

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om anskaffning av fängstransporter från en privat tjänsteleverantör

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att det stiftas en lag om anskaffning av fängstransporter från en privat tjänsteleverantör. I lagen kommer det att på det sättet som grundlagen kräver föreskrivas om detaljerna för anskaffningen av fängstransporter, t.ex. om de ömsesidiga ansvarsförhållandena mellan Brottspåföljdsmyndigheten och tjänsteleverantören, skyldigheter och beredskapskrav som ställs till tjänsteleverantören och dess anställda samt om Brottspåföljdsmyndighetens skyldighet att försäkra att verksamheten som skaffas som köpta tjänster är lagenlig.

Det handlar om verksamheter som kan innehålla utövning av offentlig makt, dock inte betydande utövning av offentlig makt. I denna fas handlar det om anskaffning av vissa fängstransportsuppdragen som kan betraktas vara oproblematiska från en privat tjänsteleverantör. Dessa är bevakningsföretag som avses i lagen om privata säkerhetstjänster och företag som idkar persontrafik. Den privata tjänsteleverantörens andel i fängstransportsverksamheten är att biträda Brottspåföljdsmyndighetens verksamhet.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2012.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄNMOTIVERING.....	3
1 NULÄGE.....	3
1.1 Lagstiftning.....	3
1.2 Praxis	4
1.3 Fångtransportsystemen i övriga nordiska länder.	5
Norge	5
Danmark.....	5
1.4 Bedömning av nuläget.....	5
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	6
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	7
3.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för organisationen och personalen.....	7
3.2 Konsekvenser för brottsligheten	8
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN.....	8
4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	8
4.2 Remissyttranden	9
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	9
DETALJMOTIVERING	10
1 LAGFÖRSLAG.....	10
1.1 Lagen om anskaffning av fångtransporter från en privat tjänsteleverantör	10
1 kap. Allmänna bestämmelser	10
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	18
3 IKRAFTTRÄDANDE.....	18
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	18
Slutsatser.....	23
LAGFÖRSLAG.....	26
Lagen om anskaffning av fångtransporter från en privat tjänsteleverantör	26

ALLMÄNMOTIVERING

1 Nuläge**1.1 Lagstiftning**

Enligt 3 § i lagen om Brottsåtgärdsmyndigheten (953/2009) har Brottsåtgärdsmyndigheten till uppgift att övervaka unga förbrytare som dömts till villkorligt fängelsestraff, verkställa ungdomsstraff, samhällstjänst, fängelsestraff, förvandlingsstraff för böter och övervaka villkorligt frigivna. Till myndighetens uppgifter hör också verkställighet av häktning och annan verkställighet av straff enligt vad som bestäms särskilt om dem. Till verkställigheten av fängelsestraff och häktning hör fångtransportsuppdrag bl.a. när en fånge transporteras till en domstol, ett annat fängelse eller hälsovård utanför fängelset.

Lagen om fångforsling (220/1925) är från 1925. Den innehåller en bestämmelse om statens skyldighet att ha hand om fångtransporter och en bemyndigandebestämmelse enligt vilken närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen utfärdas genom förordning. I förordningen om fångforsling (165/1954) har det bestämts bl.a. om fångvårds- och polismyndigheternas skyldighet att ha hand om fångtransporter och om arbetsfördelningen mellan dem, praktiska arrangemangen av transporter, anteckningar som görs i fångpasset, utförande av transporter så obemärkt och snabbt som möjligt samt bevakningen av fångar som ska transporteras. Med stöd av förordningen om fångforsling har justitieministeriet utfärdat ett fångvagnsreglemente (496/1955) och inrikesministeriet ett beslut som innehåller reglemente för fångförare (272/1954). De nämnda reglementena innehåller bestämmelser bl.a. om den transporterande myndighetens och tjänstemannens skyldigheter samt den transporterade personens rättigheter och skyldigheter samt granskning, förvaring, bevakning och vård av honom eller henne under transporten och avbrott i den.

Regeringen har i en separat proposition föreslagit att det ska stiftas en lag om fångtransport. Med lagen upphävs lagen från

1925 om fångforsling. Syftet med den föreslagna lagen om fångtransport är att det på lagnivån bestäms på ett behörigt sätt om bemötandet och förhållandena av den transporterade samt om övervakningen under transporten och avbrott i den. Dessutom ska det i förslaget preciseras arbetsfördelningen mellan transportsmyndigheterna, dvs. Brottsåtgärdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket.

Fängselagen (767/2005) innehåller bestämmelserna om verkställigheten av fängelsestraff. I lagen föreskrivs om fångarnas rättigheter, skyldigheter, bemötande av fångar, deras förhållanden, granskningar av fångar, säkerhetsåtgärder och användningen av maktmedel samt om myndigheternas befogenheter i verkställigheten av fängelsestraff. I fråga om fångtransporter är en viktig sak planeringen av strafftiden som förutsätts i fängselagen. För varje fånge planeras individuellt placeringen av honom eller henne och hans eller hennes sysselsättning under verkställigheten av straffet. Med hjälp av planen för strafftiden kan det undvikas onödiga förflyttningar från ett fängelse till ett annat. I 6 kap. 8 § i fängselagen bestäms det att i fråga om fångtransport iakttas vad som föreskrivs särskilt. I fängselagens 16 kap. finns bestämmelser om granskning av fängeslokaler och fångar. I bestämmelserna konstateras det att genomförandet av säkerhetskontroll av fångar (16 kap. 3 § 1 mom.) och anteckningen av observationer om berusning och genomförande av säkerhetskontroll (16 kap. 9 § 4 mom.) också gäller transport av fångar. Även i fängselagens bestämmelser om säkerhetsåtgärder och användningen av maktmedel är det dels fråga om transport av fångar: under de förutsättningar som anges i lagen får fångsel användas för en fånge för att förhindra rymning under transport (18 kap. 2 § 1 mom.) och en tjänsteman vid Brottsåtgärdsmyndigheten har under de förutsättningar som anges i lagen rätt att använda maktmedel bl.a. under fångtransport (18 kap. 6 § 1 mom.).

Häktninglagen (768/2005) innehåller bestämmelser om bemötandet, rättigheter och skyldigheter av häktade. I bestämmelserna

framhävs principen om oskuld. I 14 kap. i häktninglagen finns bestämmelser om transport av häktade. I bestämmelserna krävs det att transportmedel som används vid transport är lämpliga för ändamålet och utrustade med behövliga säkerhetsanordningar. Transporten ska skötas utan omotiverat dröjsmål. I ett allmänt fortskaffningsmedel ska den som transporteras om möjligt hållas avskild från andra passagerare. En häktad som inte fyllt 18 år ska hållas avskild från vuxna häktade och fångar, om det inte står i hans eller hennes intresse att man handlar annorlunda. Transporter ska om möjligt ordnas så att de inte väcker uppmärksamhet. Bestämmelserna i häktninglagen ska i tillämpliga delar gälla bemötandet av häktade under transport. Bestämmelser om ansvar för ordnande av transport utfärdas separat. Dessutom har häktninglagen likadana bestämmelser som fängelselagen när det gäller genomförandet av säkerhetskontroll, anteckningen av observationer av berusningstillstånd och genomförande av säkerhetskontroll, säkerhetsåtgärder och användningen av maktmedel under transporten.

1.2 Praxis

I regel ordnas fångtransporter som Brottspåföljdsmyndigheten sköter antingen i form av tidtabellsenliga transporter som byggs på vissa fångtransportsrutter eller som enskilda transporter. Tidtabellsenliga transporter genomförs antingen som spårtrafik i samarbete med VR och Brottspåföljdsmyndigheten där transportmedlen är fångvagnar som kopplas till tågen i persontrafik eller som busstransport som ordnas av Brottspåföljdsmyndigheten. Fängelser som ligger i närheten av orter där det finns en järnvägsstation fungerar som kompletterare av tågtransporter genom att transportera fångar till tåget eller från tåget till fängelset. VR har uppskattat att den nuvarande fångtransportmaterielen kan vara i trafik endast några år till. Avtal mellan VR och Brottspåföljdsmyndigheten gäller till 2015. Anskaffning av en vagn för fångtransporter kostar ca 1,5 miljoner euro. Dessa vagnar behövs två stycken.

Brottspåföljdsverket utredde 2007 belastningen och kostnader av den tidtabellsenliga fångtransporten. I utredningen konstaterades det att regionfängelsesystemet som infördes i oktober 2006 väsentligt minskade transportbehov i en del av fångtransportrutter. Kostnadsstrukturen varierade ändå ganska mycket mellan olika regionfängelser. De huvudsakliga orsakerna till detta var transportsträckor som vars längder var olika och antalen transporterade. I Södra Finlands regionfängelse är avstånden kortare och antalen transporterade större än i övriga regionfängelser. En missgynnande omständighet med tanke på kostnadsstrukturen var också bruket av dyra tågrutter.

Minimiantalet personal i fångtransporter vid Brottspåföljdsmyndigheten är en förare och två väktare. I en fångvagn finns det minst två väktare. Vid behov finns det mer personal i transporten. Om antalet transporterade fångar närmar sig tjugo, behövs det en tredje väktare. I 2007 års utredning konstaterades det bl.a. att transportkostnaderna i fångtransporter som fängelset ordnar i sin helhet är uppskattningsvis 2,75 euro per kilometer. I Åbo fängelse används ett arrangemang där en buss och en förare har skaffats av ett privat företag och fängelset sköter bevakningen av transporten och de transporterade. Det har beräknats att transportkostnaderna då är 2 euro per kilometer.

För att genomföra de utvecklingsåtgärder beträffande fångtransporter som föreslogs i utredningen omstrukturerade Brottspåföljdsmyndigheten rutterna för fångtransporter från början av februari 2009. Med hjälp av omstruktureringen har transportererna kunnat ordnas mer behovsprövat. Det har beräknats att besparingen som de nya fångtransportsrutterna ger är ca 125 000 euro om året. Den största besparingseffekten uppstår av att det används endast en tågrutt. Den tidigare ruten på stambanan har ersatts med bussar. Detta har vid sidan av kostnadsbesparingar och kortare restider inneburit också ökad säkerhet eftersom lastning till tåget utgör i de nuvarande byggnadssätten av stationerna ställvis en säkerhetsrisk eftersom det har blivit svårare för bilar som sköter förbindelsetrafiken att komma nära tåget. Det som också är problematiskt med tanke på säkerheten är att tåget

ofta stannar på en station bara för några minuter.

I bruktagandet av Brottspåföljdsmyndighetens fångdatasystem har betydligt förbättrad informationsförmedling i fångtransporterna. Tack vare systemet kan man nu betydligt bättre än förr också förutse personalresurser och andra resurser, såsom transportplatser och behov av måltider, som behövs för fångtransporter.

1.3 Fångtransportsystemen i övriga nordiska länder.

Sedan 2006 har den svenska Kriminalvården en riksomfattande enhet för fångtransporter. Enheten för fångtransporter har till sitt förfogande ett adb-baserat planeringsverktyg där de som behöver transporttjänster kan framföra sina önskemål om transporter av kunder. Transporterna inom Sverige är i första hand resor mellan olika fängelser samt fängelser och andra anstalter.

År 2008 transporterades det i Sverige 42 790 fångar på 11 829 transportpass. I en månad var antalet transporter ca 900–1 000, dagligen ca 150. En transport tar vanligen nästan åtta timmar. År 2009 hade antalet transporter stigit till 44 687. År 2009 var kostnaderna för transportenheten 162,7 miljoner kronor.

När transporten sköts med transportenhetens fordon är antalet personalen vanligen tre: en förare, en ledare av transporten och en tredje utförare av transporten. På ett charterflyg närvarar ledaren av transporten samt minst en annan medlem av personalen. Transportenheten utser separat för varje transport en transportledare som är ansvarig för transportsuppdraget. Ett protokoll ska föras över varje transport.

Norge

I Norge är det huvudsakligen kriminalvården som svarar för transport av fångar. Polisen svarar för transport av häktade från fängelse till domstolar och polisstationer. I själva verket binder fångtransportsuppdragen mycket polisens resurser.

Arrangemangen i fångtransporter avviker från varandra i olika delar av Norge. T.ex. i

Ostfoldsområdet har man fått goda erfarenheter av att fångtransporterna har centraliserats till en separat enhet. Enheten har hand om ca 5 000 transporter om året och frigör samtidigt polisresurser till övriga uppgifter. För att ett sådant arrangemang är ändamålsenligt och effektivt ska antalet de transporterade vara tillräckligt stort.

År 2004 började det i tre polisdistrikt i Norge ett avtalsförsök där ett privat företag sköter största delen av fångtransporter i områdena. Målet var att hitta en högklassig och förmånlig lösning som samtidigt frigör polispersonal till andra uppgifter. Med hjälp av försöket ville man utveckla en samarbetsmodell som skulle kunna införas i större utsträckning efter försöket. Transporterna som företaget tog hand om utfördes mellan klockan sex på morgonen och klockan åtta på kvällen. De anställda var huvudsakligen f.d. fångvaktare och poliser som hade gått i pension. Dessa s.k. civila fångförare hade bara begränsade polisbefogenheter och när t.ex. en fånge rymde skulle de omedelbart kontakta polisen. Privatiseringen av polisens arbete kritiserades mycket. Försöksprojektet slutade i september 2006 eftersom det konstaterades att ett privat företag inte hade tillstånd till fångtransporter.

Danmark

I Danmark har fångtransportsuppdragen fördelats mellan polisen och Kriminalvårdsväsendet. Poliserna transporterar de häktade och Kriminalvårdsväsendet är ansvarigt för transporter av fångar som avtjänar ett straff. I Danmark genomfördes 2007 en organisationsreform inom domstolsväsendet där antalet domstolar minskades från 82 till 22. Detta har inneburit att sträckorna i fångtransporterna har blivit längre. Speciellt polisens fångtransportsupdrag har ökat betydligt.

1.4 Bedömning av nuläget

Bestämmelserna om fångtransport är föråldrade. De fyller inte krav som nu för tiden ställs t.ex. på lagstiftningen om den rättsliga ställningen och förhållanden av den transporterade samt befogenheter och ansvar av

myndigheten som har hand om transporter. För att avhjälpa dessa brister överlämnas det i samband med denna proposition en proposition med förslag till en ny lag om fängstransport.

De allmännaste orsakerna till transporter av fångar är att häktade eller fängelsefångar transporteras till domstolar, ett annat fängelse samt till en utomstående verksamhetsenhet inom hälsovården. Transportsförhållandena avviker tydligt t.ex. från fängelseförhållandena i fråga om den transporterades sysselsättningsmöjligheter och säkerställandet av de transporterades, förarnas och gemenskapens säkerhet. Transport av fångar i den s.k. tidtabellsenliga trafiken som huvudsakligen sköts med bussar och tåg är långsam mellan flera orter. Särskilt långsam är den s.k. tvärgående trafiken. För att närvara t.ex. vid rättegång kan en fånge vara tvungen att göra en lång resa och tillbringa t.o.m. över en vecka i fordonet och reseceller.

Både Brottspåföljdsmyndigheten och polisen måste med anledning av det nuvarande fängstransportssystemet ha en heltidsberedskap med en viss kapacitet för att kunna sköta sitt fängstransportsuppdrag. Detta krav på beredskap är till sin natur både kvalitativt och kvantitativt. Att upprätthålla beredskap är dyrt särskilt när de faktiska antalen fångar som ska transporteras på vissa områden och vissa rutter är vanligen rätt små. Att man i den tidtabellsenliga fängstransporten upprätthåller den nivå som de mest krävande transporterna förutsätter är nödvändigtvis inte ändamålsenligt eftersom största delen av de transporterade inte behöver säkerhetsförhållanden som ligger på denna nivå. Utgångspunkten är att transporter som har betecknats som farliga sköts i alla fall som separata transporter.

Ett sätt att sträva efter billigare fängstransporter har varit att vissa verksamheter som anknyter till fängstransporter skaffas som köpta tjänster. Det har varit fråga om att transportmedlet och föraren har skaffats från privata tjänsteleverantörer. Om ett sådant arrangemang är förmånligare än transport som för alla delar ordnas av Brottspåföljdsmyndigheten beror på många faktorer, såsom lokala förhållanden, avstånd och antalen fångar som ska transporteras. I Åbo fängelse har

man ett arrangemang där man från en privat tjänsteleverantör har skaffat ett fordon och en förare och fängelset har haft hand om bevakningen under transporten.

Trots att förhållandena i fängstransporter är exceptionella måste säkerheten av transporterna säkerställas. Med detta avses bl.a. säkerheten av fångar, personalen och utomstående personer, hindrande av rymningar samt att eventuella undersökningsmässiga krav säkras. Att dessa mål kan nås förutsätter en bättre transportmateriel där man vid behov kan hålla de transporterade helt avskilda från varandra. Detta är särskilt viktigt därför att det ofta inte finns tillräckligt med personal som kan övervaka en transport för att säkerställa avskildhet eller fullkomlig säkerhet.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Det kan uppskattas att Brottspåföljdsmyndighetens uppgiftsområde innehåller delar som skulle kunna utföras ändamålsenligt så att andra än tjänstemännen vid Brottspåföljdsmyndighetens tjänstemän har hand om dem. I de fall där dessa uppgifter innehåller utövning av offentlig makt ska det genom lag föreskrivas om anskaffning av dem från en privat tjänsteleverantör. När sådana arrangemang skapas handlar också om Brottspåföljdsmyndighetens möjligheter att realisera de personalbesparingar som statsförvaltningens produktivhetsprogram förutsätter. I denna fas har Brottspåföljdsmyndigheten ansett det viktigt att få en möjlighet att skaffa vissa verksamheter med anknytning till fängstransporter från en privat tjänsteleverantör.

För att fängstransporterna blir effektivare och mer ekonomiska ska det i lagen föreskrivas om Brottspåföljdsmyndighetens möjlighet att skaffa fängstransportstjänster från ett privat bevakningsföretag och ett företag som idkar persontrafik. Ansvar för bemötandet och förhållandet av transporterade samt att transporten sker enligt lagen ska ankomma på Brottspåföljdsmyndigheten som bl.a. ska säkerställa att transportmedlen och förvaringslokaler som används i fängstransporter är för alla delar lämpliga för detta samt att de anställda som utför ett transport- eller bevakningsuppdrag är behöriga och lämpliga för

uppdraget. Brottspåföljdsmyndigheten ska också svara för att en sådan transport som enligt en förhandsbedömning innehåller en eventuell risksituation inte skaffas från en privat tjänsteleverantör utan att en sådan transport alltid sköts av Brottspåföljdsmyndigheten. Lagen kommer att innehålla detaljerade bestämmelser om rättigheter och skyldigheter av den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten samt om maktmedelsredskap under transporten. Den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten har för att bl.a. ordning upprätthålls, rymning av den transporterade hindras och att han eller hon grips eller att en utomstående hindras att ta sig in i transportmedlet eller förvaringslokalen rätt att använda sådana nödvändiga maktmedel som kan anses vara försvarliga. När försvarligheten av maktmedlen bedöms, ska hänsyn tas till hur viktigt och brådskande uppdraget är, hur farligt motståndet är, de resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen.

3 Propositionens konsekvenser

Fångtransporter som sker på en viss rutt	Årsverken	Personalkostnader	Övriga kostnader	Totala kostnader
Kostnader år 2009	Sammanlagt	Sammanlagt	Sammanlagt	Sammanlagt
Övervakning av transporter som sker på en viss rutt	24	966 769	290 694	1 257 487
Källa: uppgifter från funktionsbaserade kalkyleringssystemet TARMO				

I det följande har det utvärderats kostnads- och personaleffekter i två utläggningsalternativ.

Alternativ A:

3.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för organisationen och personalen

I propositionen föreslås det att Brottspåföljdsmyndigheten under strikta förutsättningar har en möjlighet att skaffa fångtransportstjänster från en privat tjänsteleverantör. Ansvaret för fångtransporterna bevaras vid Brottspåföljdsmyndigheten.

Utläggningen av fångtransporterna på entreprenad är en del av genomförandet av produktivetsprogrammet vid Brottspåföljdsmyndigheten. Produktivetsmålet är 20 årsverken med hjälp av minskade och effektiviserade fångtransporter och en delvis utläggning av dem. Genom interna utvecklingsåtgärder har man under 2007–2009 i de fångtransporter som sker på bestämda rutter uppnått en besparing på cirka sju årsverken och kostnaderna har minskat med cirka 460 000 euro.

Avtalet som träffats med VR gäller till 2015 och omfattar fångtransporterna på en av stambanorna. VR:s nuvarande fångtransportsmateriel kan vara i trafiken bara några år till. Kostnaderna som betalades till VR år 2009 var 550 000 euro.

Alla fångtransporter som sker på en viss rutt läggs ut på entreprenad, då ett fordon, en förare och två väktare skaffas som köpta tjänster. Det har uppskattats att de uppdrag som även i fortsättningen kommer att höra till Brottspåföljdsmyndigheten kräver minst

tre årsverken. Varje brottspåföljdsregion ska ha en tjänsteman som svarar bl.a. för att de transportmedlen och förvaringslokalerna som används i fängtransporterna är för alla delar lämpliga för detta ändamål och att de arbetstagare som sköter ett transports- eller bevakningsuppdrag är behöriga och lämpliga för uppdraget. Tjänstemannen ska också svara för att en sådan transport som enligt en förhandsbedömning innehåller en eventuell risksituation inte skaffas från en privat tjänsteleverantör.

Detta alternativ frigör från fängtransporterna sammanlagt ca 25 årsverken som kan användas för närarbetet i straffverkställigheten. Av dessa årsverken kommer 21 från övervakningsuppdrag i fängtransporter som använder en viss rutt och uppskattningsvis 4 från transportuppdragen. Av kostnadsbesparingen på ca 1,3 miljoner euro kan den största delen användas till avtal om köpta tjänster.

Inom Södra Finlands brottspåföljdsregion riktas den största kostnadsbesparingen, i genomsnitt sju årsverken, till Vanda fängelse. Besparingarna i årsverken som riktas till Uleåborgs fängelse inom Norra Finlands brottspåföljdsregion är i samma storleksklass. I övriga fängelser som svarar för de fängtransporter som använder en viss rutt är kostnadsbesparingarna i genomsnitt två årsverken i varje fängelse.

Alternativ B:

Fordonet och föraren läggs ut och då sköts bevakningen av två väktare vid Brottspåföljdsmyndigheten. På basis av uppgifterna från funktionsbaserade kalkyleringssystemet kan man uppskatta att cirka fyra årsverken av arbetstiden för bilförarna vid Brottspåföljdsmyndigheten används till den linjebundna busstransporten. Den uppskattade kostnadsbesparingen är ca 160 000 €. Till stöduppgifter inom fängtransporterna hör vid sidan av förarnas arbetstid också de övriga kostnaderna av transporter (bl.a. bränslen samt service och reparation av bilarna). De övriga kostnaderna för busstransporterna var år 2009 ca 200 000 €. Den faktiska besparingen bildas av skillnaden mellan dessa kostnader och avtalen om köpta tjänster.

Att de mål som ställts för fängtransporterna kan nå förutsätter transportmateriel som är ändamålsenligare än dagens transportmateriel. I den behövliga materielen kan t.ex. de transporterade hållas helt avskilda från varandra. Fängelsernas bussar har skaffats 2003 och 2006. Kostnadsbesparingarna i detta alternativ blir konkreta i den situation då bussar måste ombyggas.

Utifrån det ovan konstaterade kan man dra den slutsatsen att det mest lönsamma arrangemanget med hänsyn till produktiviteten är att alla de fängtransporter som använder en viss rutt skaffas av en privat tjänsteleverantör. Det kan uppskattas att ett sådant arrangemang påverkar Brottspåföljdsmyndighetens organisation och personal så att de tjänstemän inom brottspåföljdsområdet som utbildats till bevaknings-, övervaknings- och handledningsuppgifter kan för motsvarande delar koncentrera sig på det uttryckliga fängvårdsarbetet på fängelset. Tjänstemännen vid Brottspåföljdsmyndigheten ska fortsättningsvis sköta andra fängtransporter än dem som använder en viss rutt samt de transporter som anses vara problematiska.

3.2 Konsekvenser för brottsligheten

De föreslagna bestämmelserna har inga konsekvenser för brottsligheten. Utgångspunkten utan avvikelser i bestämmelserna är att transportens syfte ska uppnås i överensstämmelse med den föreslagna lagen om fängtransport och att eventuella försök till rymning eller att begå brott hindras. Brottspåföljdsmyndigheten är skyldig att säkerställa att den privata tjänsteleverantören utför sitt uppdrag enligt lagen och det ingångna avtalet.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts vid justitieministeriet. Beredningen har skett i samarbete med Brottspåföljdsmyndighetens centralförvaltningsenhet.

4.2 Remissyttranden

I olika skeden av finslipningen av propositionen begärdes det yttranden av lagberedningsavdelningen vid justitieministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet, Brottsåtgärdsmyndigheten, polisstyrelsen, Dataombudsmannens byrå, brottsåtgärdsregioner, Brottsåtgärdsmyndighetens hälsovårdsenhet, Brottsåtgärdsområdets utbildningscentral, Vankila- ja Kriminaalihuoltotyön henkilöstöliitto, Vankilavirkailijain Liitto VVL ry., TEHY rf:s förtroendemans vid Brottsåtgärdsmyndigheten och FOSU rf:s förtroendemans för fängvårdsbranschen.

5 Samband med andra propositioner

I samband med denna proposition överlämnar regeringen till riksdagen en proposition med förslag till lag om fångtransport. Syftet med den föreslagna lagen om fångtransport är att det på lagnivån bestäms på ett behörigt sätt om bemötandet och förhållandena av den transporterade samt om övervakningen under transporten och avbrott i den. Bestämmelserna om innehållet i transportuppdraget och den transporterande partens skyldigheter som kommer att ingå i den föreslagna lagen om fångtransport ska i regel också gälla en privat tjänsteleverantör.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om anskaffning av fångtransporter från en privat tjänsteleverantör

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Tillämpningsområde. I lagen ska det bestämmas vilka verksamheter som innehåller offentlig makt som Brottspåföljdsmyndigheten kan skaffa från en privat tjänstehandahållare och på vilka villkor. 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. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Enligt 3 § i lagen om Brottspåföljdsmyndigheten har Brottspåföljdsmyndigheten till uppgift att övervaka unga förbrytare som dömts till villkorligt fängelsestraff, verkställa ungdomsstraff, samhällstjänst, fängelsestraff, förvandringsstraff för böter och övervaka villkorligt frigivna. Till myndighetens uppgifter hör också verkställighet av häktning och annan verkställighet av straff enligt vad som bestäms särskilt om dem. Enligt lagens 2 § är syftet med Brottspåföljdsmyndighetens verksamhet att verkställa samhällspåföljder och fängelsestraff så att de dömdas beredskap för ett liv utan kriminalitet ökas och deras livshandling och anpassning i samhället främjas.

Med stöd av grundlagens 124 § är anskaffningen av fångtransporttjänster från en privat tjänsteleverantör problematisk eftersom transport av fångar innehåller eller kan innehålla situationer som förutsätter betydande utövande av offentlig makt, t.ex. användning av maktmedel när den transporterade uppför

sig hotfullt eller våldsamt eller försöker rymma samt fattande av beslut som berör den transporterade eller en utomstående, t.ex. när det måste avgöras om en transporterad som har insjuknat omedelbart ska föras till sjukhus eller om transporten kan fortsätta trots sjukdomen eller när mottagning av sådan egendom som har sänts till fången eller besök hos den transporterade nekas. Grundlagsutskottet har ställt sig återhållsamt till att parter som står utanför myndighetsorganisationen ges en självständig rätt till användning av maktmedel, även om denna åsikt inte har varit helt absolut. Det ska ändå föreskrivas om ärendet på lagnivån. I lagen ska det t.ex. bestämmas bl.a. om befogenheter och utbildning av den som svarar för transporten samt den transporterades rättigheter och hans eller hennes rätt att söka ändring.

2 §. Tillämpning av lagen om fångtransport. Enligt lagförslaget 2 § tillämpas lagen om fångtransport (/) även när en fångtransport ordnas på det sätt som avses i denna lag, om inte något annat har bestämts i denna lag.

Regeringen överlämnar i samband med denna proposition en proposition med förslag till lagstiftning om fångtransport. Den föreslagna lagen om fångtransport ska innehålla bestämmelser om bemötandet av den transporterade, hans eller hennes förhållanden och rättsliga ställning under transporten och avbrott i transporten. Bestämmelserna motsvarar med undantag av de nödvändiga begränsningar som förhållandena ställer det bemötande och de förhållanden av en fånge och en häktad som föreskrivs i fängeslagen, häktningsslagen och lagen om behandlingen av personer i förvar hos polisen.

Målet med bestämmelserna i den föreslagna lagen om fångtransport är att betona och förbättra ett sakligt bemötande av de transporterade och mänskliga förhållanden för dem eftersom transportsituationen, förhållandena och möjligheter till sysselsättning inte motsvarar anstaltsförhållanden. I bemötandet ska det betonas rättvisa och respekt för människovärde. I lagen kommer att ingå bestämmelser om lämplig föda för den trans-

porterade, hans eller hennes klädsel, vistelse utomhus och uppföljningen av hans eller hennes hälsotillstånd och hälsovården. Lagen ska också innehålla bestämmelser om den transporterades möjligheter till kontakter och rätt till innehav under transporten och avbrott i den. Utgångspunkten kommer att vara att möjligheterna till kontakter är under korta transporter mer begränsade än under en sedvanlig verkställighet av fängelsestraff. Av särskilda skäl kan kontakter tillåtas. Under långa transporter och särskilt under avbrott i dem ska det strävas efter att förhållandena ordnas så att de motsvarar sedvanliga fängelseförhållanden. Vissa krav på miniminivån i transportmedlen och förvaringslokaler ska tas med i lagen. I lagen föreskrivs det också om övervakningen av den transporterade och säkerhetsåtgärder som riktas mot honom eller henne. De föreslagna bestämmelserna syftar till att de transporterades säkerhet och en störningsfri transport kan garanteras. Även avskildheten som är nödvändig t.ex. på grund av förundersökningsmässiga orsaker kan tack vare de föreslagna bestämmelserna genomföras bättre än i dag. En del av bemötandet av den transporterade är en saklig transport av hans eller hennes egendom där onödig fördröjning ska undvikas.

Med den reformerade lagstiftningen om fängstransport strävas det efter att den transporterades ställning och förhållanden blir klarare samt att fängstransporten blir mer ekonomisk och effektivare och att förutsebarheten blir bättre. Detta förutsätter att väl fungerande samarbetspraxis och informationskanaler skapas inom en myndighet och mellan olika myndigheter. De centrala myndigheterna är transportsmyndigheterna, dvs. Brottspåföljdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket. Tekniska förbindelser som kan skapas förbättrar i väsentlig grad förmedling av aktuell information mellan transportsmyndigheterna. Dessutom behövs det fasta samarbetsformer och en flytande informationsförmedling mellan transportsmyndigheterna, åklagarna och domstolarna. Samarbetet kan utvecklas t.ex. på följande sätt: fången begärs skriftligen och tillräckligt tidigt till domstolssammanträdet, till fängelserna sänds i ett så tidigt skede som möjligt information om exakta tidpunkter för

sammanträden, längden på sammanträdet ska uppskattas, när tidpunkten för sammanträden bestäms ska tidtabellerna för fängstransporterna beaktas och sammanträden hålls enligt möjligheter i fängelset. Propositionen strävar efter att minska fängstransporter för den del de kan undvikas med operativa arrangemang som är ändamålsenligare än de nuvarande. Det handlar om praktiska arrangemang, t.ex. att utarbetandet av planerna för strafftiden för fångar utvecklas vidare så att transporter minskas, det regionala transportsystemet utvecklas vidare så att transportsträckorna blir kortare, informationsförmedlingen inom myndigheterna och mellan dem utvecklas så att transportererna kan tidsplaneras så ändamålsenligt som möjligt, målen och ärenden av dem som är häktade behandlas i domstolar koncentrerat under vissa dagar och att sammanträden ordnas med hjälp av teknisk förbindelse när fången är i fängelse.

I denna proposition föreslås det med avvikelse från fängselagen att det inte bara föreskrivs om möjligheten att transporttjänsterna kan köpas utan att det också föreskrivs om behörigheten att fatta beslut. Enligt lagförslaget 6 § är det den arbetstagare som svarar för transporten som under en transport som är en köpt tjänst som beslutar om den transporterades föda, klädsel, vistelse utomhus, kontakter utanför transportutrymmet och förvaringslokalen samt innehav av föremål och pengar, om det i saken inte finns ett beslut av en tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten som är behörig att fatta beslut. Om en yrkesperson inom hälsovården inte deltar i transporten, är det den arbetstagare som svarar för transporten som beslutar om uppföljningen av den transporterades hälsotillstånd och sändande av honom eller henne till behövlig sjukvård. Under en fängstransport är det den arbetstagare som svarar för transporten som beslutar om övervakningen av den transporterade, placering av honom eller henne i transportmedlet och förvaringslokalen, säkerhetskontroll, kroppsvisitation samt granskning av transportmedlen och förvaringslokalerna. Om saken inte tål uppskov, är det den arbetstagare som svarar för transporten eller den arbetstagare som utför transporten som beslutar om användning av fängsel

och maktmedel som riktas mot den transporterade.

3 §. Definitioner. I lagens 3 § ska det definieras de centrala begreppen som anknyter till anskaffning av fängstransporttjänster från en privat tjänsteleverantör. De allmänna begreppen som har samband med fängstransporter är definierade i lagen om fängstransport. I 3 § 1 punkten i den föreslagna lagen ska det definieras leverantören av transporttjänsten. Med den avses ett bevakningsföretag som avses i lagen om privata säkerhetstjänster (282/2002) från vilket Brottsåtgärdsmyndigheten skaffar bevakningstjänster och en privat trafikidkare från vilken Brottsåtgärdsmyndigheten skaffar t.ex. en förare eller ett transportmedel eller bådadera. Eftersom fängstransport handlar om bevakning och transport av frihetsberövade ska anskaffningen av de tjänster som anknyter till transporten från en utomstående företagare bygga på ett uttryckligt avtal som ingåtts med stöd av lagen. Bestämmelserna om ingående av avtalet finns i 4 §. När Brottsåtgärdsmyndigheten skaffar fängstransporttjänster från en privat tjänsteleverantör ska den säkerställa att leverantören av transporttjänsten har tillräckliga färdigheter att sköta en avtalad transport eller en viss del av transporten. Att transporttjänsten kan skaffas endast från ett bevakningsföretag som avses i lagen om privata säkerhetstjänster är ett sätt att säkerställa att tjänsten är ändamålsenlig eftersom det har ställts vissa krav på dessa bevakningsföretag och verksamheten är under myndighetskontroll. Eftersom fängstransporten handlar om bevakning och transport av frihetsberövade ska anskaffningen av tjänster med anknytning till transporten av en utomstående företagare bygga på ett uttryckligt avtal som ingåtts med stöd av lagen. När transportsmyndigheten skaffar fängstransporttjänster av en privat tjänsteleverantör ska myndigheten säkerställa att leverantören av transporttjänsten har tillräcklig beredskap att sköta den avtalade transporten eller den avtalade andelen av transporten. Eftersom transporten innehåller sådana omständigheter som anknyter till bemötandet och förhållanden av den frihetsberövade som är kärnuppgifter för den offentliga makten ska Brottsåtgärdsmyndigheten övervaka att transporten sker i överensstäm-

melse med lagens krav. Under transporten kan det uppstå situationer där väktarna som deltar i transporten måste använda maktmedel. Således måste färdigheterna av de arbetstagare som utför transporten vara sådana att de motsvarar uppdragen och ansvaret. Transportsmyndigheten svarar också för att transporter som anses vara problematiska inte lämnas till en privat tjänsteleverantör.

Enligt paragrafens 2 punkt avses med den arbetstagare som svarar för transporten en person som är anställd hos en i 1 punkten avsedd leverantör av transporttjänster och som har förordnats och utbildats till att vara den ansvariga personen för en transport som avses i 2 punkten. Det är fråga om en person som bär helhetsansvaret för att transporten sker ändamålsenligt i de fall där Brottsåtgärdsmyndigheten med stöd av lagförslagets 4 § har skaffat utförandet av fängstransporten från en privat tjänsteleverantör. Brottsåtgärdsmyndigheten ska försäkra sig om att de arbetstagare i fråga har färdigheter att arbeta i detta krävande uppdrag så som det bestäms i lagförslagets 3 kap. Det kan hända att det under transporten eller avbrott i den måste beslutas om att den transporterade ska skickas till sjukvård eller att det behövs kontakter eller att en kroppsvisitation måste utföras. Bestämmelser om yrkeskompetensen hos den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten finns i lagförslagets 11 §.

I paragrafens 3 punkt definieras den arbetstagare som utför transporten. Med detta avses en arbetstagare hos en i 4 punkten bestämd leverantör av transporttjänster som deltar i ett bevaknings- eller transportsuppdrag eller i dem båda som hör till fängstransporten. Uppdragen att bevaka och transportera frihetsberövade kräver särskilda färdigheter vilket innebär att den bör få utbildning i att utföra också just dessa uppdrag på det sätt som det föreskrivs i lagförslagets 11 §. Brottsåtgärdsmyndigheten ska försäkra sig om att den arbetstagare som utför transporten har dessa färdigheter.

4 §. Anskaffning av fängstransporttjänster från en privat leverantör av transporttjänster. Brottsåtgärdsmyndigheten kan med stöd av lagens 4 § skaffa transports- och bevakningstjänster i anslutning till fängstransport

från ett privat bevakningsföretag och ett företag som idkar persontrafik. Enligt 3 § 1 punkten i lagförslaget är fråga om ett bevakningsföretag som avses i När det är fråga om transportsmyndigheter gäller bestämmelsen alltså endast Brottspåföljdsmyndigheten som har mest transporter bland transportsmyndigheter och av vars transporter största delen är tidtabellsenliga och sådana som kan bedömas vara opproblematiska.

Enligt paragrafens 1 mom. kan Brottspåföljdsmyndigheten skaffa transports- och övervakningstjänster i anslutning till fängstransporter från en privat tjänsteleverantör endast under vissa förutsättningar. Brottspåföljdsmyndigheten ska ha säkerställt och svara för att följande saker verkställs i transporter. Transportmedlen och förvaringslokalerna som leverantören av transporttjänsterna förfogar över ska motsvara 3 kap. i lagen om fängstransport och leverantören av transporttjänsterna ska ha beredskap att ha hand om bemötandet av de transporterade och deras förhållanden samt övervakning och säkerhetsåtgärder på det sätt som det föreskrivs i 4 och 5 kap. i lagen om fängstransport. Brottspåföljdsmyndigheten ska också säkerställa att de transporterades förhållanden och bemötandet av dem under transporten är lagenliga och att transporten genomförs tryggt och för alla delar korrekt.

När Brottspåföljdsmyndigheten prövar om det föreligger förutsättningar som avses i paragrafens 1 mom. ska Brottspåföljdsmyndigheten också säkerställa att leverantören av transporttjänsten ordnar transporten med beaktande av principer för god förvaltning och språklagstiftningen. Detta betyder att leverantören av transporttjänsten ska kunna ordna transporter så att jämlikhet, opartiskhet, relativitetsprincipen, serviceprincipen och kravet på gott språkbruk beaktas. Dessutom ska Brottspåföljdsmyndigheten försäkra sig om att den transporterade under transporten har rätt att använda sitt modersmål, antingen finska eller svenska, när han eller hon sköter sina ärenden.

Enligt paragrafens 2 mom. får en transport som kan ha osäkerhetsfaktorer på grund av den transporterades säkerhet och hälsa, upprätthållandet av transportssäkerheten och den allmänna säkerheten eller förundersökningen

eller domstolsförhandlingen av ett brottmål inte skaffas från en leverantör av transporttjänster.

5 §. Avtal om transporttjänster. Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om ingående av avtal mellan Brottspåföljdsmyndigheten och en privat leverantör av transporttjänster. Brottspåföljdsmyndigheten och den privata leverantören av transporttjänster ska avtala om anskaffningen som avses i paragrafen skriftligen så, att detaljerna i båda parter rättigheter och skyldigheter som bestäms i lagen är tydliga. I avtalets detaljer kan det beaktas t.ex. lokala särdrag som anknyter till transporter. På Brottspåföljdsmyndighetens vägnar ingås avtalet av generaldirektören när det är fråga om riksomfattande arrangemang och av regiondirektören när det är fråga om arrangemang inom en brottspåföljdsregion.

I den föreslagna paragrafens 2 mom. finns en bestämmelse om att närmare bestämmelser om innehållet i, ingående och uppsägning av avtalet mellan Brottspåföljdsmyndigheten meddelas genom förordning av justitieministeriet.

6 §. Övervakning. Den föreslagna paragrafen förutsätter att Brottspåföljdsmyndigheten leder och övervakar transportsverksamheten regelmässigt för att säkerställa att transporterna sker lagenligt. Fångstransporter innehåller utövning av offentlig makt. Därför framhävs Brottspåföljdsmyndighetens ansvar för att övervaka lagenligheten på de transporter som den har skaffat. Brottspåföljdsmyndighetens ansvar för fångstransporten minskar inte i och med att transporttjänsten skaffas från en utomstående tjänsteleverantör. Karaktären av ansvaret bara ändras från utförandet av transporten till säkerställandet av att transporten sker på ett lämpligt sätt med hjälp av tillsyn på förhand och i efterhand. Dessa omständigheter ska granskas hela tiden, dvs. Brottspåföljdsmyndigheten ska med hjälp av egna kontroller och andra övervakningssätt och utifrån den respons som den fått om transporterarna vara medveten om och säker på att kraven på transporterarna fylls.

Brottspåföljdsmyndighetens övervakningsuppdrag handlar t.ex. om säkerställande av yrkeskompetensen och lämpligheten av de arbetstagare som arbetar med fångstransports-

uppdragen, tillräckligheten av övervakningen och lagenligheten av transportmaterielen och förvaringslokaler. Brottspåföljdsmyndigheten ska säkerställa att leverantören av transporttjänsten utan undantag kan sköta transportsuppdragen så som det har avtalats. Brottspåföljdsmyndigheten ska ha en skyldighet att leda verksamheten av leverantören av transporttjänsten så, att fångtransporterna sker klanderfritt. I praktiken kan ledandet vara regelbunden utbildning med anknytning till brottspåföljdsområdet av dem som arbetar med fångtransporttjänster samt utredning av problematiska omständigheter som anknyter till enskilda fall i samarbete med leverantören av transporttjänsten. I lagens 9 § förutsätts det att den arbetstagare som svarar för transporten ska anteckna etapperna och konstaterade specialsituationer i en transport samt vid behov under transporten och senast efter den rapportera om transporten till en tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten som utsetts till kontaktperson. Övervakningen i efterhand vara t.ex. kontroller som Brottspåföljdsmyndigheten utför på eget initiativ eller reagerande på ett problem som kommer till kännedom genom ett enskilt klagomål eller motsvarande.

7 §. Uppgifter, rättigheter och skyldigheter för arbetstagare som svarar för eller utför transporter. Det som är väsentligt i lösningen av problemet med betydande utövning av offentlig makt som regleras i grundlagens 124 § är vilka de rättigheter och skyldigheter är som den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten har.

Enligt den föreslagna paragrafens 1 mom. är uppgiften av den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten att i enlighet med denna lag och lagen om fångtransport sköta ett transports- eller övervakningsuppdrag som anför trots deras arbetsgivare samt en säkerhetsåtgärd som hör till övervakningsuppdraget. I praktiken är dessa uppdrag körande av ett fordon och övervakning av fångar som ska transporteras. Leverantören av transporttjänsten bestämmer skriftligt vilken ställning och uppgift varje arbetstagare har i en transport. Bestämmelsen kan vara ett självständigt uppdragsgivande för varje arbetstagare eller ett

klart uppdragsgivande som gemensamt gäller de arbetstagarna som sköter transporten.

Den föreslagna paragrafens 2 mom. gäller användning av maktmedel i anslutning till transportsuppdraget. Den anställde kan använda maktmedel i transportmedlet och förvaringslokalen eller i deras omedelbara närhet. I användningen av maktmedel kan det vara fråga om upprätthållande av ordning, hindrande av att den transporterade rymmer och gripande av honom eller henne, fråntagande av ett föremål eller ämne från den transporterade, hindrande av en utomstående person att ta sig in i transportmedlet eller förvaringslokalen eller avlägsnande från dem. Omfattningen av användningen av maktmedel är begränsat så, att den arbetstagaren kan använda endast sådana maktmedel som kan anses vara försvarliga. När försvarligheten av användningen av maktmedlen bedöms, ska hänsyn tas till hur viktigt och brådskande uppdraget är, hur farligt motståndet är, de resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen. När tillgripandet av maktmedel och deras stränghet och utförande av användningen av maktmedel övervägs betonas den arbetstagarens yrkesskicklighet och Brottspåföljdsmyndighetens ansvar för att övervaka att fångtransporten sköts lagenligt. En behörig och aktuell utbildning är för denna del nödvändig. De anställda som utför ett transportuppdrag står när de utför ett i lagen bestämt uppdrag i straffrättsligt tjänsteansvar direkt med stöd av strafflagen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska den arbetstagare som svarar för transporten när han eller hon upptäcker en situation som hotar uppnåendet av transportens syfte eller säkerhet omedelbart anmäla detta till en kontaktperson vid Brottspåföljdsmyndigheten. Eftersom en fångtransport som på förhand bedömt anses vara problematisk inte kan överlämnas till en privat tjänsteleverantör uppstår situationen som hotar uppnåendet av transportens syfte eller säkerhet i dessa transporter alltid överraskande. Sålunda kan det hända att upptäckandet av den hotande situationen kräver att maktmedel används meddetsamma. Anmälningen av situationen till Brottspåföljdsmyndigheten betyder sannolikast att råd ges

per telefon samt att det begärs hjälp eller att hjälp sänds för den aktuella transporten.

8 §. Tillåtna maktmedelsredskap. Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om tillåtna maktmedelsredskap. Tillåtna maktmedelsredskap för den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten är gasspray som avses i 11 § i skjutvapenlagen (1/1998) samt handbojor, plastbindor och en batong vars längd är högst 70 centimeter. En gasspray får bäras endast av den som har genomgått en i 29 § 2 mom. i lagen om privata säkerhetstjänster (282/2002) avsedd utbildning som möjliggör att han eller hon får bära en gasspray i bevakningsuppdrag. Den arbetstagare som svarar för transporten eller den arbetstagare som utför transporten får inte bära ett skjutvapen. För närvarande bär en tjänsteman i de transporter som Brottspåföljdsmyndigheten sköter huvudsakligen ett tjänsteskjutvapen och en elpistol. En väktare i ett bevakningsföretag får inte bära dessa vapen utan de hör enbart till myndighetsverksamhet. Eftersom de fängstransportuppdrag som överlämnas till en privat tjänsteleverantör är på förhand bedömt oproblematiskska behövs det i dessa transporter inte en sådan person som bär ett skjutvapen eller en elpistol och detta kan inte anses som säkerhetsrisk.

9 §. Anteckning och rapportering av transporten. I enlighet med den föreslagna 9 § ska den arbetstagare som svarar för transporten anteckna etapperna i transporten och upptäckta specialsituationer och till den tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten som utsetts till kontaktperson rapportera om transporten vid behov under den och senast när den avslutas. Detta är nödvändigt bl.a. därför att det kan konstateras vad som har hänt i transporten och också i övrigt för att genomföra Brottspåföljdsmyndighetens övervakningsskyldighet.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. ska närmare bestämmelser om anteckningen av uppgifter om transporten och rapportering meddelas genom förordning av justitieministeriet.

10 §. Rätten för arbetstagare som svarar för eller utför transporter att fatta beslut. I lagförslagets 10 § ska det finnas bestämmelser om vem som är behörig att fatta beslut i

ärenden som gäller transporterades rättsliga ställning och övriga ärenden som är aktuella under transporten när transporten sköts av en privat leverantör av transporttjänster. Det är fråga om sådana omständigheter som väsentligt påverkar bemötandet av den transporterade och där det inte finns ett beslut av en behörig tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten. Här framhävs betydelsen av de utbildningsmässiga krav som ställs på de arbetstagarna hos leverantören av transporttjänster och yrkeskunskaper.

I den föreslagna paragrafens 1 mom. föreskrivs det att när Brottspåföljdsmyndigheten har skaffat en fängstransport från en leverantör av transporttjänster är det den arbetstagaren som svarar för transporten som beslutar om den transporterades föda, klädsel, vistelse utomhus, kontakter utanför transportutrymmet och förvaringslokalen samt innehav av föremål och pengar, om det i saken inte finns ett beslut av en tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten. Beslutsfattandet sker alltså vanligen i fängelse men när det behövs ett snabbt och oförutsett beslut t.ex. om en måltid som erbjuds den transporterade på grund av en försenad transport eller vid byte av kläder som blivit trasiga under transporten fattas beslutet av den arbetstagare som svarar för transporten.

I den senare meningen i 1 mom. föreskrivs det att om en yrkesperson inom hälsovården inte deltar i transporten, är det den arbetstagare som svarar för transporten som beslutar om uppföljningen av den transporterades hälsotillstånd och skickande till behövlig sjukvård. Under fängstransporten ska det skötas om den transporterades hälsa. Av central betydelse är de anvisningar som fängelsets hälsovårdspersonal har lämnat innan transporten började. När hälsovårdspersonalen ger anvisningar iakttas det sekretessbestämmelser men de hindrar inte personalen att allmänna upplysningar hur en nödvändig medicineringska ges. Med patientens skriftliga samtycke kan en yrkesperson inom hälsovården också lämna andra uppgifter om den transporterades hälsotillstånd som behövs under transporten. Uppföljningen av den transporterades hälsotillstånd betyder sedvanlig observation, inte utförande av hälsovårdsåtgärder. Om den transporterade är sjuk eller insjuknar under

transporten, ska en lämplig sjukvård ordnas för honom eller henne. Ansvar för uppföljningen av den transporterades hälsotillstånd och skickande till behövlig sjukvård ställer särskilda krav på arbetstagaren hos en privat tjänsteleverantör som arbetar med fångtransportsuppdrag. Brottspåföljdsmyndigheten ska även i detta fall säkerställa att de arbetstagarna har den beredskap som behövs i uppdraget. Av Brottspåföljdsmyndigheten krävs också att om en transporterads sjukdom ställer särskilda krav på transporten ska en sådan transport inte anförtros en tjänsteleverantör.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. är det den arbetstagare som svarar för transporten som under transporten beslutar om övervakningen av den transporterade, placeringen av honom eller henne i transportmedlet och förvaringslokalen, säkerhetskontroll, kroppsvisitation samt granskning av transportmedel och förvaringslokaler, om det i saken inte finns något beslut av en tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten. Om saken inte tål uppskov, är det den arbetstagare som svarar för transporten eller den transporterande arbetstagare som svarar för användningen av fängsel för den transporterade och maktmedel som riktas mot honom eller henne. En sådan situation kan uppstå t.ex. när den transporterade plötsligt börjar uppföra sig våldsamt eller klart försöker rymma. I dessa situationer är det viktigt att beakta relativitetsprincipen, dvs. handla så att maktmedel som används inte står i fel proportion till det motstånd som den transporterade gör. Det är alltså fråga om åtgärder som innehåller utövning av offentlig makt och där betydande utövning av offentlig makt kan komma i fråga. Således ska Brottspåföljdsmyndigheten särskilt säkerställa att de som arbetar med dessa uppdrag har en sådan yrkeskompetens som krävs i lagförslagets 11 §. Väsentligt är också att transporter som eventuellt bedöms vara problematiska inte skaffas från en privat tjänsteleverantör utan de utförs av tjänstemän.

11 §. Yrkeskompetens hos arbetstagare som svarar för eller utför transporter. Utförande av ett fångtransportsuppdrag kan alltså innehålla betydande utövning av offentlig makt t.ex. i situationer där den som utför fångtransporten måste med maktmedel

trygga en störningsfri transport. Den som börjar arbeta med sådana uppdrag måste ha en lämplig utbildning. Om utbildningskrav för tjänstemännen vid Brottspåföljdsmyndigheten, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket finns bestämmelser i varje områdes egna författningar. Trots detta förordnas i praktiken ingen sådan som saknar färdigheter att arbeta uttryckligen i exceptionella transportförhållanden till fångtransportsuppdrag vid Brottspåföljdsmyndigheten.

Bestämmelser om den utbildning som krävs av de arbetstagarna som deltar i en fångtransport som utförs av en leverantör av transporttjänster finns i 11 §. Av den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten krävs det att han eller hon är godkänd som väktare enligt lagen om privata säkerhetstjänster och att han eller hon har avlagt en examen för säkerhetsvakt enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) eller bestämda delar av en specialyrkesexamen som motsvarar den eller en grundexamen inom säkerhetsbranschen. Delar som hör till grundexamen inom säkerhetsbranschen och utbildningen till säkerhetsvakt är verksamhet inom säkerhetsbranschen, väktarverksamhet, räddningsverksamhet och säkerhetsteknisk verksamhet. Som valfria delar är bl.a. grundverksamhet i bevakning och ordningsövervakning samt hantering av hotande situationer. Obligatoriska delar i yrkesexamen för säkerhetsvakt är säkerhetsplanering och lagstiftning. Valfria delar är bl.a. grunderna för bevakningsrörelse och bevakningsarbete, säkerhetsledning och säkerhetsteknik.

Vid sidan av den ovan nämnda utbildningen inom säkerhetsbranschen krävs det av den arbetstagare som svarar för transporten tilläggsutbildning inom brottspåföljdsområdet som godkänns av Brottspåföljdsmyndigheten. I utbildningen ska det ingå en grundläggare utbildning om situationer där maktmedel används och maktmedelsredskap samt utbildning om brottspåföljdsområdet, fångtransport och behandling av personuppgifter samt bemötande, rättigheter och förhållanden av den transporterade. Denna utbildning ska vara grundligare än den ovan nämnda utbildningen för säkerhetsvakt eller grundexamen inom säkerhetsbranschen. Utbildningen ska

ges av Brottspåföljdsområdets utbildningscentral. Brottspåföljdsmyndigheten har planerat att tilläggsutbildningen inom brottspåföljdsområdet kommer att innehålla undervisning om grunder för och lagstiftning om fängvården samt om användning av maktmedel. Utbildningen om användning av maktmedel innehåller både förutsättningar för användningen av maktmedel och utbildning i användningen. Brottspåföljdsmyndigheten har uppskattat att denna tilläggsutbildning tar ca 40 timmar. Den betalas av arbetsgivaren av de arbetstagarna.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. meddelas närmare bestämmelser om tilläggsutbildning inom brottspåföljdsområdet och visande av yrkeskompetensen genom förordning av statsrådet.

12 §. Överklagande. Sökande av ändring i en fängstransport som ordnats med stöd av denna lag bestäms enligt 20 kap. i fängselagen och 15 kap. i häktninglagen i enlighet med om det gäller transport av en fånge eller en häktad.

I fråga om fängstransporten kan sökande av ändring gälla t.ex. innehav av egendom, användning av egna pengar och kvarhållande av brev eller postförsändelse. Enligt fängselagen och häktninglagen begärs omprövning (anförs rättelseyrkande) hos regiondirektören och besvär anförs hos förvaltningsdomstol. Omprövning ska begäras (ett rättelseyrkande ska framställas) skriftligen inom en vecka efter att beslutet med anvisning om omprövning (rättelseyrkande) har delgetts fången. I 20 kap. i fängselagen finns dessutom bestämmelser om beslut med anledning av begäran om omprövning (rättelseyrkanden), t.ex. att den ska behandlas skyndsamt, anförande och behandling av besvär, hur begäran om omprövning (rättelseyrkanden) och besvär påverkar verkställigheten och möjligheten att få rättshjälp.

13 §. Skyldighet att iaktta sekretess samt tystnadsplikt. Enligt den föreslagna paragrafen föreskrivs om skyldigheten att iaktta sekretess samt tystnadsplikten som gäller den arbetstagare hos leverantören av transporttjänsten och dess representant och om straff vid brott mot skyldigheten att iaktta sekretess samt tystnadsplikten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Enligt 24 § 1 mom. 5 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är bl.a. uppgifter om Brottspåföljdsmyndighetens säkerhetsarrangemang sekretessbelagda. Enligt 28 punkten i det nämnda momentet är uppgifterna om en häktad och en fånge sekretessbelagda. I lagförslagets 10 § ska det tas en bestämmelse om sekretess som gäller de arbetstagarna hos en privat tjänsteleverantör. Den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten får inte obehörigen yppa eller utnyttja till sin egen nytta eller till nytta eller skada för någon annan sådana uppgifter som han eller hon har fått veta om Brottspåföljdsmyndighetens sekretessbelagda säkerhets- eller transportsarrangemang eller omständigheter som gäller privatlivet av de transporterade. Sekretessplikten bevaras efter att uppdraget har upphört. Skyldigheterna som anknyter till sekretessen ställer sina egna krav på behörighetsutbildning.

14 §. Säkerhetsutredning. Enligt den föreslagna paragrafen ska Brottspåföljdsmyndigheten söka en normal säkerhetsutredning som avses i 2 kap. i lagen om säkerhetsutredningar (177/2002) av de ansvariga personerna vid ett företag som tillhandahåller transporttjänster, de arbetstagarna som svarar för transporten och av de arbetstagare som utför transporten innan ett avtal som avses i 5 § ingås, innan uppgiften inleds och vid behov under verksamheten. Målet med bestämmelsen är att säkerställa att transportsverksamheten även för denna del är säker. Med hänvisning till den verksamhet som behandlas i denna proposition och eventuella risker som hör till den har inrikesministeriet ansett att en normal säkerhetsutredning är den rätta nivån för säkerhetsutredningar.

Enligt 4 § 1 mom. 1 punkten i lagen om säkerhetsutredningar kan en normal säkerhetsutredning sökas t.ex. av en statlig myndighet. I de fall som det nu är fråga om är det skyddspolisen som gör säkerhetsutredningen. Enligt 6 § 1 mom. i den lagen förutsätter en säkerhetsutredning att den som utredningen gäller har gett sitt skriftliga samtycke till utredningen i förväg. I lagens 8 § har det detaljerat föreskrivits om vilka registeruppgifter en säkerhetsutredning kan bygga på. Sådana

uppgifter är bl.a. informationssystemet för polisärenden, skyddspolisens funktionella informationssystem, straffregistret, näringsförbudsregistret och justitieförvaltningens data-system med uppgifter om brottmål som är eller har varit föremål för åtalsprövning, eller domslutssystemet.

15 §. Arbetstagares personkort. När en arbetstagare hos en privat tjänsteleverantör som utför ett fångtransportsuppdrag ska kunna bevisa sin rättighet att arbeta med detta uppdrag. I detta syfte ska Brottsåtgärdsmyndigheten utfärda ett personkort till den arbetstagare hos en privat tjänsteleverantör som arbetar som den arbetstagare som svarar för transporten eller den arbetstagare som utför transporten. Av personkortet framgår den arbetstagares personuppgifter och tjänstebe-teckning. Den arbetstagare ska återlämna sitt personkort till Brottsåtgärdsmyndigheten när han eller hon slutar arbetet med fångtransporter.

Enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. meddelas närmare bestämmelser om innehållet i den arbetstagares personkort och användningen av det genom förordning av statsrådet.

16 §. Ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft vid ingången av 2012. Den föreslagna lagen om fångtransport avses träda i kraft vid ingången av oktober 2011. Det är ändamålsenligt att Brottsåtgärdsmyndigheten kan genomföra de arrangemang som lagen om fångtransport kräver innan det vidta åtgärder för att skaffa fångtransporter från en privat tjänsteleverantör.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av lagen får vidtas innan lagen träder i kraft.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om tilläggsutbildningen inom brottspåtgärdsmyndigheten och visande av yrkeskompetensen som avses i 11 § och innehållet i och användningen av den arbetstagares personkort som avses i 15 § ska meddelas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om innehållet i, ingående och uppsägning av avtalet som avses i 5 § och anteckning och rapportering av uppgif-

ter som avses i 9 § ska meddelas genom förordning av justitieministeriet.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft vid ingången av 2012. Senast vid denna tidpunkt har Brottsåtgärdsmyndigheten kunnat genomföra de centrala arrangemangen som föranleds av lagen om fångtransport som avses träda i kraft vid ingången av oktober 2011.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Karaktären av utövning av offentlig makt i fångtransportsuppdragen

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, rätts-säkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Transportssituationerna kan innehålla risker. Åtminstone slutna fängelser är med hänsyn till deras område och byggnader klart avgränsade från den övriga gemenskapen. När fångar transporteras utanför fängelset är förhållandena oundvikligen öppnare än i fängelsebyggnader som är strukturellt och teniskt isolerade. Situationer där maktmedel behöver användas uppstår ofta oförutsett vilket betyder att personalen som övervakar transporten måste ha färdigheter att ingripa även i överraskande situationer på ett ändamålsenligt sätt. Om det därutöver i transport-situationen uppstår en problemsituation, går det vanligen inte att få hjälp lika snabbt som i ett fängelse. På förhand kan en del av transportererna definieras så att de kräver särskilda säkerhetsarrangemang. Också i en transport som i och för sig har bedömts vara problemfri kan situationen plötsligt ändras så att transporten blir problematisk. Detta är ändå sällsynt. T.ex. i fångtransporter i Åbo fängelse förekommer det årligen bara enstaka fall där maktmedel behöver användas. Det förmodas att situationen har förblivit bra efter-

som fängstransportspersonalen huvudsakligen känner fångar som ska transporteras och kan redan på förhand bereda sig för eventuella svårigheter och förebygga dem. Det gäller t.ex. om att på förhand planera sittordningen av de transporterade.

Den centrala fängstransportsmyndigheten, Brottsåtgärdsmyndigheten har ansett det viktigt att privata tjänsteleverantörer kan anlitas i fängstransporter. Som privata tjänsteleverantörer kan komma i fråga bevakningsföretag och privata företag som idkar persontrafik. När ett offentligt förvaltningsuppdrag skaffas från en privat aktör ska det fästas särskild vikt vid utbildning och befogenheter av de arbetstagarna som deltar i transporten. När det gäller maktmedel är det fråga om hindrande av eventuella rymningsförsök och gripande samt brytande av motstånd som stör eller hindrar utförande av transportuppdraget. Det är också och särskilt fråga om lagenligt och för alla delar korrekt bemötande av dem som transporteras. T.ex. uppföljningen av de transporterades hälsotillstånd och vidtagande av behövliga åtgärder är ett betydande krav på korrekt utförande av transporterna.

Brottsåtgärdsmyndigheten har utgått från att av den som utför ett fängstransportuppdrag kan förutsättas ha ett gällande godkännande som väktare som innehåller närmare bestämda delar av specialyrkesexamen för säkerhetsvakt eller en motsvarande specialyrkesexamen enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) eller grundutbildning för väktare.

Att fängstransportuppdragen läggs ut på entreprenad är ett sätt för Brottsåtgärdsmyndigheten att för sin egen del genomföra statsförvaltningens produktivhetsprogram. Om de transporter som på förhand bedömts vara oproblematiske skaffas från en utomstående tjänsteleverantör, kan tjänstemännen vid Brottsåtgärdsmyndigheten koncentrera sig i de uppgifter som kräver speciell yrkeskunskap, såsom krävande transportuppdrag och handledning av fångar i fängelse.

Överlåtande av ett uppdrag som innebär utövande av offentlig makt till någon annan än myndighet

Arrangemangen som gäller privatisering av offentliga uppdrag handlar närmast om orsaker med anknytning till administrativ änd-

målsenlighet och effektivitet. Trots privatiseringen har helhetsansvaret på skötseln av offentliga uppdrag och ordnandet av tjänster huvudsakligen bevarats hos det offentliga samfundet. Det centrala är att ställningen av enskilda inte får äventyras på grund av den rättsliga statusen av den part som sköter förvaltningsuppdraget. I privatiseringsarrangemangen innebär detta att ju större befogenheter att ingripa i enskildas rättsliga ställning ges den som sköter ett offentligt uppdrag desto större krav måste det ställas på synpunkter som gäller grundläggande rättigheter och öppenheten av verksamheten, den offentliga styrningen och övervakningen. I varje fall är utgångspunkten i grundlagens 124 § att skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter ska i första hand höra till organ som är organiserade som myndigheter. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis kan de offentliga uppgifter som sköts av privata parter i situationer som väsentligt påverkar de enskildas rättsliga ställning och som är samhälleligt betydelsefulla endast ha en karaktär som kompletterar och biträder myndighetsverksamheten. I fråga om fängstransporten innebär detta att ansvaret för transporten är lagenlig och har ordnats och sker på alla sätt ändamålsenligt ankommer på Brottsåtgärdsmyndigheten. En privat tjänsteleverantörs del är att komplettera och biträda myndighetens verksamhet. Ett tecken på verksamhetens kompletterande och biträdande karaktär är att en privat tjänsteleverantör inte kan ges ett sådant fängstransportuppdrag som på förhand bedömt innehåller en risk för äventyrande av säkerheten eller annat misslyckande.

I grundlagens 124 § föreskrivs det att uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Enligt lagens förarbeten kan det vara fråga om betydande utövning av offentlig makt t.ex. om man i betydande mån ingriper i individens grundläggande rättigheter. Sådan användning av offentlig makt kan vara t.ex. användning av maktmedel enligt självständig prövning. När det övervägs hur betydelsefull användningen av maktmedel är, är den centrala omständigheten åtminstone intensiteten av användningen av maktmedel som anknyter bl.a. till begränsning av individens rättigheter eller införande av en rättighet, själv-

ständigheten av prövningen maktutövaren, rättsförhållandekonstruktionen för maktutövaren och dess föremål, varaktigheten av rättsverkningar samt tillgången till rättshjälp. Man befinner sig på området för betydande utövning av offentlig makt, om maktutövningen på grund av omedelbara, konkreta och stränga befogenheter är statsförfattningsrättsligt exceptionellt. När det gäller uppgifter med anknytning till bevarande av säkerhet har de vid sidan av polisen redan länge skötts av väktare som är anställda vid privata bevakningsföretag samt sådana personer som har utsetts att bevaka ordning och säkerhet vid enskilda sammankomster. Även i persontransporter inom sjöfarten, luftfarten och kollektivtrafiken har föraren eller befälhavaren på ett fartyg befogenhet att upprätthålla ordning i fordonet. Det är fråga om mera omfattande befogenheter än allemansrätten.

När sådana uppgifter som innehåller rätt att använda maktmedel anförtros andra än myndigheter är det viktigt att uppgiften har en karaktär av biträdande av myndighetsverksamhet och att användningen av maktmedel är exceptionellt och att ett sådant arrangemang är nödvändigt för att trygga ett starkt offentligt intresse som har samband med skötseln av uppgiften. Med det sistnämnda avses närmast att användning av maktmedel är en förutsättning för tryggande av en grundläggande rättighet. En utgångspunkt ska också vara att rätt att använda maktmedel som anförtros en privat part är mer begränsad än en tjänstemans rätt att använda maktmedel. Det som också har varit väsentligt är om befogenheter att använda maktmedel kan begränsas enligt tid och rum. Grundlagsutskottet har ansett det möjligt att rätten att använda maktmedel efter självständig prövning anförtros en privat part, om användningen av maktmedel sker i ett exakt avgränsat rum eller situation och när det är fråga om myndighetens tillfälliga behov att få utomstående hjälp. Grundlagsutskottet har också framhåvt att rätten att använda maktmedel anförtros endast sådana personer som fått en tillräcklig och lämplig utbildning till det.

Med stöd av grundlagens 124 § och grundlagsutskottets ställningstaganden kräver privatisering av offentliga förvaltningsuppdrag att följande krav nås:

1. Krav på lagenlighet förutsätter att om överlämning av ett offentligt förvaltningsuppdrag till någon annan än en myndighet bestäms genom lag eller beslutas med stöd av lag.

2. Krav på behövlighet och ändamålsenlighet förutsätter att överlämning av ett förvaltningsuppdrag utanför myndigheterna är nödvändig för en ändamålsenlig skötsel av uppdraget. Omständigheter som ska beaktas i prövningen av behövligheten är bl.a. effektiviteten av förvaltningen och interna behov samt specialkaraktär av det offentliga förvaltningsuppdraget. Grundlagsutskottet har framhåvt att huvudansvaret för skötseln av ett förvaltningsuppdrag ska bevaras hos myndigheten och att verksamheten som utövas av en privat part förblir endast som komplettering av myndighetens verksamhet.

3. Förbudet att äventyra skyddet för grundläggande rättigheter förutsätter att överlämning av ett offentligt förvaltningsuppdrag till någon annan än myndighet inte äventyrar de grundläggande rättigheterna, rättskyddet eller övriga krav på god förvaltning. När ett förvaltningsuppdrag anförtros någon annan än en myndighet ska det med bestämmelser på lagnivån tryggas iakttagande av kraven på rättskyddet och god förvaltning.

4. Tryggande av övriga krav på god förvaltning förutsätter att när ett offentligt förvaltningsuppdrag anförtros någon annan än en myndighet ska kompetensen och lämpligheten av dem som sköter förvaltningsuppdrag, övervakningen och styrningen av förvaltningsuppdraget samt exaktheten och annan ändamålsenlighet av regleringen säkerställas. Bestämmelser om skötseln av uppdrag som anförtros andra än myndigheter och förfarandet i den ska utfärdas på lagnivån tillräckligt detaljerat, exakt avgränsat och omfattande. Även bestämmelserna om uppdrag som överförs och eventuella självständiga befogenheter ska vara exakta.

Grundlagsutskottets ställningstaganden och några myndighetsavgöranden angående överlämning av ett offentligt förvaltningsuppdrag till en privat part.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande (GrUU 2/1999 rd) om regeringens proposition med förslag till lag om säkerhetskontroller vid domstolar (RP 3/1999 rd) tagit ställ-

ning till bl.a. rätten av en väktare som anställd vid ett privat bevakningsföretag att använda maktmedel. Utgångspunkten i lagförslaget var att maktmedel som behövs för att avlägsna en person från domstolen, om inte något annat följer av annan lagstiftning. Grundlagsutskottet konstaterade att denna begränsning motsvarar dess tolkningspraxis. Utskottet konstaterade att polisen inte har tillräckligt med resurser för att klara säkerhetskontrollerna över hela linjen, varför det är ändamålsenligt och naturligt att också privata väktare får vara säkerhetskontrollörer. Utskottet har i situationer lik denna, där skyldigheten att upprätthålla ordning hör till det allmänna, ansett det konstitutionellt möjligt att göra ett undantag och tillåta privata personer att använda maktmedel. Utskottet konstaterade att i och med att väktarna handhar ett slags polisiära uppdrag är det befogat att ställa höga krav på deras kompetens. Det är fråga om adekvat utbildning för säkerhetskontroller och bruket av maktmedel samt lämpligheten för sådana uppdrag. Utskottet förutsatte att dessa villkor framgår av lagen.

När grundlagsutskottet behandlade regeringens propositioner med förslag till lag om privata säkerhetstjänster samt till vissa lagar som har samband med den (RP 69/2001 rd) och till revidering av bestämmelserna för främjande av säkerheten på allmänna platser (RP 20/2002 rd) konstaterade utskottet i sina utlåtanden (GrUU 28/2001 rd och 20/2002 rd) att det är uppenbart att bevakningsuppgifterna samt uppgifter som anknyter till upprätthållande av säkerhet och ordning och polisens uppgifter enligt polislagen sammanfaller. När man dessutom beaktar väktarnas befogenheter, i synnerhet att de sträcker sig till områden som skyddas av offentlig frid, är det obestridligt att bevakningsrörelsen som en helhet bedömd måste anses som en i grundlagen avsedd förvaltningsuppgift. Enligt utskottet behövs säkerhetstjänster av privat natur för att komplettera polisens och övriga myndigheters verksamhet. Huvudansvaret för ordningen och säkerheten kvarstår hos polisen och övriga myndigheter, med andra ord blir bevakningsrörelsens andel bara kompletterande. Enligt utskottet är de längst gående befogenheterna och vidaste maktutövningsrättigheterna för väktarna möjliga endast på

det villkoret att väktaren kan tillgripa dem utan att invänta polisen bara i det fall att de är nödvändiga till exempel på grund av en omedelbar allvarlig fara för personer eller egendom. Utgångspunkten för utskottet var att de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning kan tryggas inom bevakningsrörelsen med hjälp av exakt reglering, särskilt med exakt reglering av befogenheterna samt att personerna i fråga är lämpliga och kompetenta för uppgiften.

När grundlagsutskottet behandlade regeringens proposition med förslag till lag om ungdomsstraff och till vissa lagar som har samband med den (RP 102/2004 rd) konstaterade utskottet i sitt utlåtande (GrUU 34/2004 rd) att det i vissa fall kan vara nödvändigt att förordna en person att bistå tjänstemannaövervakaren vid skötseln av övervakningsuppdraget. Uppdraget att bistå tjänstemannaövervakaren är inte så självständigt att bestämmelsen skulle vara problematisk från grundlagssynpunkt. I syfte att trygga rättssäkerheten och god förvaltning måste lagen ha bestämmelser om kompetens- eller behörighetsvillkor för den person som förordnas att bistå övervakaren.

Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande (GrUU 19/2005 rd) om regeringens proposition med förslag till revidering av lagstiftningen om gränsbevakningsväsendet och gränazonen (RP 6/2005 rd) att om någon vägrar genomgå säkerhetskontroll, kan han eller hon avlägsnas med maktmedel endast av en gränsbevakningsman. En person som polisen har godkänt för uppgiften och som genomgått föreskriven utbildning för säkerhetskontrollörer har inte en sådan rätt att använda maktmedel. Grundlagsutskottet hänvisade för denna del till sina utlåtanden om lagen om säkerhetskontroller vid domstolar och polislagen (GrUU 2/1999 rd och 11/2005 rd) i vilka endast en tjänsteman har rätt att använda maktmedel för att avlägsna en person från ett visst rum.

När grundlagsutskottet behandlade regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik, 17 kap. 6 § i strafflagen och 1 § i lagen om ordningsvakter (RP 167/2005 rd) konstaterade utskottet i sitt utlåtande (GrUU

55/2005 rd) att den rätt att använda maktmedel och i vilka situationer detta är möjligt hade i lagförslaget avgränsats exakt både i tid och rum. Eftersom bestämmelserna om excess vid användning av maktmedel också gäller ordningsvakter som bistår kontrollörer innebär det att de handlar under straffrättsligt tjänsteansvar. Ordningstvakterna ska dessutom ha i lagen föreskriven utbildning. Med beaktande av allt detta ansåg grundlagsutskottet att den föreslagna regleringen inte utgör något problem med avseende på grundlagens 124 §. Det som däremot var problematiskt var ordningstvaktens rätt att efter eget övervägande avlägsna en passagerare utan biljett från ett trafikmedel eller från ett plattformsområde enbart med stöd av ett avtal med ett offentligt samfund. Utskottet förutsatte att en sådan rätt ska föreskrivas i lag.

Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande (GrUU 21/2006 rd) om regeringens proposition med förslag till lag om behandlingen av personer i förvar hos polisen samt till lagar om ändring av vissa lagar som har samband med den (RP 90/2005 rd) att en ordningstvakt inte kan ges på det föreslagna sättet, dvs. i tillämpliga delar samma befogenheter att ingripa i en frihetsberövads grundläggande rättigheter så som det hade föreslagits för polisen. Utskottet ansåg att bestämmelsen måste till denna del preciseras så att ordningstvakternas befogenheter inte utvidgas. I samband med preciseringen skulle man se till att de frågor som gäller de personers personliga säkerhet och andra rättigheter vilka tas i förvar med stöd av denna lag regleras på ett adekvat sätt.

När grundlagsutskottet gav sitt utlåtande (GrUU 13/2010 rd) om regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av 22 § i ordningslagen, lagen om ordningstvakter och lagen om privata säkerhetstjänster (RP 239/2009 rd) konstaterade utskottet att det i den aktuella propositionen inte föreslås några ändringar i ordningstvakternas befogenheter och att de i tidigare skeden har bestämts i överensstämmelse med grundlagsutskottets ställningstaganden. I samband med dessa har det framhävts att regleringen av upprätthållandet av ordningen ska lämpa sig för olika fall och innehålla tidsmässiga begränsningar. Syftet med regeringens proposition att göra

det möjligt att ordningstvakter ska kunna placeras bl.a. vid verksamhetsställen inom hälso- och sjukvården är en avsevärd utvidgning. Å andra sidan är det för polisen omöjligt att hela tiden finnas på plats på ett verksamhetsställe inom hälso- och sjukvården och en ordningstvakt kan med sin blotta närvaro avvärja störningar och kan om så behövs omedelbart skrida till åtgärder för att upprätthålla ordning och säkerhet och förhindra brott. Utskottet betonade att huvudansvaret för ordningen och säkerheten samt för att brott avvärjs och utreds kvarstår hos polisen och övriga myndigheter och att bevakningsrörelsens andel blir bara kompletterande.

Riksdagens biträdande justitieombudsman har den 30 september 2009 gett ett avgörande (Dnr 1640/4/08) där det konstateras att ett privat bevakningsföretag inte kan ersätta polisen i bevakningen av gripna personer eftersom bevakningen av dem som är i förvar hos polisen är enligt grundlagen ett offentligt förvaltningsuppdrag. Med tanke på fångtransporten är en väsentlig punkt i biträdande justitieombudsmannens avgörande att det behövs en bestämmelse på lagnivån för att ett offentligt förvaltningsuppdrag kan ges någon annan än en myndighet. Likaså ska det genom lag bestämmas om en privat tjänsteleverantörs eventuella användning av maktmedel. Biträdande justitieombudsmannen konstaterar det vara möjligt att det för några delar i bemötandet av personer i förvar hos polisen kan vara fråga om sådan betydande utövning av offentlig makt att uppdraget med stöd av grundlagens 124 § inte kan ges någon annan än en myndighet. För denna del hänvisar biträdande justitieombudsmannen till regeringens proposition om behandling av förvarstagna utlänningar där det betonas att eftersom behandlingen av förvarstagna personer och förvar av dessa vid förvarsenheten kan anses omfatta betydande offentlig maktutövning ska åtminstone föreståndaren och de personer som är anställda i styrnings- och övervakningsuppgifter vara anställda i tjänsteförhållande.

Riksdagens biträdande justitieombudsman har den 29 oktober 2009 gett ett avgörande (Dnr 2232/4/07) där det bl.a. konstateras att samtalsförmedlingsverksamheten som Fång-

vårdsväsendet lagt ut på entreprenad är problematisk eftersom samtalsförmedlingen uppfattas som myndighetsverksamhet. T.ex. en anhörig som ringer en fånge får den uppfattningen att han eller hon talar i telefon med en fängelsestjänsteman. När den anhöriga har denna uppfattning kan han eller hon uttrycka känslig information om fången. I verkligheten talar den anhöriga med en kundrådgivare på ett privat telefonbolag. Situationen är problematiskt inte bara med tanke på sekretess utan också myndighetens fullgörande av sin skyldighet till rådgivning. Biträdande justitieombudsmannen konstaterar att offentliga förvaltningsuppgifter kan enligt grundlagens 124 § 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, rätts-säkerheten eller andra krav på god förvaltning. I förarbeten till grundlagen har det fastställts att bestämmelsen gäller inte bara beslutsfattandet om den enskildes och en sammanslutnings rättigheter utan också skötseln av offentliga serviceuppdrag och uppdrag med anknytning till produktionen av tjänster.

Också högsta förvaltningsdomstolen har behandlat anförtroendet av en uppgift som innehåller offentlig makt till någon annan än en myndighet när domstolen avgjorde ett mål som handlade om arten av en sinnessjukvårdarens anställningsförhållande (Dnr 1653/3/05). Högsta förvaltningsdomstolen konstaterade i enlighet med förvaltningsdomstolens beslut att karaktären av en sinnessjukvårdarens uppgifter inte är sådan som innehåller betydande utövning av offentlig makt så att det nödvändigtvis borde ske i ett tjänsteförhållande. I beslutet har det bl.a. beaktats att patienterna inte fritt kan bestämma om sig själva och att sinnessjukvårdaren i sitt arbete tillfälligt kan vara tvungen att t.ex. begränsa patientens rätt att röra sig eller att ingripa i patientens personliga integritet. I dessa fall handlar det sig inte om överklagbara beslut utan faktiska åtgärder. Åtgärder som har samband med begränsning av patienternas grundläggande rättigheter är tillfälliga vårdåtgärder och nödvändiga brådskande åtgärder som vårdpersonalen utför.

Slutsatser

Fångtransporten kan innehålla betydande utövning av offentlig makt. Största delen av transportererna är problemfria. En stor del av transportererna sköts som tidtabellsenliga transporter där man i allt högre grad har övergått till trafikering med buss. Transport i en fångvagn har ansetts vara tryggare och säkrare än transport i en buss. Å andra sidan har ombyggnader av järnvägsstationerna på de senaste tiderna gjort förflyttningarna till fångvagnen mer riskabla än tidigare. Utförande av fångtransport i någon annan form än tidtabellsenlig transport bygger huvudsakligen antingen på att destinationen avviker från den tidtabellsenliga trafiken eller specialarrangemang som behövs för att trygga transportens säkerhet.

I regionfängelseorganisationen som infördes i oktober 2006 skedde transportererna huvudsakligen inom verksamhetsområdet för ett regionfängelse. Detta har minskat transportbehovet avsevärt. Från ingången av 2010 är det motsvarande verksamhetsområdet brottspåföljdsregion. Också utnyttjandet av flexibiliteten av processuella bestämmelser och tekniska förbindelser, speciellt videokonferensteknik, har minskat och kommer troligen att fortfarande minska antalet fångtransporter. Dessa omständigheter beaktas när det övervägs hur fångtransporten ska ordnas i framtiden. Dessutom måste det beaktas att den nuvarande fångtransportsutrustningen föråldras inom 4–6 år och i samband med det måste framtiden av tågtransporter övervägas i sin helhet.

Att transportmängderna minskar torde betyda att mängden av tidtabellsenlig transport minskar och helhetsantalet transporter som avviker från förhandsbestämda sträckor ökar. Man kan troligen också dra den slutsatsen att transportererna kommer att bevara sin klara inddelning i transporter som är problemfria och transporter som kräver specialarrangemang. För den del det är fråga om transporter som kan anses vara problemfria transporter är det inte ändamålsenligt att arbetsinsatsen av tjänstemännen vid brottspåföljdsmyndigheten binds till utförande av en transport som är av teknisk typ. Att sådana transportsuppdrag

skaffas av en privat tjänsteleverantör kan anses vara verksamhet som kompletterar och biträder myndighetsverksamhet och som har ett klart avgränsad verksamhetsområde och verksamhetstid. I transporter som bedöms vara problemfria är situationer där det måste användas maktmedel exceptionella. I dessa transporter utförs granskningar före och efter transporten på fängelset, så också besluten om överlämnande av egendom. De ovan nämnda grunderna torde förespråka en lösning där Brottspåföljdsmyndigheten som bär ansvaret för fängstransporten förfogar över ett så brett urval av möjligheter att skaffa transporttjänster som möjligt. Därför ska det i lagstiftningen om fängstransport bestämmas också om möjligheten att fängstransporten i sin helhet skaffas av en privat tjänsteleverantör.

Fångar transporteras både enligt en regelbunden tidtabell och enligt de transportsbehov som förekommer t.o.m. i enskilda fall. Det väsentliga i ordnandet av fängstransporten är att transporten är pålitlig, dvs. en transport som utförs som sig bör ska utföras enligt vad som har avtalats både när det gäller övervakning och tidtabellen. Detta ställer särskilda krav på den som har hand om transporten. Om en transport eller del av den skaffas av en privat tjänsteleverantör, ska de avtalade skyldigheterna utan undantag uppfyllas. Här ska ansvaret ankomma på Brottspåföljdsmyndigheten: den ska säkerställa att transporten för alla delar är lag- och ändamålsenlig.

Med stöd av de ovan nämnda omständigheterna kan man troligen konstatera att skaffande av fängstransport av en privat tjänsteleverantör fyller de minimikrav som gäller när ett offentligt uppdrag överförs:

1. Helhetsansvaret för skötseln av uppgifterna eller ordnandet av tjänsterna bevaras hos Brottspåföljdsmyndigheten.

2. Det är ändamålsenligt att fängstransporten ordnas som köpta tjänster.

3. De fängstransportsuppdrag som privata parter sköter har endast en karaktär av komplettering och biträdande av myndighetsverksamhet.

4. Rätten att använda maktmedel efter egen prövning som ges den privata parten har avgränsats exakt till ett visst rum eller en viss situation.

Att fängstransporten kan läggas ut på entreprenad kräver att det finns rättsliga förutsättningar för privatisering. Dessa är

1. Krav på lagenlighet, dvs. om överlämning av ett offentligt förvaltningsuppdrag till någon annan än en myndighet bestäms genom lag eller beslutas med stöd av lag. I 7 § 1 mom. i lagförslaget om fängstransport föreskrivs det att Brottspåföljdsmyndigheten kan skaffa fängstransporttjänster av en privat tjänsteleverantör. Den nämnda 7 § innehåller grundläggande bestämmelser om ingående av anskaffningsavtalet och att Brottspåföljdsmyndigheten svarar för ordnande och lagenlighet av fängstransporten.

2. Krav på behövlighet och ändamålsenlighet, dvs. att överlämning av ett förvaltningsuppdrag utanför myndigheterna är nödvändig för en ändamålsenlig skötsel av uppdraget. Enligt 7 § 2 mom. i lagförslaget om fängstransport kan Brottspåföljdsmyndigheten inte skaffa fängstransporttjänst av en privat tjänsteleverantör, om det kan förutses att transporten kommer att innehålla osäkerhetsfaktorer. En privat tjänsteleverantör kan ges endast sådana transporter som har bedömts vara problemfria. Detta har ansetts vara ändamålsenligt för att just Brottspåföljdsmyndighetens tjänstemän som utbildats till bevaknings- och övervakningsuppgifter kan koncentrera sig i uppgifter där dessa färdigheter behövs mera än i rutinmässiga fängstransportsuppdrag.

3. Förbudet att äventyra skyddet för grundläggande rättigheter, dvs. överlämning av ett offentligt förvaltningsuppdrag till någon annan än myndighet får inte äventyra de grundläggande rättigheterna, rättsskyddet eller övriga krav på god förvaltning. I lagförslaget om fängstransport tryggas de grundläggande rättigheterna och rättsskyddet för den transporterade och övriga personer samt fylls kraven på god förvaltning också i situationer där transporten utförs av anställda på ett privat företag genom att det i lagen föreskrivs om Brottspåföljdsmyndighetens ansvar i ordnandet av transporten, uppgifter, rättigheter och skyldigheter av den arbetstagare som svarar för transporten och den arbetstagare som utför transporten samt om tillåtna och maktmedelsredskap, yrkeskompetensen av den arbetstagare som svarar för transporten och den

arbetstagare som utför transporten, sekretess samt möjligheten för den transporterade och den som lämnar egendom till honom eller henne att söka ändring.

4. Tryggande av övriga krav på god förvaltning, dvs. kompetensen och lämpligheten av dem som sköter administrativa uppgifter, övervakningen och styrningen av den administrativa uppgiften samt exaktheten och annan ändamålsenlighet av regleringen säkerställs.

Med anledning av ovan nämnda grunder anses det att lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Eftersom propositionen innehåller ett förslag till arrangemang där uppgifter som innehåller utövande av offentlig makt kan ges en privat tjänsteleverantör anser regeringen det motiverat att ett utlåtande om propositionen begärs av grundlagsutskottet.

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

Lag

om anskaffning av fångtransporter från en privat tjänsteleverantör

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om anskaffning av fångtransporter från en privat tjänsteleverantör.

2 §

Tillämpning av lagen om fångtransport

På fångtransporter som ordnas med stöd av denna lag tillämpas lagen om fångtransport (/), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *leverantör av transporttjänster* ett bevakningsföretag som avses i lagen om privata säkerhetstjänster (282/2002) eller ett företag som utövar persontrafik, från vilket Brottsåtgärdsmyndigheten skaffar fångtransporttjänster,

2) *arbetstagare som svarar för transporten* en sådan anställd hos leverantören av transporttjänster som har utbildats till och förordnats att vara ansvarsperson för fångtransporter,

3) *arbetstagare som utför transporten* en sådan anställd hos leverantören av transporttjänster som har utbildats till och förordnats att vara förare eller väktare vid fångtransporter.

4 §

Anskaffning av fångtransporttjänster från en privat leverantör av transporttjänster

Brottsåtgärdsmyndigheten får skaffa transport- och övervakningstjänster för fångtransporter från en leverantör av transporttjänster, om Brottsåtgärdsmyndigheten har säkerställt och svarar för att

1) de transportmedel och förvaringsutrymmen som leverantören av transporttjänsten förfogar över motsvarar vad som avses i 3 kap. i lagen om fångtransport och att leverantören av transporttjänsten har färdigheter att bemöta de transporterade på det sätt som avses i 4 och 5 kap. i lagen om fångtransport och sörja för att de transporterades förhållanden samt övervakningen och säkerhetsåtgärderna vid transporterna är sådana som föreskrivs i de kapitlen,

2) de transporterades förhållanden och bemötandet av de transporterade under transporterna uppfyller vad som föreskrivs i lag och att transporten utförs på ett tryggt och i alla avseenden ändamålsenligt sätt.

En transport som kan inbegripa osäkerhetsfaktorer med tanke på den transporterades säkerhet och hälsa, upprätthållandet av transportsäkerheten och den allmänna säkerheten eller förundersökningen och domstolsbehandlingen av ett brottmål får inte skaffas från en leverantör av transporttjänster.

5 §

Avtal om transporttjänster

Brottspåföljdsmyndigheten och leverantören av transporttjänster ska avtala om transporttjänster som avses i denna lag skriftligen och så att detaljerna i vardera partens i lagen föreskrivna rättigheter och skyldigheter är klara. På Brottspåföljdsmyndighetens vägnar ingås avtalet i riksomfattande arrangemang av generaldirektören för Brottspåföljdsmyndigheten och i regionala arrangemang av regiondirektören i fråga vid Brottspåföljdsmyndigheten.

Närmare bestämmelser om innehållet i samt ingående och uppsägning av avtalet mellan Brottspåföljdsmyndigheten och leverantören av transporttjänster utfärdas genom förordning av justitieministeriet.

6 §

Övervakning

Brottspåföljdsmyndigheten ska styra och övervaka transportverksamheten regelbundet för att säkerställa att transportererna sker på det sätt som föreskrivs i lag.

7 §

Uppgifter, rättigheter och skyldigheter för arbetstagare som svarar för eller utför transporter

Den arbetstagare som svarar för en transport och den arbetstagare som utför transporten ska sköta transporten eller övervakningen av fången eller den häktade samt de säkerhetsåtgärder som hör till transporten på det sätt som föreskrivs i denna lag och i lagen om fängstransport. Leverantören av transporttjänster anger skriftligen vilken ställning och uppgift varje arbetstagare har vid en transport.

När den arbetstagare som svarar för en transport och den arbetstagare som utför transporten fullgör sitt uppdrag har de i transportmedlet och förvaringsutrymmet och i deras omedelbara närhet rätt att för att upprätthålla ordning, hindra den transporterade

från att rymma eller gripa honom eller henne, frånta den transporterade ett föremål eller ämne, avlägsna ett hinder eller hindra en utomstående person från att ta sig in i transportmedlet eller förvaringsutrymmet eller avlägsna en person från dem använda sådana behövliga maktmedel som kan anses vara försvarliga. Vid en bedömning av huruvida av maktmedlen är försvarliga ska hänsyn tas till hur viktigt och brådskande uppdraget är, hur farligt motståndet är, de resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen.

Om den arbetstagare som svarar för en transport konstaterar att situationen är sådan att transportens syfte eller säkerheten äventyras, ska han eller hon omedelbart anmäla detta till den tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten som utsetts till kontaktperson.

8 §

Tillåtna maktmedelsredskap

Tillåtna maktmedelsredskap för den arbetstagare som svarar för en transport och den arbetstagare som utför transporten är en gasspray som avses i 11 § i skjutvapenlagen (1/1998) samt handbojor, knippförband av plast och en batong som är högst 70 centimeter lång. En gasspray får bäras endast av den som har genomgått en i 29 § i lagen om privata säkerhetstjänster (282/2002) avsedd utbildning som berättigar honom eller henne att bära gasspray i bevakningsuppdrag.

9 §

Anteckning och rapportering av transporten

Den arbetstagare som svarar för transporten ska anteckna etapperna i och speciellsituationer under transporten samt rapportera om transporten vid behov medan den pågår och senast när den slutar till den tjänsteman vid Brottspåföljdsmyndigheten som utsetts till kontaktperson för transporten.

Närmare bestämmelser om anteckning och rapportering av uppgifter som gäller transporten utfärdas genom förordning av justitieministeriet.

10 §

Rätten för arbetstagare som svarar för eller utför transporter att fatta beslut

Under en fångtransport som avses i denna lag är det den arbetstagare som svarar för transporten som beslutar om den transporterades föda, klädsel, vistelse utomhus, kontakter utanför transportutrymmet eller förvaringsutrymmet och innehav av föremål och pengar, om en tjänsteman vid Brottsåtgärdsmyndigheten inte har fattat något beslut i saken. Om en yrkesperson inom hälsovården inte deltar i transporten, är det den arbetstagare som svarar för transporten som beslutar om kontroll av den transporterades hälsotillstånd och om behövlig sjukvård.

Under en fångtransport som avses i denna lag är det den arbetstagare som svarar för transporten som beslutar om övervakningen av den transporterade, placeringen av honom eller henne i transportmedlet och förvaringsutrymmet, säkerhetskontroll, kroppsvisitation samt granskning av transportmedel och förvaringsutrymmen, om en tjänsteman vid Brottsåtgärdsmyndigheten inte har fattat något beslut i saken. Om saken inte tål uppskov, beslutar den arbetstagare som svarar för transporten eller den arbetstagare som utför transporten om användningen av fängsel och andra maktmedel som riktas mot den transporterade.

11 §

Yrkeskompetens hos arbetstagare som svarar för eller utför transporter

Av arbetstagare som svarar för eller utför transporter krävs att de är godkända som väktare i enlighet med lagen om privata säkerhetstjänster och har avlagt bestämda delar av en examen för säkerhetsvakt enligt lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) eller av en specialyrkesexamen som motsvarar den eller har avlagt en grundexamen inom säkerhetsbranschen. Av den arbetstagare som utför transporten krävs dessutom sådan godkänd tilläggsutbildning inom brottsåtgärdsområdet där det ingår an-

tingen grundligare utbildning om situationer med användning av maktmedel och maktmedelsredskap än den ovan nämnda utbildningen för säkerhetsvakt eller grundexamen inom säkerhetsbranschen samt utbildning om brottsåtgärdsområdet, fångtransport, behandling av personuppgifter, bemötande av den transporterade samt den transporterades rättigheter och förhållanden.

Närmare bestämmelser om tilläggsutbildningen inom brottsåtgärdsområdet och visande av yrkeskompetens utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §

Överklagande

På överklagande i ärenden som har samband med fångtransporter som ordnas med stöd av denna lag tillämpas 20 kap. i fängselagen (767/2005) när det gäller transport av en fånge och 15 kap. i häktninglagen (768/2005) när det gäller transport av en häktad.

13 §

Skyldighet att iaktta sekretess samt tystnadsplikt

Bestämmelser om skyldigheten att iaktta sekretess och tystnadsplikt för arbetstagare hos och representanter för leverantörer av transporttjänster och bestämmelser om straff för brott mot skyldigheten att iaktta sekretess och tystnadsplikten finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

14 §

Säkerhetsutredning

Innan ett avtal som avses i 5 § ingås, innan uppdraget inleds och vid behov medan verksamheten pågår ska Brottsåtgärdsmyndigheten ansöka om en i 2 kap. i lagen om säkerhetsutredningar (177/2002) avsedd normal säkerhetsutredning av de ansvariga personerna vid det företag som tillhandahåller trans-

porttjänster och av de av företagets arbetstagare som svarar för eller utför transporter.

15 §

Arbetstagares personkort

Brottspåföljdsmyndigheten ska utfärda personkort med bild, personuppgifter och tjänstebeteckning till sådana arbetstagare hos leverantören av transporttjänster som svarar för transporter eller utför transporter. Arbetstagaren ska återlämna sitt personkort till Brottspåföljdsmyndigheten när han eller hon slutar arbeta med fångtransporter som avses i denna lag.

Närmare bestämmelser om innehållet i arbetstagares personkort och användningen av personkortet utfärdas genom förordning av statsrådet.

16 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

I Helsingfors den 17 december 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Justitieminister *Tuija Brax*