyddet enligt 10 § i grundlagen kompletteras av skyddet för privatlivet enligt artikel 8 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen; artikel 8 i Europakonventionen har i Europadomstolens rättspraxis ansetts omfatta även skyddet för personuppgifter) samt skyddet för privatlivet enligt artikel 7 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och av skyddet för personuppgifter enligt artikel 8 i stadgan. Grundlagsutskottet har konstaterat att allmänna dataskyddsförordningen är en EU-rättsakt som till alla delar är förpliktande och direkt tillämplig lagstiftning i samtliga medlemsstater (GrUU 1/2018 rd). Grundlagsutskottet har också konstaterat att det inte ingår i dess konstitutionella uppdrag att bedöma den nationella genomförandelagstiftningen med avseende på den materiella EU-rätten (se t.ex. GrUU 31/2017 rd, s. 4). Utskottet har emellertid kommenterat förhållandet mellan unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis är det viktigt att det, i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på det nationella planet eller möjliggör sådan, tas hänsyn till de krav som de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna ställer när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas (se GrUU 25/2005 rd). Utskottet har därför framhållit att det i regeringens propositioner finns anledning att särskilt i fråga om bestämmelser som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet (GrUU 26/2017 rd, s. 42, GrUU 2/2017 rd, s. 2, GrUU 44/2016 rd, s. 4).

Grundlagsutskottet har av hävd ansett det vara viktigt med tanke på skyddet för personuppgifter att reglera åtminstone registrerings syfte, innehållet i de registrerade personuppgifterna, tillåtna användningsändamål, inbegripet rätten att lämna ut uppgifterna, och bevaringstiden för uppgifterna i personregister samt den registrerades rättsskydd (GrUU 25/1998 rd). Det har dessutom krävts att regleringen av dessa omständigheter på lagnivå ska vara heltäckande och detaljerad. Grundlagsutskottet har i ett utlåtande om lagstiftning som kompletterar allmänna dataskyddsförordningen sett det som motiverat att justera sin tidigare ståndpunkt i fråga om lagstiftningen om skyddet för personuppgifter på vissa punkter. Utskottet anser att allmänna dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, överlag utgör en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Korrekt tolkade och tillämpade svarar bestämmelserna i allmänna dataskyddsförordningen enligt utskottets uppfattning också den nivå på skyddet för personuppgifter som bestäms utifrån Europakonventionen. Det är därmed inte längre av konstitutionella skäl nödvändigt att speciallagstiftningen inom allmänna dataskyddsförordningens tillämpningsområde heltäckande och detaljerat föreskriver om behandling av personuppgifter. Enligt grundlagsutskottet ska skyddet för personuppgifter härfter i första hand tillgodoses med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och den nya nationella allmänna lagstiftningen (GrUU 14/2018 rd, s. 4). Grundlagsutskottet anser också att vi med tanke på tydligheten bör förhålla oss restriktivt när det gäller att införa nationell speciallagstiftning. Sådan lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymme som allmänna dataskyddsförordningen medger. Grundlagsutskottet ser det dock som klart att behovet av speciallagstiftning i enlighet med det riskbaserade synsätt som också krävs i den allmänna dataskyddsförordningen måste bedömas utifrån de hot och risker som behandlingen av personuppgifter orsakar. Ju större risk fysiska personers rättigheter och friheter utsätts för på grund av behandlingen, desto mer motiverat är

det med mer detaljerade bestämmelser. Denna omständighet är av särskild betydelse när det gäller behandling av känsliga uppgifter (GrUU 14/2018 rd, s. 5).

Det föreslås i 159 a § 1 mom. att Transport- och kommunikationsverket ska ha till uppgift att inom det försöksområde som anges i lagen samla in uppgifter om efterfrågan på, utbudet av och genomförandet av offentligt understödda transporttjänster. Den föreslagna uppgiften kräver också behandling av personuppgifter. Bestämmelser om den rättsliga grunden för behandlingen finns i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen. Enligt artikel 6.1 c i allmänna dataskyddsförordningen är behandlingen av personuppgifter laglig om den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Det nationella handlingsutrymmet grundar sig till centrala delar på artikel 6.1 c och 6.1 e i allmänna dataskyddsförordningen. När behandlingen av personuppgifter grundar sig på dessa bestämmelser, såsom den personuppgiftsansvariges lagfästa skyldigheter i denna proposition, får medlemsstaterna utnyttja det handlingsutrymme som avses i artikel 6.2 och 6.3 och utfärda bestämmelser som preciserar förordningen. Den nationella regleringen kan gälla bland annat villkoren för lagenlig behandling, typen av uppgifter som behandlas, ändamålsbegränsningen och bevaringstiderna, som också ingår i de föreslagna bestämmelserna i 159 a § i denna proposition. Sådan speciallagstiftning ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

De uppgifter som ska samlas in och som närmare definieras i 159 a § 2 mom. i lagförslaget eller en kombination av dem kan också innehålla särskilda kategorier av personuppgifter enligt artikel 9 i allmänna dataskyddsförordningen, särskilt hälsouppgifter. Enligt artikel 9.1 i allmänna dataskyddsförordningen är behandling av sådana uppgifter förbjuden utom i de fall som avses i artikel 9.2. Artikel 9.2 g i allmänna dataskyddsförordningen ger möjlighet att med stöd av medlemsstatens nationella rätt avvika från det förbud mot behandling som gäller särskilda kategorier av personuppgifter, om behandlingen är nödvändig av skäl som hänger samman med ett viktigt allmänt intresse. Enligt 6 § 1 mom. 2 punkten i dataskyddslagen tillämpas artikel 9.1 i allmänna dataskyddsförordningen inte på sådan behandling av uppgifter som regleras i lag eller som föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den personuppgiftsansvarige i lag. I de uppgifter som samlas in kan dessutom ingå uppgifter om en persons behov av socialvård och de socialvårdstjänster som personen fått, eftersom till exempel grunden för transportbeslutet framgår av uppgifterna. Uppgifterna om klientrelationer inom socialvården ingår inte i de särskilda kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9 i allmänna dataskyddsförordningen, men grundlagsutskottet har ansett att de är i konstitutionellt hänseende känsliga uppgifter vars behandling också inom ramen för allmänna dataskyddsförordningen kan regleras i detalj (GrUU 15/2018 rd, s. 38, se även GrUU 4/2021 rd, punkt 8 och 9). Dessutom ska de uppgifter som samlas in också innehålla den registrerades personbeteckning. Enligt 29 § i dataskyddslagen får personbeteckningar behandlas när behandlingen regleras i lag.

Grundlagsutskottet har därför ansett att särskilt tillåtelse att behandla känsliga uppgifter berör själva kärnan i skyddet för personuppgifter (GrUU 37/2013 rd, s. 2), vilket inneburit att inrättandet av register med sådana uppgifter måste bedömas mot villkoren för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna, särskilt lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet (GrUU 29/2016 rd s. 4–5 och t.ex. GrUU 21/2012 rd, GrUU 47/2010 rd och GrUU 14/2009 rd). Enligt grundlagsutskottet bör bestämmelserna om behandling av känsliga uppgifter fortfarande analyseras också utifrån praxis för tidigare bestämmelser på lagnivå. Det krav på bestämmelser i lag som gäller känsliga personuppgifter gäller således till exempel bevaringstider (GrUU 14/2018 rd och GrUU 15/2018 rd).

Även i skäl 51 i allmänna dataskyddsförordningen framhålls det att särskilda personuppgifter som avses i artikel 9 och som till sin natur är särskilt känsliga med hänsyn till grundläggande rättigheter och friheter bör åtnjuta särskilt skydd, eftersom behandling av sådana uppgifter kan innebära betydande risker för de grundläggande rättigheterna och friheterna. Grundlagsutskottet har därför särskilt påpekat att det bör finnas exakta och noga avgränsade bestämmelser om att det är tillåtet att behandla känsliga uppgifter bara om det är absolut nödvändigt (GrUU 15/2018 rd). Grundlagsutskottet har i fråga om informationsresursen inom småbarnspedagogiken i sitt utlåtande GrUU 17/2018 rd förutsatt att bestämmelserna om behandling av uppgifter om hälsotillstånd och andra känsliga personuppgifter är detaljerade och heltäckande, inom den ram som allmänna dataskyddsförordningen tillåter.

Såsom beskrivs ovan förutsätter den uppgift som ålagts Transport- och kommunikationsverket enligt den föreslagna lagen behandling av personuppgifter. De uppgifter som får behandlas kan också innehålla den registrerades personbeteckning och också sådana särskilda kategorier av personuppgifter som avses i artikel 9 i allmänna dataskyddsförordningen, särskilt hälsouppgifter, eller annars i konstitutionellt hänseende känsliga uppgifter. Även om en del av de uppgifter som samlas in inte som sådana är personuppgifter, är de av den typen att man genom samkörning av uppgifterna eventuellt kan dra detaljerade slutsatser om personernas privatliv. Därför, och för att säkerställa att bestämmelserna är exakta och noggrant avgränsade, har de uppgifter som samlas in begränsats till vad som är nödvändigt med tanke på behandlingen. Dessutom anges de kategorier av uppgifter som samlas in på ett uttömmande sätt i förslaget. De uppgifter som samlas in kan i sig innefatta eller i kombination med varandra leda till slutsatser om hälsouppgifter, såsom uppgifter om stödbehoven i samband med transporten. De uppgifter som samlas in har dock avgränsats så att de inte innehåller någon omfattande hälsoinformation eller till exempel detaljerad information om enskilda personers hälsa, såsom sjukdomsberättelser. Uppgifterna ska inte heller innehålla biometriska eller genetiska uppgifter. I uppgifterna ingår lokaliseringsuppgifter, såsom platsen för resans början och slut, som i sig eller i kombination med annan insamlad information kan avslöja synnerligen känsliga eller personliga uppgifter om den registrerade. Insamlingen av lokaliseringsuppgifter ska begränsas till vad som är nödvändigt med tanke på ändamålet och uppgifterna får behandlas endast för de ändamål som anges i förslaget och som inte inbegriper till exempel systematisk övervakning eller uppföljning i realtid av en enskild registrerad. Transport- och kommunikationsverket får använda de insamlade uppgifterna endast för de ändamål som anges i förslaget, det vill säga för att skapa en informationsresurs för offentligt understödda transporter samt för att utveckla hur dessa transporter ordnas eller för att vidareutveckla trafiksystemet och transporttjänsterna. Det ska också vara möjligt att göra upp statistik och utföra undersökningar på basis av uppgifterna för de behov som nämnts, men endast i en sådan form att uppgifterna inte kan kopplas till en enskild person (anonymisering). Den uppgift som föreslås för Transport- och kommunikationsverket inbegriper inte automatiskt beslutsfattande som har rättsverkningar eller andra betydande konsekvenser för enskilda registrerade. I uppgiften ingår inte heller systematisk övervakning av de registrerade eller bedömning eller poängsättning av de registrerade.

Informationsresursen för offentligt understödda transporter enligt propositionen bildar en tämligen omfattande databas som också innehåller känsliga uppgifter. Grundlagsutskottet anser att detta slag av omfattande databaser medför allvarliga risker för informationssäkerheten och missbruk av uppgifter. Riskerna kan i sista hand utgöra ett hot mot personers identitet (se GrUU 15/2018 rd, även GrUU 13/2016 rd och GrUU 14/2009 rd). Enligt förslaget i propositionen har uppgiften att samla in informationsresursen för offentligt understödda transporter anförtratts Transport- och kommunikationsverket, som i fråga om behandlingen av personuppgifter är personuppgiftsansvarig enligt dataskyddsförordningen. Transport- och kommunikationsverket ska svara för den personuppgiftsansvariges skyldigheter enligt dataskyddsförordningen,

inbegripet skyldigheterna i anslutning till säkerheten vid behandlingen. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket iakttä de skyldigheter i fråga om informationssäkerhet som föreskrivs i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen. Behandling av de uppgifter som hör till särskilda kategorier av personuppgifter förutsätter alltså att Transport- och kommunikationsverket vidtar ändamålsenliga och särskilda åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter i enlighet med 6 § 2 mom. i dataskyddslagen. Avsikten är att de föreslagna bestämmelserna ska gälla mellan den 1 juli 2025 och den 30 juni 2028, varefter rätten att behandla personuppgifter för det syfte som anges i lagen upphör. Eftersom det vid försöket samlas in känsliga personuppgifter, gick man in för att i propositionen dessutom föreskrivas om bevaringstiden för uppgifterna, som är en skyddsåtgärd med tanke på behandlingen. Transport- och kommunikationsverket får bevara informationen under högst den tid paragrafen är i kraft. Den registrerades rättsskydd tryggas dessutom av bestämmelserna om den registrerades rättigheter och om rättsmedel och påföljder i dataskyddsförordningen. Transport- och kommunikationsverket ska i egenskap av personuppgiftsansvarig svara för att den registrerades rättigheter tillgodoses.

Den beskrivna behandlingen av personuppgifter ingriper på ett mer än ringa sätt i skyddet av de registrerade personuppgifter och privatliv. Syftet med ingripandet är att göra det möjligt att skapa en informationsresurs för offentligt understödda transporter för att utveckla de offentligt understödda transporterna samt transportsystemet och transporttjänsterna. Syftet med och behovet av att inrätta informationsresursen beskrivs i avsnitt 4.2. De huvudsakliga konsekvenserna, som ingår i konsekvensbedömningen av skyddet för personuppgifter samt tidigare i detta kapitel. Med hjälp av offentligt understödda transporter samt utveckling av transportsystemet och transporttjänsterna kan tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna för dem som behöver transporter tryggas och främjas. Detta är viktigt, eftersom behovet av transporttjänster och därmed kostnaderna för sådana ökar hela tiden. Till exempel den självbestämmanderätt och rörelsefrihet som ingår i den personliga friheten enligt grundlagen och EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna kan främjas i och med att servicenivån på transporterna höjs genom en effektivare användning av resurserna och att en så självständig personlig rörlighet som möjligt stöds genom att individuella behov bättre beaktas vid ordnandet av transporterna eller utvecklandet av tillgängligheten i kollektivtrafiken. Detta stöder också genomförandet av artikel 26 (integrering av personer med funktionshinder) i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna samt artikel 9 (tillgänglighet) och artikel 20 (personlig rörlighet) i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Genom att utveckla transporterna kan man dessutom tillgodose rätten till jämlikt bemötande enligt 6 § i grundlagen, tillförsäkra var och en tillräckliga social-, hälsovårds- och sjukvårdstjänster samt främja befolkningens hälsa enligt 19 § i grundlagen och rätten för var och en att åtnjuta högsta möjliga fysiska och psykiska hälsa enligt artikel 12 i FN:s internationella konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Dessa rättigheter kan tryggas genom att transporterna utvecklas på ett sätt som främjar lika möjligheter för dem som behöver transporter att få tillgång till hälso- och sjukvårdstjänster i rätt tid och med den materiel som behövs. På det sätt som anges ovan finns det en godtagbar orsak att ingripa i den grundläggande rättighet som gäller skyddet för personuppgifter och privatliv, vilket motsvarar målen för allmänintresset och är nödvändigt för att trygga de registrerades rättigheter och friheter.

Målet för propositionen kan inte uppnås genom ett mindre ingrepp eller en mer begränsad behandling av uppgifter. En mer begränsad behandling än den föreslagna, till exempel genom att begränsa datainnehållet, innebär i praktiken att informationsresursen för offentligt understödda persontransporter inte blir tillräckligt täckande för att göra behövliga analyser för utvecklingen av transporterna. Ett mer begränsat försöksområde än vad som föreslås eller ett tidsmässigt kortare försök kan också leda till en motsvarande situation. Enligt propositionen ska

uppgifter samlas in för två hela kalenderår, vilket kan anses vara den kortaste möjliga perioden för att få jämförbara uppgifter. Med beaktande av de rättigheter som en registrerad har enligt den allmänna dataskyddsförordningen och behandlingen av personuppgifter enligt detta förslag och skyddsåtgärder enligt dataskyddslagstiftningen samt andra skyddsåtgärder enligt lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen, särskilt sådana som gäller informationssäkerhet, kan behandlingen av personuppgifter i enlighet med förslaget anses vara godtagbara och stå i rätt proportion till det eftersträvade målet.

11.3 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter

Propositionen är dessutom av betydelse med avseende på 124 § i grundlagen. I det föreslagna 159 a § 4 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan skaffa den informationstjänst som behövs för utförandet av den i 1 mom. i paragrafen avsedda uppgiften och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab. Om verket i praktiken skaffar informationstjänsten med stöd av den föreslagna bestämmelsen, är det fråga om överföring av uppgiften från en myndighet till ett helt statsägt bolag med specialuppgifter.

Enligt grundlagens 124 § kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Grundlagsutskottet har i sin avgörandepraxis ansett att kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor, och det måste bedömas från fall till fall huruvida kravet uppfylls. Också uppgiftens karaktär måste beaktas (se till exempel GrUU 5/2014 rd, s. 3). I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har utskottet vägt in bland annat sådan djup insikt eller specialkompetens som behövs för uppgifterna (se till exempel GrUU 37/2010 rd s. 4 och GrUU 29/2013 rd, s. 2) och effektiviteten i verksamheten (GrUU 3/2009 rd, s. 4). Utskottet har konstaterat att kravet på ändamålsenlighet dock inte enbart handlar om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid de ekonomiska konsekvenserna (GrUU 11/2006 rd, 2–3). Det har också tillmätts betydelse huruvida myndighetens personella resurser räcker till (GrUU 23/2013 rd, s. 3).

Utöver kravet på ändamålsenlighet understryker bestämmelsen i 124 § i grundlagen enligt motiveringen till den betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de ska stå under tillräcklig offentlig tillsyn (RP 1/1998 rd s. 179/II). I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att trygghet av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen innebär att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de personer som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (se till exempel GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 9). Grundlagsutskottet har tidigare i sitt utlåtande bedömt överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter till aktiebolag i anslutning till bolagiseringen av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i sitt utlåtande GrUU 16/2018 rd. I utlåtandet sägs det att enligt förarbetena till 124 § i grundlagen är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag kan anförtros andra än myndigheter. Det kan dock också med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämmas om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, även om befogenheten att överföra uppgiften också då ska grunda sig på lag (se t.ex. GrUU 16/2018 rd, s. 2, och i RP 1/1998 rd, s. 179/II, som det där hänvisas till). Grundlagsutskottet har konstaterat att offentliga förvaltningsuppgifter får anförtros andra än myndigheter också genom ett avtal som ingås med stöd av lag (se GrUU 16/2018 rd samt GrUU 11/2004 rd, s. 2 och GrUU 11/2002 rd, s. 5, som det där hänvisas till).

Den uppgift att samla in och förvalta informationsresursen som nu föreslås ska anföras en myndighet, det vill säga Transport- och kommunikationsverket, men verket kan skaffa informationstjänsten och de direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter som hänför sig till den av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab. Det är därmed fråga om att med stöd av lag och genom avtal överföra en offentlig förvaltningsuppgift på andra än myndigheter. Anskaffningen av informationstjänsten ska basera sig på ett avtal mellan verket och bolaget.

Överföringen av uppgifter i anslutning till informationstjänsten till Trafikstyrbolaget Fintraffic Oy i den form som föreslås i propositionen kan bedömas vara en överföring av en offentlig förvaltningsuppgift. Det är dock inte fråga om utövning av offentlig makt. Bolaget förvaltar en informationsresurs och den uppgift som bygger på den ska enligt lag skötas av Transport- och kommunikationsverket. Bolagets uppgift kan närmast anses vara att bistå myndigheterna. Bolaget ska i praktiken skapa ett tekniskt system, en informationstjänst, som gör det möjligt att samla in sådan information som avses i den föreslagna 159 a § från tillhandahållare av förmedlingstjänster via deras gränssnitt. Bolaget ska också svara för underhållet av systemet och för behövliga utvecklingsuppgifter i anslutning till det. Skötseln av uppgifterna i fråga omfattar inte till exempel förvaltningsbeslut som gäller enskilda personers eller företags rättigheter och skyldigheter eller annan utövning av offentlig makt som grundar sig på självständig prövning. Det aktuella lagförslaget ingriper inte heller i övrigt i de transporttjänster eller ersättningar för transporter som beviljas personer eller i det praktiska ordnandet av transporter. I propositionen föreslås bestämmelser om myndigheternas rätt att få information om transporter. Den information som kommer att behandlas innehåller personuppgifter, av vilka en del dessutom är känsliga. Därför har man i lagförslaget stannat för en avgränsning enligt vilken det är Transport- och kommunikationsverket som ska analysera uppgifterna, och det föreslås inte att verket ska bemyndigas att överföra analyserade uppgifter till bolaget. Den uppgift att förvalta informationstjänsten som överförs till bolaget kräver dock i praktiken att någon eller några av bolagets anställda vid behov har tillgång till uppgifterna i informationsresursen. Bolaget har interna arrangemang för att sörja för dataskyddet och datasekretessen, och dessa beaktas dessutom i avtalet mellan Transport- och kommunikationsverket och bolaget.

Vid bedömningen av förslaget med tanke på den ändamålsenlighet som förutsätts i 124 § i grundlagen kan det för sin del beaktas att det till Trafikstyrbolaget Fintraffic Oy har överförts den informationstjänst som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för och som innehåller väsentlig information om mobilitetstjänster enligt 154 § i lagen om transportservice samt den informationstjänst som gäller järnvägsstationers tillgänglighet som avses i 154 a § i den lagen. När det gäller informationstjänsten för uppgifter om mobilitet har överföringen av den offentliga förvaltningsuppgiften behandlats i förarbetena till tidigare ändringar av lagen (RP 202/2020 rd, s. 87–92, KoUB 18/2020 rd), liksom när det gäller överföringen av informationstjänsten för tillgänglighet vid järnvägsstationer (RP 24/2023 rd, s. 16–19, KoUB 6/2023 rd). Dessutom har grundlagsutskottet i ett färskt utlåtande (GrUU 1/2025 rd, s. 2) ansett att uppgifterna i fråga om nationella system för informationsutbyte som förutsätts i vissa EU-förordningar har kunnat anvisas Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket, som i sin tur kan skaffa dem av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab.

Med beaktande av den ovan nämnda utvecklingen under den senaste tiden ligger det i linje med den att Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab producerar den aktuella informationstjänsten för offentligt understödda persontransporter, även om informationstjänsten inte direkt kan jämföras med andra tjänster som överförs till bolaget. Det hör dock inte till Transport- och kommunikationsverkets kärnfunktioner att självt producera informationstjänster och verket har inte det specialkunnande som behövs för att producera och utveckla tjänsten. Bolaget i fråga har dock ett sådant specialkunnande, eftersom det under de senaste åren har fått flera uppgifter i

anslutning till informationssystem och på ett övergripande sätt utvecklar informationstjänster inom trafik och transport. Därför kan det anses ändamålsenligt att överföra produktionen av informationstjänster på bolaget.

Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning kan också följande omständigheter anses vara. För det första finns bestämmelser om myndighetstillsynen över den uppgift som föreslås bli överförd till Trafikstyrbolaget Fintraffic Oy i 178 § i lagen om transportservice, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket är behörigt att övervaka efterlevnaden av lagen, det vill säga också de temporära bestämmelser som nu fogas till den. För det andra föreskrivs det i 159 a § 4 mom. om tjänsteansvar på det sätt som krävs enligt grundlagsutskottets etablerade utlåtandepaxis. Lagen om transportservice innehåller för närvarande flera bestämmelser som handlar om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. I fråga om fysiska personer finns bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar i anslutning till skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter i 203 § i lagens 23 kap., som gäller skötseln av myndighetsuppgifter. Lagen innehåller dessutom ett separat 25 kap. om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra aktörer. Kapitlet behandlar särskilt specificerade uppgifter som kan överföras på privata eller offentliga tjänsteleverantörer. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar för uppgifter enligt det kapitlet finns i 210 §. Utöver detta innehåller lagen i olika kapitel specialbestämmelser där det föreskrivs om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till Trafikstyrbolaget Fintraffic Oy, och dessa bestämmelser har därtill separata bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar och skadeståndsansvar. Bestämmelserna gäller endast de uppgifter som anges i dem, och därför finns det skäl att föreskriva om tjänsteansvar också i denna proposition i fråga om uppgiften i fråga.

De allmänna förvaltningslagarna tillämpas, med stöd av sina bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild att betjäna på ett visst språk, även på enskilda när de fullgör offentliga förvaltningsuppgifter. Av betydelse kan också anses vara de krav enligt 138 § i lagen om transportservice som avser leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och som gäller i synnerhet leverantörernas tillförlitlighet och verksamhetsförutsättningar och personalens kompetens.

Det föreslagna 159 a § 4 mom. om en överföring av förvaltningsuppgifter anses därmed inte vara problematiskt med tanke på 124 § i grundlagen.

11.4 Lagstiftningsordning

På de grunder som anges ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om temporär ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas temporärt till lagen om transportservice (320/2017) nya 159 a–159 c § som följer:

159 a §

Försök som gäller information om offentligt understödda transporttjänster

Inom det område som bildas av Kajanalands välfärdsområde, Mellersta Österbottens välfärdsområde, Lapplands välfärdsområde och Norra Österbottens välfärdsområde genomförs ett försök som gäller information om offentligt understödda transporttjänster mellan den 1 juli 2025 och den 30 juni 2028. Transport- och kommunikationsverket skapar en informationsresurs utifrån informationen om de transporter som ordnas med stöd av socialvårdslagen (1301/2014), lagen om funktionshinderservice (675/2023), sjukförsäkringslagen (1224/2004), 73 § i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010) och 39 § i lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977). Transport- och kommunikationsverket samlar under den tid försöket pågår in den information om transporter som är nödvändig för att skapa informationsresursen och för att utveckla sättet att ordna transporter samt trafiksystemet och trafiktjänsterna. När det gäller de transporter som ordnas eller ersätts med stöd av 39 § i lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977) samlas informationen endast in om sådana transporter i fråga om vilka ansökan har blivit anhängig före den 1 januari 2025.

Den information som avses i 1 mom. ska innehålla

- 1) namn och personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift för den person som transporterats,
- 2) information om materiel, assistans och ledsagande i anslutning till transporten,
- 3) information om huruvida transporten kan kombineras med en annan transport,
- 4) information om transportbeställningen och beslutsgrunden,
- 5) information om genomförandet av transporten.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att utan avgift och trots sekretessbestämmelserna för den uppgift som avses i 1 mom. få den information som avses i 2 mom. av den tillhandahållare av förmedlingstjänster som är verksam för Kajanalands välfärdsområde, Mellersta Österbottens välfärdsområde, Lapplands välfärdsområde och Norra Österbottens välfärdsområde och av de förmedlingstjänster som i enlighet med ett avtal med Folkpensionsanstalten förmedlar transporter inom dessa välfärdsområden. Informationen förmedlas via ett gränssnitt som Transport- och kommunikationsverket har fastställt. Transport- och kommunikationsverket får bevara informationen under högst den tid denna paragraf är i kraft.

Transport- och kommunikationsverket kan skaffa den informationstjänst som behövs för utförandet av den i 1 mom. avsedda uppgiften och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. På personer som är anställda hos bolaget tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

159 b §

*Uppföljning av och rapportering om det försök som gäller information om offentligt
understödda transporttjänster*

Transport- och kommunikationsverket följer upp genomförandet av det försök som gäller offentligt understödda transporttjänster och rapporterar om försöket till kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet.

159 c §

Understöd för genomförande av gränssnitt

De företag som tillhandahåller förmedlingstjänster och av vilka Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 159 a 3 mom. har rätt att få information kan ansöka om stöd för genomförande av ett sådant gränssnitt som avses i det momentet.

Stöd ska sökas skriftligen hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska lämnas in innan genomförandet av projektet inleds. Stödet betalas i efterskott på ansökan på basis av de faktiska kostnaderna i en post eller i enlighet med understödsbeslutet i flera poster. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja statsunderstöd för högst 100 procent av kostnaderna för genomförandet av gränssnittet, dock högst 15 000 euro. Den mervärdesskatt som ingår i kostnaderna för genomförandet av gränssnittet ersätts inte.

Stöd kan beviljas endast om inget annat understöd av offentliga medel har beviljats för genomförandet av gränssnittet. Stöd beviljas inte sådana företag i svårigheter som avses i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Vid beviljandet av stöd ska iakttas de villkor som anges i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Statsbidragsmyndighet är Transport- och kommunikationsverket.

På stödet tillämpas i övrigt statsunderstödslagen (688/2001).

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 30 juni 2028.

Helsingfors den 16 april 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne