

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä niihin liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikenteen palveluista annettua lakia, julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia, Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia, painelaitelakia sekä vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavilla muutoksilla toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman tavoitetta edistää liikenteen ja logistiikan digitalisointia. Ehdotetuilla muutoksilla mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:lta ja edistettäisiin kestävää ja oikeudenmukaista liikennejärjestelmän digitalisointia. Lisäksi laivaväen pätevyykseen sekä asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyviä säännöksiä täsmennettäisiin. Valti-onavustuksia koskevia säännöksiä selkeytettäisiin ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen toimivaltaa lisättäisiin. Viranomaisten hyväksymispäätöksiin liittyvää muutoksenhakumenettelyä täsmennettäisiin ja säännöksiä, joilla voidaan peruuttaa tai keskeyttää hyväksymispäätöksen alainen toiminta selkeytettäisiin. Lakiin lisättäisiin väliaikaisesti säännöksiä, joilla varaudutaan covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen. Lisäksi lain lukunumerointi muutettaisiin juoksevaksi eduskunnan lausuman edellyttämällä tavalla.

Esityksessä ehdotettavilla muutoksilla liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin pantaisiin kansallisesti täytäntöön kaksi EU:n direktiiviä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin ja Liikenne- ja viestintävirastosta annettuun lakiin tehtäisiin lisäksi muita selvittäviä ja tulkintaa helpottavia muutoksia sekä teknisiä korjauksia. Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin, painelaitelakiin sekä vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin tehtäisiin liikenteen palveluista annettua lakia koskevat muutokset lakiviittauksiin.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021. Liikenteen palveluista annetun lain 18 a §:n, 109 §:n 4 momentti ja 179 a § olisivat voimassa 30.6.2021 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Johdanto	4
1.2 Tausta	5
1.2.1 Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen.....	5
1.2.2 Hyväksymispäätöksiä koskeva muutoksenhaku ja muut menetelmät.....	6
1.2.3 Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä.....	6
1.2.4 Tekniset korjaukset	7
1.2.5 Direktiivien kansallista täytäntöönpanoa koskevat muutostarpeet	7
1.3 Valmistelu	8
1.3.1 Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin valmistelu	8
1.3.2 Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi ..	10
1.3.3 Hallituksen esityksen valmistelu.....	11
2 Tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	11
2.1 Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi.....	11
2.2 Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi ...	12
2.3 ITS-direktiivi ja sen tietoa koskevat täytäntöönpanoasetukset	13
2.4 Hallituksen esityksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö muilta osin.....	14
3 Nykytila ja sen arviointi.....	15
3.1 Laki liikenteen palveluista	15
3.2 Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista	20
3.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	20
3.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta	20
3.5 Painelaitelaki.....	21
3.6 Vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettu laki	21
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	21
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	21
4.1.1 Laki liikenteen palveluista	21
4.1.2 Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista	25
4.1.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	25
4.1.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta	26
4.1.5 Painelaitelaki.....	26
4.1.6 Laki vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista.....	26
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	26
4.2.1 Laki liikenteen palveluista	26
4.2.2 Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista	33
4.2.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	33
4.2.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta	33
4.2.5 Painelaitelaki.....	34
4.2.6 Laki vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista.....	34

HE 202/2020 vp

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	34
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	34
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	36
6 Lausuntopalaute	37
7 Säännöskohtaiset perustelut	51
7.1 Laki liikenteen palveluista	51
7.2 Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettu laki	71
7.3 Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki	71
7.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta	72
7.5 Painelaitelaki	73
7.6 Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettu laki	73
8 Lakia alemman asteinen sääntely	73
9 Voimaantulo	75
10 Toimeenpano ja seuranta	75
11 Suhde muihin esityksiin	75
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	75
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	76
LAKIEHDOTUKSET	90
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	90
2. Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 9 §:n muuttamisesta	112
3. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 26 d §:n muuttamisesta	113
4. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	114
5. Laki painelaitelain 100 §:n muuttamisesta	115
6. Laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 20 §:n muuttamisesta	116
RINNAKKAISTEKSTIT	117
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	117
2. Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 9 §:n muuttamisesta	155
3. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	156
4. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	158
5. Laki painelaitelain 100 §:n muuttamisesta	159
6. Laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 20 §:n muuttamisesta	160
MUUT LIITTEET	161
LIITE	161

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Johdanto

Marraskuussa 2015 käynnistyi liikenteen palveluita koskevan sääntelyn uudistus, joka päätettiin toteuttaa kolmessa vaiheessa sen sisällöllisen laaja-alaisuuden takia.

Lakihankkeen *ensimmäistä vaihetta* koskenut hallituksen esitys (hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, HE 161/2016 vp) annettiin eduskunnalle syksyllä 2016. Eduskunta hyväksyi lain liikenteen palveluista (320/2017) ja erät siihen liittyvät lait huhtikuussa 2017. Pääosa laista tuli voimaan 1.7.2018, mutta lain III osan 2 luvun tietosääntely astui pääosin voimaan jo 1.1.2018.

Ensimmäisessä vaiheessa lainsäädäntöuudistukseen sisällytettiin erityisesti maaliikenteen liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Tavoitteena oli kehittää liikennepalvelujen asiakaslähtöisyyttä, markkinaehtoisuutta ja yhteentoimivuutta. Liikennepalvelujen lakitasoinen sääntely koottiin yhteen lakiin tavoitteena edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa sen eri osien yhteentoimivuutta. Keskeisesti kyse oli uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automaation käyttöönoton edistämisestä sekä liikenne palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) toteuttamisesta. Erityisesti liikennejärjestelmää koskeva tieto haluttiin järjestelmän asiakkaiden, palveluntarjoajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti.

Lakihankkeen *toista vaihetta* koskeva hallituksen esitys (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 145/2017 vp) annettiin eduskunnalle lokakuussa 2017. Eduskunta hyväksyi lain 21.3.2018. Toisen vaiheen säännökset tulivat pääosin voimaan yhtä aikaa lain ensimmäisen osan säännösten kanssa 1.7.2018. Tietosääntelyyn lisätty säännös, joka mahdollistaa toisen henkilön puolesta asioinnin sähköisesti tarjotussa liikkumispalvelussa (niin kutsuttu puolesta-asiointi), tuli kuitenkin voimaan vasta siirtymäajan jälkeen 1.1.2019.

Lakihankkeen toisessa vaiheessa mukaan tuotiin lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetuspalveluja koskevat säännökset siten, että ne muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden ensimmäisessä vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettyjen ensisijaisesti tieliikennettä koskevien säännösten kanssa. Toisessa vaiheessa myös parannettiin edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi. Tämä toteutettiin luomalla uutta sääntelyä liikennepalveluja koskevasta tiedon käytöstä ja luovuttamisesta sekä liikenneasioiden rekisteristä.

Liikenteen palveluista annettua *lakia muutettiin vuoden 2018 aikana kaksi kertaa* liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistusten yhteydessä. Lakiin lisättiin liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisehdotuksen yhteydessä uusi II A osa (uudelleen numeroinnin myötä III osa). Kyseistä muutosta koskeva hallituksen esitys (hallituksen esitys Liikenneviraston liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 34/2018 vp) annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2018. Eduskunta hyväksyi esityksen kesäkuussa 2018 ja se tuli voimaan vuoden 2019 alusta. Esityksellä liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita koskevat säännökset sekä säännökset, jotka koskevat kaikkien liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien tiedonhallintaa. Säännösten avulla pyritään mahdollistamaan se, että tieto liikkuu

HE 202/2020 vp

tehokkaasti liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajille, ja että ne voivat myös toimia tehokkaasti tiedonjaon solmupisteenä. Lisäksi eduskunnalle annettiin toukokuussa 2018 hallituksen esitys laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp; täydentävä HE 104/2018 vp), joilla lisättiin liikenteen palveluista annettuun lakiin kaksi uutta lukua. Niissä säädettiin Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisterin ulkopuolelle jäävästä tiedonhallinnasta sekä Väyläviraston tiedonhallinnasta. Virastouudistukseen liittyvä säädöskokonaisuus tuli voimaan 1.1.2019.

Lakihankkeen *kolmannessa vaiheessa* (HE 157/2018 vp), joka annettiin eduskunnalle syyskuussa 2018, muutettiin tieliikenteen ammattipätevyysääntelyä niin, että kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys suorittamisessa otetaan perustason ammattipätevyyskoulutusten rinnalle käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto, johon ei sisälly vaatimusta määrämutoisesta koulutuksesta. Meriliikenteen ammattipätevyysääntelyä muutettiin siten, että pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alukset jäävät laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta ja liikenteen palveluista annetun lain pätevyys- ja miehitysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle siltä osin kuin niillä on käytössään koulutusjärjestelmä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt. Esityksellä asetettiin varautumisvelvoite suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille ja yhdenmukaistettiin muutoin lain varautumista koskevia säännöksiä. Taksinkuljettajan koetta koskevaa sääntelyä sujuvoitettiin siten, että kokeessa ei enää mitattaisi kuljettajan paikallistuntemusta. Julkisen liikenteen liityntäpysäköintiä tarjoavalle yritykselle tai yhteisölle asetettiin velvollisuus tarjota liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille.

Lisäksi kolmannessa vaiheessa muutettiin lain systematiikkaa siten, että lain pykälänumerointi muutettiin juoksevaksi. Eduskunta oli edellyttänyt pykälänumeroinnin muutosta lausumassa, joka annettiin lain toista vaihetta hyväksyttäessä (EV 20/2018 vp). Lisäksi lain muodostamaa kokonaisuutta selkeytettiin tarkentamalla useiden lain pykälien otsikointia siten, että ne kuvaavat paremmin pykälän sisältöä. Kolmatta vaihetta hyväksyessään eduskunta edellytti vastaukseensa (EV 251/2018 vp) sisällyttämässään lausumassa, että valtioneuvosto saattaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin juoksevaksi.

1.2 Tausta

1.2.1 Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen

Pääministeri Sanna Marinin hallitus käsitteli neuvottelussaan kesäkuussa 2020 sitä, miten epidemiatilanteen edellyttämiä toimia voitaisiin panna toimeen normaaliolojen lainsäädäntöä kehittämällä. Hybridistrategiaansa nojaten hallitus totesi, että vaikka uhka covid-19-taudin leviämisestä ja epidemian kiihtymisestä on edelleen olemassa, epidemiologisen tilannekuvan perusteella näyttäisi tällä hetkellä siltä, että tautitilanne ja erityisesti sosiaali- ja terveydenhuollon riittävyys ja tehohoidon kapasiteetti eivät enää 30.6.2020 jälkeen välttämättä tarvitse tuekseen valmiuslain toimivaltuuksilla tehtyjä toimia. Uhka covid-19-epidemian uudelleen kiihtymisestä oli kuitenkin edelleen olemassa. Tästä syystä hallitus ryhtyi varautumaan tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin normaaliolojen lainsäädäntöä kehittämällä.

Hallituksen kesäkuun 2020 neuvotteluun valmistauduttaessa liikenne- ja viestintäministeriö teki yhdessä muiden ministeriöiden kanssa ehdotuksia pysyvämmiksi lainsäädäntömuutoksiksi, joilla voitaisiin varautua uuteen epidemia-aaltoon ilman, että käyttöön otetaan valmiuslain säännöksiä.

Tämä hallituksen esitys sisältää kolme ehdotusta lainsäädännön väliaikaisiksi muutoksiksi.

1.2.2 Hyväksymispäätöksiä koskeva muutoksenhaku ja muut menetelmät

Liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään erilaisista viranomaisen hyväksyntää vaativista toiminnanharjoittamisen muodoista. Muun muassa merenkulun koulutuksen järjestäjänä, kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden järjestäjänä ja rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottajana toimiminen edellyttää toimivaltaisen viranomaisen antamaa myönteistä hyväksymispäätöstä. Hyväksymispäätöstä edellyttäviä toiminnanharjoittamisen muotoja sisältyy niin tieliikennettä, rautatieliikennettä, merenkulkua kuin ilmailua koskeviin säännöksiin. Taksisääntelyn epäkohtia koskevan hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä huomattiin tarve varmistaa, että kaikkia hyväksymispäätöksiä koskien on olemassa muutoksenhakumenettelyt. Samassa yhteydessä päätettiin myös varmistaa, että hyväksymispäätöksien osalta on säädetty hyväksynnän peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus tarvittaessa huomautuksella tai varoituksella puuttua toimintaan, joka ei ole asianmukaista.

Toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi hyväksymispäätöksistä koskevista yleisistä menettelysäännöksistä. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännöksiä olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin.

1.2.3 Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman tavoitteena on liikenteen ja logistiikan digitalisoinnin edistäminen. Hallitusohjelman mukaan liikenteen digitalisaation mahdollisuudet on käytettävä täysimittaisesti liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena on myös vauhdittaa toimialojen kasvuhakuisuutta muun muassa vahvistamalla pienten ja keski suurten yritysten edellytyksiä kasvuun yritysten tasaveroisia toimintaedellytyksiä parantamalla. Jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin, on nähty tarpeelliseksi, että valtio tukee liikennejärjestelmän digitalisointia kehittämällä edellytykset liikenteen ja logistiikan uusien digitaalisten palveluiden syntymiselle.

Liikkumiseen liittyvän tiedon hyödyntämisessä pyritään Suomessa luomaan rakenne, joka mahdollistaa datan siirtämisen monenvälisesti. Data kootaan ja säilytetään järjestelmässä hajautusti siten, että se voidaan aina hakea mahdollisimman ajantasaisena alkuperäiseltä lähteeltään. Rakenne edellyttää kuitenkin toimiakseen, että datan liikkumista helpottavat koordinaatiroolit, kuten metadataoperaattori, tunnistetaan ja löydetään vastuulliset tahot hoitamaan näitä tehtäviä. Koordinoidun koontitietokannan ylläpito on yksi tällainen koordinaatiotehtävä. Koordinoitu koontitietokanta luo edellytykset liikennetiedon laajemmalle hyödyntämiselle ja sen myötä liikennejärjestelmän vaikuttavuustavoitteiden toteutumiselle. Näin voidaan luoda liikenteen palveluntarjoajille yhtenäiset ja reilut toimintamallit uusien liikennevälinerajat ylittävien palveluiden kehittämiseksi. Tämä edellyttää tiedon ja teknisen alustan rakentamisen lisäksi yhteisiä rakenteita ja standardeja, digitaalisen toiminnan peruspalveluita, yhteistyön sopimusrakenteita sekä riittävää koordinaatiota.

Euroopan unionin laajuisesti liikkumisen tiedonvaihdon kehitystyö on viemässä suuntaan, jossa toimijoiden tietotarpeita hallinnoidaan yhtenäisemmillä malleilla. Tämän myötä Suomessa on nähty tarpeelliseksi ennakoita toimintamallia, joka sisältyy Euroopan komission digitalisaation

ja datan hyödyntämiseen keskittyviin strategioihin¹. Liikkumisen tieto tulee olemaan vahvasti mukana myös Euroopan komission parhaillaan työstämässä Euroopan unionin kestävän- ja älykkään liikenteen strategiassa.

Esityksessä ehdotetaan EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun Komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 mukaisen kansallisen yhteyspisteen (National Access Point, NAP) järjestäminen niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa vastuullaan olevan tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:lta (jäljempänä *TMF* tai *yhtiö*) liikenteen palveluista annetun lain 213 §:n mukaisesti. Kansallinen yhteyspiste on Suomessa toteutettu Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevana Liikkumispalvelukatalogina. Ehdotetun muutoksen myötä TMF voisi tuottaa, ylläpitää ja kehittää liikennevälinerajat ylittävään aikataulu- ja reittitietoon liittyviä järjestelmiä ja palveluita osana esitettyä laajempaa liikennetietojen koontitietokantaa.

1.2.4 Tekniset korjaukset

Eduskunta on edellyttänyt lausumassaan, että valtioneuvosto saattaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin juoksevaksi (EV 251/2018 vp). Vuonna 2019 voimaan tulleen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen johdosta liikenteen palveluista annetusta laista on syytä korjata aikaisempien virastojen nimet ja poistaa niiden välinen salassa pidettävän tiedon luovutusta koskeva säännös. Lisäksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon jälkeen liikenteen palveluista annetun lain säännöksiä on syytä kumota muun muassa moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjojen mukana pitämistä koskevat päällekkäiset säännökset ja niitä koskevat seuraamukset. Valtionavustuksen maksatuksen ja takaisinperinnän osalta on tarve siirtää toimivaltaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskukselle (jäljempänä *KEHA-keskus*) toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta (jäljempänä *ELY-keskus*). Samalla esitetään teknisluonteisia korjauksia kuten lakiviittauksia ja kielellisiä täsmennyksiä useisiin säännöksiin. Lisäksi on tarve tehdä korjauksia liikenteen palveluista annetun lain ruotsinkieliseen versioon.

1.2.5 Direktiivien kansallista täytäntöönpanoa koskevat muutostarpeet

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009) on tarpeen tehdä muutoksia EU-säädösten edellyttämällä tavalla. Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 12.12.2017 direktiivin (EU) 2017/2397 ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta (jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*). Direktiivillä tavoitellaan muun muassa vesiliikenteen alan turvallisuuden lisäämistä, työntekijöiden vapaan liikkuvuuden edistämistä ja hallinnollisen taakan vähentämistä. Direktiivillä yhdenmukaistetaan sisävesien ammattipätevyyksiä koskevia vaatimuksia. Suomen sisävesiväylät ovat direktiivin tarkoittamalla tavalla yksinomaan kansallisia sisävesiväyliä, sillä ne eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon. Näin ollen Suomi on velvollinen saattamaan direktiivi voimaan 39 artiklan 2 kohdan mukaisella rajoitetulla tavalla.

¹ Euroopan komissio (2020). Euroopan datastrategia COM(2020) 66 final
<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=COM%3A2020%3A66%3AFIN>>
Euroopan komissio (2020). Euroopan digitaalista tulevaisuutta rakentamassa COM(2020) 67 final
<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1589723421002&uri=CELEX:52020DC0067>>

Lisäksi Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 20.6.2019 direktiivin (EU) 2019/1159 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnustamisesta annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta (jäljempänä *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi*). Merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyysasiakirjojen myöntämistä säännellään kansainvälisellä tasolla Kansainvälisen merenkulkijärjestön (jäljempänä *IMO*) kansainvälisellä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpittoa koskevalla vuoden 1978 yleissopimuksella (jäljempänä *STCW-yleissopimus*)². Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi liittyy STCW-yleissopimukseen tehtyjen muutoksien toimeenpanemiseen unionitasolla. Suurin osa STCW-yleissopimuksesta ja sen muutoksista seuraavista velvoitteista sisältyy jo Suomessa voimassa olevaan lainsäädäntöön. Liikenteen palveluista annettua lakia on tarve muuttaa vähäisiltä osin.

1.3 Valmistelu

1.3.1 Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin valmistelu

Neuvoston direktiivit 91/672/ETY (Neuvoston direktiivi 91/672/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta, jäljempänä *pätevyyskirjadirektiivi*) ja 96/50/EY (Neuvoston direktiivi 96/50/EY, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1996, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä, jäljempänä *myöntämisperusedirektiivi*) olivat ensimmäiset toimenpiteet miehistön jäsenten ammattipätevyysien yhdenmukaistamiseksi ja tunnustamiseksi sisävesiliikenteen alalla. Rein-joella liikennöivien alusten miehistön jäseniä koskevat vaatimukset jäivät direktiivien soveltamisalan ulkopuolelle.

Sisävesiliikenteeseen liittyy lisäksi ammattipätevyysien tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, jota sovelletaan muihin sisävesiliikenteen alan ammatteihin kuin päällikköihin. Direktiivin 2005/36/EY mukainen tutkintotodistusten ja todistusten vastavuoroinen tunnustaminen ei kuitenkaan täysin sovellu sellaiseen sisävesiliikenteen alan ammatteihin liittyvään, säännölliseen ja toistuvaan valtioiden rajat ylittävään toimintaan, jota esiintyy etenkin toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin yhteydessä olevilla sisävesiväylillä.

Euroopan komissio teki vuonna 2014 arviointitutkimuksen, jossa korostettiin, että pätevyyskirjadirektiivin ja myöntämisperusedirektiivin soveltamisalan rajaaminen päällikköihin sekä se, että näiden direktiivien mukaisesti myönnettyjä päälliköiden pätevyyskirjoja ei tunnusteta automaattisesti Reinillä, vaikeuttaa miehistön jäsenten liikkuvuutta sisävesiliikenteen alalla.

Sisävesiliikenteen ammattipätevyysien entistä paremmaksi yhdenmukaistamiseksi komissio antoi 18.12.2016 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesiliikenteen ammattipätevyysien tunnustamisesta (COM(2016) 82 final), jolla kumottaisiin myöntämisperusedirektiivi ja pätevyyskirjadirektiivi. Direktiiviehdotus sisälsi muun muassa yhdenmukaistetut sisävesialusten henkilöstön pätevyys- ja koulutusvaatimukset.

Suomen tavoitteena direktiivin valmistelussa oli, että direktiivin täytäntöönpano edellyttäisi Suomessa mahdollisimman vähäisiä toimenpiteitä. Suomen meri- ja vesiliikenteen ominaispiirteet poikkeavat monesta unionin jäsenvaltiosta, joissa meri- ja sisävesiliikenne ovat käytännössä

² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

toiminnoiltaan ja vaatimuksiltaan erillisiä alojaan. Unionin oikeudessa sisävesiliikennettä koskevat normit ovat täysin erillisiä unionin merenkulkua koskevasta lainsäädännöstä. Suomessa puolestaan on välttämätöntä säilyttää alusten ja miehistöjen mahdollisuus siirtyä joustavasti sisävesiliikenteestä rannikkoliikenteeseen ja päinvastoin. Sisävesialueet ovat Suomessa rinnastuneet suojaisiin saaristovesiin, joilla niin sanottu merkitsevä aallonkorkeus on aavoja merialueita vähäisempi. Nämä vedet tunnetaan kotimaan liikennealue 1:nä joka on suppein liikennealue ja käsittää suojaiset rannikkoalueet sekä sisävedet.

Koska EU:n sisävesiä koskeva lainsäädäntö on kehitetty Keski-Euroopan suurten jokien rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, Suomi ei ole soveltanut täysimääräisesti kaikkia EU:n sisävesilainsäädännön vaatimuksia. Aiemmat sisävesien pätevyysvaatimuksia ja pätevyyksien tunnustamista koskevat direktiivit, pätevyyskirjadirektiivi ja myöntämisperusedirektiivi, on Suomessa pantu voimaan muodollisesti siten, että direktiivien vaatimuksia ei sovelleta poikkeusmahdollisuuksia koskevien artikloiden perusteella. Perusteena on ollut se, että jäsenvaltiot voivat olla osittain tai kokonaan soveltamatta kyseisiä direktiivejä purjehduskelpoisilla vesiväylillä liikennöiviin aluksiin, jos sisävesiväylät eivät ole yhteydessä muiden jäsenvaltioiden vesiväyliin. Suomi ei ole myöskään toimeenpannut yhteisön sisävesiliikenteen teknisiä vaatimuksia.

Valtioneuvosto antoi 7.3.2016 eduskunnalle kirjelmän direktiiviehdotuksesta (U 15/2016 vp). Kirjelmässään valtioneuvosto esitti kantanaan lähtökohtaisesti kannattavansa komission tavoitetta yhdenmukaistaa pätevyysedellytyksiä Euroopan unionin vilkkaasti liikennöidyillä, rajat ylittävillä sisävesillä. Valtioneuvosto kuitenkin katsoi, että direktiivin vaatimukset ovat ylimitoitettut ottaen huomioon Suomen sisävesiliikenteen erityispiirteet, kuten pohjoisesta sijainnista johtuva sisävesien lyhyt liikennöintikausi. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan komission direktiiviehdotusta koskevassa vaikutustentarviointiselvityksessä ei myöskään otettu riittävällä tavalla huomioon pohjoisen Euroopan olosuhteita eikä arvioitu ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia muilla kuin Keski-Euroopan vilkkaasti liikennöidyillä sisävesialueilla.

Valtioneuvosto kiinnitti huomiota siihen, että Suomessa vesiliikenne sisävesialueiden ja rannikkomerialueiden välillä on yhteistä ja jatkuvaa. Tämän vuoksi se piti tärkeänä, että voimassa oleva järjestelmä, jossa kelpoisuusvaatimukset sisävesille ja rannikkomerelle ovat samat, tulisi voida säilyttää myös jatkossa. Direktiiviehdotuksen mukaiset kelpoisuusvaatimukset toisivat käyttöön päällekkäisen järjestelmän, joka vaikuttaisi haitallisesti elinkeinotoimintaan ja työvoiman liikkuvuuteen. Valtioneuvosto katsoi lisäksi, että ehdotuksen mukainen koulutusjärjestelmä olisi hallinnollisesti liian raskas etenkin, kun kohderyhmä on Suomessa vain noin 200 henkilöä. Valtioneuvosto piti myös tärkeänä varmistaa, että Suomessa käytössä olevat terveydentilaa koskevat vaatimukset noudattavat merenkulun kansainvälisiä säännöksiä myös sisävesillä, eikä erillisiä, päällekkäisiä vaatimuksia sisävesiä koskien ole syytä tehdä.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan niissä jäsenmaissa, joissa ei ole rajat ylittävää sisävesiliikennettä, olisi toissijaisuusperiaatteen valossa perusteltua säännellä kelpoisuusvaatimuksista kansallisella tasolla. Direktiiviehdotus olisi myös Suomen olosuhteet huomioiden suhteellisuusperiaatteen vastainen, koska Suomessa direktiiviehdotuksen turvallisuutta ja sisämarkkinoiden toimintaa koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa myös nykyisenkaltaisella lainsäädännöllä. Muun muassa näillä perusteilla valtioneuvosto piti tärkeänä, että Suomen ei tarvitsisi jatkossa soveltaa direktiiviehdotuksen vaatimuksia Suomen sisävesillä liikennöiviin liikenteenharjoittajiin eikä sellaisten alusten miehistöihin, jotka toimivat ainoastaan Suomen sisävesillä. Sisämarkkinaesteiden välttämiseksi Suomi kuitenkin tunnustaisi direktiivin mukaiset pätevyysvaatimukset ja turvaisi vaatimukset täyttävälle kuljettajille ja miehistöille pääsyn Suomen sisävesiliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi 26.4.2016 lausuntonsa valtioneuvoston kirjelmästä (LiVL 7/2016 vp). Valiokunta yhtyi valtioneuvoston kantaan ja suhtautui valtioneuvoston tavoin kielteisesti ehdotuksen soveltamiseen Suomessa, koska se olisi ylimitoitettua. Valiokunta piti ainoana hyväksyttävänä neuvottelutuloksena, että Suomi jää kokonaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Valiokunta lisäksi edellytti, että mikäli neuvottelujen edessä vaikuttaisi siltä, että tämä päämäärä ei ole saavutettavissa, valiokuntaa informoidaan viivytyksettä asian etenemisestä.

Direktiiviehdotuksen käsittely alkoi neuvoston merenkulun työryhmässä 24.2.2016. Kun neuvottelujen edessä alkoi vaikuttaa siltä, että Suomen tavoite direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäämisestä näyttää epävarmalta, valtioneuvosto informoi eduskuntaa neuvottelujen tilanteesta 18.5.2016 lähetetyllä jatkokirjelmällä (UJ 10/2016 vp). Kirjelmässä valtioneuvosto totesi, että Suomen pyrkimys on edelleen jäädä tosiasiallisesti soveltamisalan ulkopuolelle hyödyntämällä poikkeuksia, jotka mahdollistavat kansallisen nykytilan säilymisen olennaisin osin ennallaan. Suomi oli saanut laajasti muilta jäsenmailta tukea kannoilleen. Valtioneuvoston sen hetkisen arvion mukaan poikkeukset riittäisivät turvaamaan, että direktiiviehdotuksella olisi käytännössä varsin vähäiset vaikutukset suomalaisiin sisävesiliikenteen toiminnanharjoittajiin.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi annettiin 12.12.2017. Suomen sisävesiväylät eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon direktiivin tarkoittamalla tavalla, joten Suomi on velvollinen täytäntöönpanemaan ainoastaan direktiivin 39 artiklan 2 kohdan edellyttämät toimet. Täytäntöön pantavat artikkelit koskevat keskeisiltä osin pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen tunnustamista ja niihin liittyviä viranomaisten hallinnollisia velvoitteita.

1.3.2 Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi

Komissio antoi ehdotuksen merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta 24.5.2018 (COM(2018) 315). Esityksen tavoitteena oli yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa voimassa olevaa EU:n sääntelyä, joka koskee merenkulkijoiden koulutusta sekä pätevyyskirjojen myöntämistä ja keskinäistä tunnustamista. Esityksessä ehdotettiin muutettavaksi vähimmäiskoulutusdirektiiviä, johon myös ehdotettiin sulautettavaksi direktiivi 2005/45/EY.

Esityksen tavoitteena oli myös mukauttaa direktiivin säännökset IMO:ssa hyväksytyihin STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännöstön muutoksiin. Esityksessä otettiin huomioon STCW-yleissopimuksen viimeisimmät muutokset, jotka koskevat merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusvaatimuksia ja pätevyysvaatimuksia IGF-aluksilla ja matkustaja-aluksilla sekä merenkulkijoiden koulutusvaatimuksia polaarialueella liikkuvilla aluksilla.

Ehdotuksessa komissiolle annettua toimivaltaa antaa delegoituja säännöksiä ehdotettiin laajennettavaksi nykyisestä säädösvallan siirrosta, joka käsittää vain direktiivin liitteen V. Ehdotuksen mukaan komissiolla olisi toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä myös direktiivin liitteen I ja mahdollisten muiden tarvittavien säännösten muuttamiseksi, jotta direktiivi voidaan yhdenmukaistaa STCW-yleissopimuksen ja -säännöstön uusien muutosten kanssa (ehdotuksen 27 artikla).

Tavoitteena oli myös uudistaa EU:n keskitettyä järjestelmää, jolla tunnustetaan kolmansien maiden merenkulkijoiden pätevyystodistuksia. Vähimmäiskoulutusdirektiiviin ehdotettiin otettavaksi uusi 5 a artikla, jossa säänneltäisiin jäsenvaltioiden myöntämien pätevyyskirjojen keskinäistä tunnustamista ja direktiivi 2005/45/EY voitaisiin näin ollen kumota. Ehdotuksen tar-

HE 202/2020 vp

koituksena oli selventää EU:n jäsenvaltioiden keskinäistä pätevyystodistusten tunnustamismenettelyä ja laajentaa sitä toisissa jäsenvaltioissa myönnettyihin asiakirjatodisteisiin (esimerkiksi kurssitodistuksiin) sekä toisen jäsenvaltion valvonnassa myönnettyihin lääkärintodistuksiin.

Valtioneuvosto toimitti ehdotusta koskevan kirjelmän eduskunnalle 27.6.2018 (U 50/2018 vp). Kirjelmässä valtioneuvosto esitti suhtautuvansa myönteisesti ehdotukseen ja sen tavoitteisiin sekä tukevansa ehdotuksen tavoitetta unionin lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi kansainvälisten sääntöjen kanssa. Valtioneuvosto myös esitti, että tavoitetta uudistaa EU:n keskitettyä järjestelmää, jolla tunnustetaan kolmansien maiden merenkulkijoiden pätevyystodistuksia, tuetaan.

Komission toimivallan laajennusta koskevan ehdotuksen osalta valtioneuvosto kiinnitti huomiota siihen, että säännöksen tarkemmassa muotoilussa tulee varmistaa säännöksen selkeys ja toimivallan siirron asianmukainen rajaus.

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoitti 25.9.2018 lausunnossaan yhtyvänsä valtioneuvoston kantaan (LiVL192018 vp).

1.3.3 Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Hallituksen esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäätöksen mukaisesti 9.6.2020. Tietoja hallituksen esityksen käsittelyvaiheista sekä valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla tunnisteella LVM030:00/2020 valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM030:00/2020>.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 21.8.2020-11.9.2020. Saadut lausunnot ja kooste lausunnoista on ladattavissa valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM030:00/2020>.

Kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunta (Kuthanek) käsitteli esitystä kirjallisessa menettelyssä 29.9.2020.

Esitys on ollut tarkastettavana oikeusministeriön laintarkastuksessa.

2 Tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin tarkoituksena on yhdenmukaistaa unionin sisävesialueilla sovellettavat sisävesialusten henkilöstön pätevyys- ja koulutusvaatimukset. Direktiivillä luodaan unionin sisävesiä koskevat yhtenäiset pätevyysvaatimukset, jotka liittyvät miehistö- ja päällystötason pätevyysiin ja niiden myöntämisperusteisiin sekä niiden vastavuoroisen tunnustamisen EU-alueella. Direktiivillä kumotaan myöntämisperusedirektiivi ja pätevyyskirjadirektiivi.

Direktiivin mukaisesti myönnettyjen pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen on täytettävä vaaditut vähimmäisvaatimukset yhdenmukaistettujen perusteiden mukaisesti, ja jäsenvaltioiden tulee tunnustaa direktiivin mukaisesti oikeiksi todistetut ammattipätevyudet. Yhtenäisillä pätevyysvaatimuksilla tavoitellaan vesiliikenteen turvallisuuden varmistamista. Turvallisuuskohdat liittyvät myös direktiivistä seuraavaan jäsenvaltioiden velvollisuuteen

yksilöidä ja ilmoittaa komissiolle lainkäyttöalueellaan olevat meriväylän luonteiset sisävesiväylät direktiivissä yhdenmukaistettujen perusteiden mukaisesti.

Direktiivin tavoitteena on myös vähentää hallinnollista taakkaa ja helpottaa vesiliikenteen kuluneuvojen toimintaan osallistuvien henkilöiden liikkuvuutta unionissa. Tavoitteena on, että sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisten pätevyysien haltijat voivat harjoittaa ammatiaan kaikilla unionin sisävesiväylillä. Työvoiman paremman liikkuvuuden edistämiseksi direktiivissä säädetään myös kolmannen maan myöntämien pätevyysien tunnustamisesta. Kaikki pätevyyskirjat, meripalvelukirjat tai laivapäiväkirjat, jotka jokin kolmas maa on myöntänyt sellaisten vaatimusten perusteella, jotka vastaavat direktiivissä säädettyjä vaatimuksia, voidaan komission tekemän arvioinnin jälkeen tunnustaa kaikilla unionin vesiväylillä edellyttäen, että kyseinen kolmas maa tunnustaa sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti myönnettyt asiakirjat.

EU:n sisävesiä koskeva lainsäädäntö on kehitetty Keski-Euroopan suurten jokien rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, minkä vuoksi Suomi ei ole tähän mennessä soveltanut täysimääräisesti kaikkia EU:n sisävesilainsäädännön vaatimuksia. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi tunnustaa, että niissä jäsenvaltioissa, joissa yksikään sisävesiväylä ei ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon, direktiivin täysi täytäntöönpano aiheuttaisi suhteettomia ja tarpeettomia velvoitteita. Siksi direktiivi ei edellytä näiltä jäsenvaltioilta direktiivin kaikkien velvoitteiden panemista täytäntöön. Tällaisen jäsenvaltion olisi kuitenkin tunnustettava unionin pätevyyskirjat alueellaan, jotta edistetään työntekijöiden liikkuvuutta unionissa, vähennetään työvoiman liikkuvuuteen liittyvää hallinnollista rasitetta ja lisätään ammatin houkuttelevuutta.

Suomen alueella ei ole toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon yhteydessä olevia sisävesiväyliä, joten Suomi kuuluu direktiivin 39 artiklan 2 kohdan mukaiseen täytäntöönpanoa koskevan rajoituksen piiriin. Näin ollen Suomi on velvollinen säätämään niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen noudattamisen varmistamiseksi 39 artiklan 2 kohdassa määrättyiltä osin. Täytäntöönpantavat artikkelit koskevat pääasiallisesti direktiivin mukaisten pätevyysien ja meripalvelukirjojen voimassaoloa ja viranomaisen hallinnollisia velvoitteita.

2.2 Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin³ tarkoituksena on edistää laivaväen koulutuksen ja pätevyysien tasoa yhdenmukaisesti kansainvälisten säädösten ja teknologisen kehityskulun kanssa. Muutoksella tavoitellaan merenkulun turvallisuuden tason ylläpitämistä ja parantamista sekä päästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamista.

Merenkulkijoiden koulutuksesta ja pätevyysistä säädetään kansainvälisesti STCW-yleissopimuksella, johon on viimeisen kymmenen vuoden aikana tehty suuria muutoksia. Vuonna 2010 tehdyn laajan tarkastelun lisäksi STCW-yleissopimukseen on tehty vuonna 2015 muutoksia niiden merenkulkijoiden koulutus- ja pätevyysvaatimusten osalta, jotka työskentelevät aluksilla, joihin sovelletaan kaasuja ja muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaa kansainvälistä turvallisuussäännöstöä (ns. *IGF-säännöstö*). Lisäksi STCW-

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1159 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnustamisesta annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta.

yleissopimusta muutettiin vuonna 2016 niiden merenkulkijoiden koulutus- ja pätevyysvaatimusten osalta, jotka työskentelevät matkustaja-aluksilla ja polaarilla vesialueilla liikennöivillä aluksilla.

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettu direktiivi 2008/106/EY toimeenpanee STCW-yleissopimuksen vaatimukset unionin tasolla. Direktiivillä (EU) 2019/1159 muutetaan merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua direktiiviä STCW-yleissopimukseen tehtyjen muutoksien toimeenpanemiseksi. Lisäksi direktiivillä kumotaan direktiivi 2005/45/EY, jonka ammattipätevyyksiä koskevat määritelmät ovat vanhentuneet vuoden 2010 STCW-yleissopimuksen muutoksen myötä. Oikeudellisen selkeyden ja yhdenmukaisuuden lisäämiseksi merenkulun pätevyysasiakirjojen keskinäistä tunnustamista säännellään jatkossa ainoastaan merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä.

Suomen osalta täytäntöön paneminen edellyttää muutoksia liikenteen palveluista annetun lain 110 §:n 2 momenttiin, johon on tarve lisätä maininta aluksella työskentelyä varten vaadittavista asiakirjatodisteista. Direktiivi edellyttää, että jatkossa ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen lisäksi aluksella työskentelyä varten vaadittavat asiakirjatodisteet tunnustetaan. Lisäksi 113 §:ään on lisättävä maininta asiakirjojen säilyttämisestä aluksella joko kirjallisesti tai sähköisessä muodossa.

2.3 ITS-direktiivi ja sen tietoa koskevat täytäntöönpanoasetukset

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettiin vuonna 2010 Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivi 2010/40/EU (jäljempänä ITS-direktiivi). Sen 2 artiklan mukaan määritysten ja standardien laatimista ja käyttöä koskevat ensisijaisina aloina pidetään muun muassa tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalista käyttöä. Direktiivi on nimensä mukaisesti luonteeltaan puitedirektiivi, joka saa sisältönsä täytäntöönpanoasetuksista. Direktiivin 3 artiklassa määriteltyjen ensisijaisten toimien mukaisesti komissio on antanut täytäntöönpanoasetukset, jotka koskevat EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamista (Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta) (jäljempänä multimodaaliasetus), EU:n laajuisten tosi-aikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista (Komission delegoitu asetus (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta) sekä dataa ja menettelyitä, joilla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetiedot ilmaiseksi käyttäjille (Komission delegoitu asetus (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille).

Delegoiduissa asetuksissa edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat kansallisen yhteyspisteen (National Access Point, jäljempänä NAP), jonka kautta asetuksissa edellytetyt tiedot ovat saatavissa. Sama yhteyspiste voi hoitaa kaikkia ITS-direktiivin täytäntöönpanoasetuksissa säädettyjä kansallisen yhteyspisteen tehtäviä. Asetuksissa ei edellytetä, että kansallista yhteyspistettä hoitaisi viranomainen.

EU:ssa on parhaillaan käynnissä ITS-direktiivin ja sen yllä mainittujen kolmen täytäntöönpanoasetuksen uudistustyö. Komission tavoitteena on luoda EU:n alueelle eri tietolähteitä verkottava

ja yhdistelevä tiedonjaon hallintamalli, kuten Suomessakin on tavoitteena. Siinä tietojen kerääminen ja tallentaminen on hajautettu siten, että jokainen toimija voi hallinnoida omia tietojaan. Kuitenkin käytännön yhteentoimivuus edellyttää, että tietyt koordinaatiroolit tunnistetaan ja määritellään sekä vastuutetaan niitä hoitaville tahoille. Kansallisten yhteyspisteiden tehtävänä on toimia muun muassa niin sanottuna metadataoperaattorina, joka kerää tiedot toimijoiden ohjelmointirajapinnoista, joista liikkumiseen liittyvää tietoa on saatavilla. Uudistuksella vahvistettaisiin kansallisten yhteyspisteiden merkitystä tiedonjaon hallintamallissa sekä pyrittäisiin niiden verkottamiseen keskinäisen yhteentoimivuuden lisäämiseksi.

2.4 Hallituksen esityksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö muilta osin

Liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin muutoksella tavoitellaan lain selkeyttämistä ja lain luettavuuden helpottamista. Esitetyllä muutoksella siirtää KEHA-keskukselle maksatukseen, käytön valvontaan ja takaisinperintään liittyvät tehtävät ELY-keskuksilta pyritään resurssien tehokkaaseen hyödyntämiseen ja valtionrahoituksen tehokkaampaan valvontaan ja käyttöön. Julkisia hankintoja koskevilla muutoksilla pyritään täydentämään ja selkeyttämään palvelusopimusasetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta) ja julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (jäljempänä hankintalaki) soveltamista. Lisäksi esitetyllä muutoksella pyritään turvaamaan nykyistä joustavampi julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen eri kuntien ja kuntayhtymien välillä.

Liikkumisen tietopalveluiden järjestämisellä Traffic Management Finland Oy:n tuottamana edistetään hallituksen asettamia tavoitteita kestävä ja oikeudenmukaisen liikennejärjestelmän kehittämisestä ja liikenteen digitalisaation mahdollisuuksien täysimittaisesta käyttämisestä. TMF:n koordinoimalla liikenteen koontitietokannalla pyritään ITS-direktiivin tavoitteiden mukaisesti tilanteeseen, jossa perustetaan puitteet älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitun ja johdonmukaisen käyttöönoton tukemiseksi. Tavoitteena on edistää liikennepalveluiden aika-taulu- ja reittitiedon saatavuutta koko maassa. Siksi aikataulu- ja reittitietojen kokoamiseen ja jalostamiseen pyritään kehittämään toimintamalli, jossa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala ottaa toteutuksessa roolia niiden toiminnallisuuksien osalta, mitkä eivät markkinalähtöisesti etene.

Liikenteen tietopalveluita kehittämällä Suomessa olisi mahdollista tarjota luotettavaa liikennevälinerajat ylittävää reitti- ja aikataulutietoa helposti käytettävässä muodossa. Myöhemmissä vaiheissa tavoitteena on liittää laajempaan koontitietokantaan myös tavaraliikenteen tiedot.

Tavoitteena on myös selkeyttää liikkumisen tietopalveluiden tuottamiseen liittyviä vastuuta. Muutoksella pyritään tilanteeseen, jossa toimivaltaisen valvontaviranomaisen tehtävät jäisivät Liikenne- ja viestintävirastolle ja Liikkumispalvelukatalogin tuottaminen ja kehittäminen voitaisiin hankkia TMF:ltä. Näin Liikkumispalvelukatalogin tiedot saataisiin myös osaksi laajempaa liikenteen koontitietokantaa, jonka koordinointi ja kehittäminen olisi TMF:n vastuulla.

Muutoksen avulla päästään tilanteeseen, jossa keskeinen koordinaatiotehtävä on vastuutettu pitkäjänteisellä tavalla. Toimintamalli toisi ekosysteemihyötyjä ja tarjoaisi paremmat mahdollisuudet laadukkaasti datan tuottamiseen myös pienille ja keskisuurille yrityksille. Tämän myötä ekosysteemin toimijat voisivat tuottaa parempia ja laadukkaampia palveluita loppukäyttäjille.

Lisäksi muutoksella ennakoitaan Euroopan unionin yhtenäistä tiedon hallinnan toimintamallia ja edistetään rajat ylittävää tietojärjestelmien yhteentoimivuutta. ITS-direktiivin ja sen toimeenpanoasetusten velvoitteet tietojen avaamisesta laajenevat vuosittain, minkä vuoksi velvoitteita

tiedon saatavuudelle ja laadulle pyritään ennakoimaan kokoamalla koordinoitu liikenteen koon-titietokanta.

Hyväksymispäätöksiä koskevia muutoksenhakumenettelyjä pyritään selkeyttämään ja yhden-mukaistamaan. Samoin säännöksiä, joilla puututaan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavien toiminnassa mahdollisesti ilmeneviin puutteisiin, täsmennetään.

Covid-19-taudin leviämisen estämiseen varautumista koskevilla muutoksilla pyritään luomaan viranomaisille mahdollisuudet reagoida tehokkaasti ja joustavasti covid-19 epidemian aiheutta-miin häiriötilanteisiin. Muutoksilla pyritään muun muassa väliaikaisesti yhdenmukaistamaan liikenneluvan haltijoiden varautumisvelvollisuuksia ja varmistamaan alan toimijoiden varautu-minen covid-19-epidemian aikana.

Laijaväen pätevyyksien täsmentämisellä tavoitellaan säännöksiä selkeyttämistä ja toiminnan-harjoittamisen helpottamista. Asetuksenantovaltuuksia ja Liikenne- ja viestintäviraston mää-räyksenantovaltaa täsmentävillä ja laajentavilla muutoksilla tavoitellaan säännöksiä selkeyden lisäämistä. Lisäksi muutoksilla saatetaan säännökset vastaamaan kansainvälisissä säädöksissä tapahtuneita muutoksia.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muutoksella pyritään selkeyttämään viraston elin-keino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin joukkoliikenne-, saaristoliikenne- ja yksityistieasioissa liittyvää ohjausroolia.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Laki liikenteen palveluista

Laki liikenteen palveluista on ollut liikenne- ja viestintäministeriön ja koko hallinnonalan suurin kansallisen lainsäädännön uudistushanke, jonka avulla on yhtenäistetty ja sujuvoitettu säänte-lyä, purettu tarpeettomia normeja, vapautettu markkinoita sekä luotu kansainvälistä edistysel-listä sääntelyä.

Lakiin on sisällytetty liikenteen palveluita ja markkinoita koskeva kokonaissääntely, data-/tie-tosääntely sekä normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskeva sääntely. Laki kattaa muun muassa tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä merenkulun lupa- ja rekisteröintisäännökset, markkinoillepääsyä ja ammattipätevyyksiä koskevan sääntelyn, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön, viranomaisten valvontatoimet sekä rangaistussäännökset. Pääasiallisena toimivaltai-sena viranomaisensa toimii Liikenne- ja viestintävirasto, joka on lupa-, rekisteri- ja valvontavi-ranomaisen. Tieliikenteen lupatehtävät siirtyivät virastolle elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-keskuksilta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös liikenteen palveluista annettua lakia kos-kevista määräystenantovaltuuksista. Tarkoituksena on, että liikenteen palveluista annettuun la-kiin kootaan jatkossakin alan palveluita ja markkinoillepääsyä koskevat säännökset.

Lain täytäntöönpanoa koskeneen seurantaraportin mukaan (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 14/2018, s. 9) liikenteen palveluista annetun lain uudistushenkisyys ja käyttäjälähtöi-syys sekä lain sisältämä tietosääntely ovat merkinneet sitä, että Suomea voidaan pitää kansain-välisesti katsoen edelläkävijänä liikennemarkkinoiden suuren muutoksen edistämiseksi. Li-iikenne- ja viestintäministeriö on saanut ITS Hall of Fame -palkinnon älyliikenteen maailman-kongressissa 2017 edistyksellisen liikennepolitiikan ja lainsäädännön edistäjänä. Ministeriö sai tunnustusta erityisesti Liikenne palveluna -ajattelun edistämisestä ja liikenteen palveluista an-netusta laista. Liikenteen palveluista annettu laki on myös toiminut kansainvälisenä esikuvana.

Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen. Hybridistrategiaansa nojaten hallitus totesi neuvottelussaan kesäkuussa 2020, että epidemiologisen tilannekuvan perusteella näyttäisi tällä hetkellä siltä, että tautitilanne ja erityisesti sosiaali- ja terveydenhuollon riittävyys ja tehohoidon kapasiteetti eivät enää 30.6.2020 jälkeen välttämättä tarvitse tuekseen valmiuslain toimivaltuuksilla tehtyjä toimia. Syksyllä 2020 covid-19-tauti näyttää jälleen leviävän ja kiihtyvän, joten lainsäädäntöön on tarve tehdä muutoksia, joilla varaudutaan taudin aiheuttamiin häiriötilanteisiin. Tavoitteena on, että viranomaisilla on käytössään erilaisia keinoja reagoida covid-19 taudin leviämisen aiheuttamiin häiriötilanteisiin nopeasti ja tehokkaasti.

Covid-19-taudin leviämiseen pyritään varautumaan esimerkiksi lisäämällä Liikenne- ja viestintävirastolle väliaikaisesti määräyksenantovaltaa pidentää laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa. Covid-19-taudin leviämiseen varauduttaisiin myös laajentamalla väliaikaisesti henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita koskeva varautumisvelvollisuus pienempiin toimijoihin, kuten taksiliikenteen toimijoihin ja toimijoihin, joilla on liikennekäytössä 15 tai vähemmän kuin 15 linja-autoa, ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Lisäksi covid-19-tautiin varautumiseksi on tarpeen mahdollistaa poikkeaminen 179 §:n 2 momentin mukaisesta henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan velvoitteesta ilmoittaa mahdollisista aikataulumuutoksista viimeistään 60 päivää etukäteen.

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä. Liikkumispalveluiden tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Lain 154 §:n mukaan liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (avoin rajapinta). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta-, ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot. Mainitun pykälän 2 momentin mukaan rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Pykälän 3 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tarjota tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Lain 179 §:n 2 momentissa säädetään henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista Liikenne- ja viestintävirastolle. Olennaiset muutokset voivat olla muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä (HE 161/2016 vp). Tiedot on toimitettava maksutta. Koska sama tieto on toimitettava viranomaiselle vain kerran, ei tietoja tarvitse toimittaa siinä tapauksessa, että ne ovat jo saatavissa 154 §:ssä tarkoitettujen avointen rajapintojen kautta. Liikenne- ja viestintävirastolla on 179 §:n 3 momentin mukaisesti oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n sääntely pohjautuu ITS-direktiiviin, jonka multimodaaliasetus velvoittaa liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen. Multimodaaliasetuksen kolmas artikla velvoittaa jäsenvaltion perustamaan kansallisen yhteyspisteen, josta datan käyttäjät saavat vähintään asetuksen kohteena olevaa dataa, jota liikenneviranomaiset, liikenteenharjoittajat, infrastruktuurin haltijat sekä kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajat antavat.

Yhteyspisteen tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä, vaan yhteyspiste voidaan toteuttaa eri muodoissa. Jäsenvaltiot voivat määrittellä, mikä toimija vastaa matka- ja liikennetiedon tarjonnasta. Jos asetuksen mukaiset tiedot sisällytetään kansalliseen yhteyspisteseen (NAP), on yhteyspisteen oltava asetuksen vaatimusten mukainen.

Suomessa kansallinen yhteyspiste on toteutettu Liikkumispalvelukatalogina, jonka hallinnointi on vuoden 2019 alusta asti ollut Liikenne- ja viestintäviraston tehtävä. Liikkumispalvelukatalogi on järjestelmä, johon on koottu katalogimaisesti eri liikkumispalveluiden rajapintoja. Liikkumispalvelukatalogiin liikkumispalvelujen tarjoajat ilmoittavat tiedot koneluettavista avoimista rajapinnoistaan ja palvelujen kehittäjät voivat hakea sieltä tarvitsemiaan tietoja. Mikäli kyseessä olevat tiedot ovat saatavissa jo olemassa olevista rajapinnoista, ei uutta rajapintaa tarvitse rakentaa, vaan riittää, että Liikkumispalvelukatalogiin ilmoittaa rajapinnat ja niiden kuvaukset. Mikäli taas rajapintaa ei vielä ole, mutta toimijalla on hallussaan olennaisia tietoja, velvoittaa laki rajapinnan rakentamiseen ja avaamiseen tai pienten toimijoiden osalta tietojen tallentamiseen suoraan Liikkumispalvelukatalogin yhteyteen toteutettuun tietovarastoon. Kansallisen yhteyspisteen on tarjottava käyttäjille hakupalveluita, jotka mahdollistavat datan hakeamisen metadatan sisältöä käyttämällä. Käyttäjillä tarkoitetaan tässä yhteydessä esimerkiksi palveluntarjoajia, jotka hyödyntävät kansallisia yhteyspisteitä datan hyödyntämisessä omissa palveluissaan. Loppukäyttäjillä tarkoitetaan liikkujia, jotka käyttävät palveluntarjoajien palveluita.

Multimodaaliasetuksen tarkoittamia dataa on Suomessa tarjolla Liikenne- ja viestintäviraston Liikkumispalvelukatalogin kautta joko niin, että varsinainen datarajapinta (joko toimijan oma tai yhteenliittymän oma) on linkitetty Liikkumispalvelukatalogiin, tai pienten toimijoiden osalta niin, että olennaiset tiedot on digitoitu Liikenne- ja viestintäviraston tarjoamalla 154 §:n edellyttämällä työkaluilla ja ilmoitettu Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston nykyisin NAP-palvelun yhteydessä tarjoamaa ja liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n edellyttämää digitointityökalua ja tietovarastoa käyttävien toimijoiden data on avointa dataa.

Nykytilanteessa tiedon hyödyntäjän sekä loppukäyttäjän näkökulmasta tiedon laadussa ja sen löytymisessä on merkittäviä puutteita. Toimijoiden näkökulmasta yhteentoimivuus ja yhteiset pelisäännöt ovat myös kehitysasteella. Tämä aiheuttaa toiminnan tehottomuutta sekä liikkumisen tiedon käyttöön liittyviä haasteita. Nykyiseen palvelumalliin on koottu paljon tietoa, mutta katalogimalli ei ole optimaalinen tiedon jatkokäyttöä varten, koska jokaisen toimijan palvelut ovat oma rajapintansa. Näin ollen useiden toimijoiden katalogissa yksittäisiä rajapintoja on koottavaksi todella paljon. Nykymallissa kukaan ei myöskään tarkista tai jalosta toimijoiden toimittaman tiedon laatua, joka on ehdottomasti eniten resursseja vaativa työvaihe. Valtiolta on tämän vuoksi toivottu osallistumista laadukkaaseen tiedon tuottamiseen palvelutoimijoille. Kehitystä ei tapahdu ilman kattavia investointeja ja yhteistä koordinaatiota.

Nykytilan ongelmana on myös liikkumisen tietopalveluiden tuottamiseen liittyvät roolit ja vastuut, jotka tarvitsevat selkeyttämistä. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston rooli on moniulotteinen. Virasto on Liikenteen palveluista annetun lain mukaan toimivaltainen valvontaviranomainen (National Body). Samanaikaisesti virasto tuottaa yhtä valvomistaan NAP-palveluista, Liikkumispalvelukatalogia. Jotta tilanne selkeytyisi, on mahdollistettava palvelun hankkiminen toiselta taholta. Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskittyä valvovan ja markkinoita seuraavan viranomaisen rooliin, jossa ei olisi operatiivisia järjestelmävastuita.

Liikkumiseen liittyvän tiedon hyödyntämisessä pyritään Suomessa luomaan eri tietolähteitä verkottava ja yhdistelevä datanhallintarakente. Sen perustana on hajautettu tiedonhallinta, jossa data kootaan ja säilytetään hajautetusti siten, että se voidaan aina hakea mahdollisimman ajantasaisena alkuperäiseltä lähteeltään. Rakente edellyttää kuitenkin toimiakseen, että datan liikkumista helpottavat koordinaatiuroolit, kuten metadatooperaattori, tunnistetaan ja löydetään

vastuulliset tahot hoitamaan näitä tehtäviä. Tietopalveluiden resursoinnin parantamiseksi ja osaamisen keskittämiseksi tietopalveluiden koordinoijaksi ehdotetaan kilpailuneutraalia julkishallinnon toimijaa, erityistehtäväyhtiö Traffic Management Finland Oy:tä. Traffic Management Finland Oy on valtion kokonaan omistaman erityistehtäväkonsernin emoyhtiö.

Nykyiset velvoitteet vastaanottaa liikunnan tiedon rajapinnat sekä tarjota tekninen palvelu ovat Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. Jatkossa virasto voisi hoitaa nämä velvoitteet hankkimalla tietopalvelun Traffic Management Finland Oy:lta. TMF voisi kehittää tietojen laadun, kun sille suunniteltu uusi rooli eri tietolähteiden kokoajana mahdollistaisi myös jalostettujen tietopalveluiden myymisen tiedon tuottajille. Nykyisessä mallissa viranomaisella ei ole voinut tätä tehdä. Yhdistämällä eri NAP-palvelut TMF pystyisi myös yhdistämään muun muassa liikenteen häiriötiedot reitti- ja aikataulutietoihin ja tätä kautta tarjoamaan laajempia tietopalveluita. Koska myös tietopalvelun tuottaminen voitaisiin hankkia TMF:lta, olisi myös säännöllisen liikenteen muutosten ilmoitus tarkoituksenmukaista tehdä palvelua tuottavalle ja ylläpitävälle taholle. Näin palveluntarjoaja voisi käytännössä asettaa muutostiedot helpommin saataville. Tämän vuoksi esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston hankkiessa tietopalvelun TMF:lta, olisi myös 179 §:n mukaiset muutostoimitukset tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

Hyväksymispäätöksiä koskeva muutoksenhaku ja hallinnolliset seuraamukset. Liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään erilaisista viranomaisen hyväksyntää vaativista toiminnanharjoittamisen muodoista. Muun muassa merenkulun koulutuksen järjestäjänä, kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden järjestäjänä ja rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottajana toimiminen edellyttää toimivaltaisen viranomaisen antamaa myönteistä hyväksymispäätöstä. Hyväksymispäätöstä edellyttäviä toiminnanharjoittamisen muotoja sisältyy niin tieliikennettä, rautatieliikennettä, merenkulkua kuin ilmailua koskeviin säännöksiin. Taksisääntelyn epäkohtia koskevan hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä huomattiin tarve varmistaa, että kaikkia hyväksymispäätöksiä koskien on olemassa muutoksenhakumenettelyt. Samassa yhteydessä päätettiin myös varmistaa, että hyväksymispäätöksien osalta on säädetty hyväksynnän peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus tarvittaessa huomautuksella tai varoituksella puuttua toimintaan, joka ei ole asianmukaista.

Toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi hyväksymispäätöksistä koskevista yleisistä menettelysäännöksistä. Muutoksella luotaisiin yleiset säännökset muutoksen hakemiseksi hyväksymistä koskevaan päätökseen. Lisäksi säädettäisiin hyväksynnän peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta sekä viranomaisen mahdollisuudesta puuttua tarvittaessa huomautuksella tai varoituksella toimintaan. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännösten olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin.

Asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet. Liikenteen palveluista annettuun lakiin sisältyy pätevyyskoskevia asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia. Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyskokeiden suorittamista perustason ammattipätevyyskokeella koskien on lakiin, kokeen tasalaatuisuuden turvaamiseksi, tarve lisätä säännös, jolla annettaisiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaansa kuuluvan kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Osaa laivaväen pätevyyskoskevia valtuuksia on tarve täsmentää valtuutus- ja säännösten selkeyden lisäämiseksi. Esimerkiksi aluksen radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimusten osalta 104 §:ään on tarve lisätä selkeä maininta siitä, että valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyt-

töön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena. Radioaseman käyttäjän pätevyysvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä (508/2018). Lisäksi osaa valtuutussäännöksistä on tarpeen laajentaa muun muassa vastaamaan kansainvälisissä Suomea velvoittavissa säädöksissä tapahtuneita tai tapahtuvia muutoksia.

Muut pätevyksiä koskevat täsmennykset. Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:ssä säädetään lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikköä koskevista vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä vain aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Kyseisen momentin sanamuodosta ei suoraan ilmene, että se edellyttää aluksilta konepäällikköä. Lainkohtaa on muutettava niin, että siitä käy selvästi ilmi se, että aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Lisäksi aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistämisestä on tarpeen laajentaa. Vaatimus erillisestä konepäälliköstä on koettu ylimitoitetuksi ns. vene-kokoluokan aluksissa, jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että niitä voidaan käyttää ohjauspaikalta. Osalle yhteisaluksien miehistöstä on jouduttu myöntämään toistuvia erivapauksia konepäällikön toimeen, vaikka aluksen päälliköllä on koneenhoitajan kirja. Muutoksella on tarkoitus helpottaa myös luotsiveneiden ja pienten vesibussien toimintaa.

Liikenteen palveluista annetun lain 97 §:n 22 kohdan meripalvelua koskevaa määritelmää on tarve täsmentää lisäämällä siihen maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 10 kohdassa.

Direktiivien kansallinen täytäntöönpano. Nykyisessä sääntelyssä EU:n sisävesiä koskevat ammattipätevyysäännökset on toimeenpantu viittauksilla liikenteen palveluista annetun lain 106 ja 112 §:ssä. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin kansallinen täytäntöönpano edellyttää näiden viittausten korjaamista. Lisäksi direktiivin edellyttämät velvoitteet kirjoitetaan nykyistä kattavammin auki sääntelyn selkeyttämiseksi. Muutoksia tehdään myös liikenteen palveluista annetun lain 194 ja 250 §:ään. Lakiin myös lisättäisiin uusi 242 a §.

Merenkulun vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin kansallinen täytäntöönpano edellyttää lain 110 ja 113 §:n muuttamista.

Muut muutokset. Liikenteen palveluista annetun lain 181 §:ssä säädetään palvelusopimusasetuksessa tarkoitetuista tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista. Pykälän 3 momentin 7 kohdan mukaan Lahden kaupunki on tieliikenteen toimivaltainen viranomainen Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella. Koska Iitti siirtyy Kymenlaakson maakunnasta Päijät-Hämeen maakuntaan 1.1.2021 ja Lahden kaupunki on Päijät-Hämeen maakunnan alueen tieliikenteen toimivaltainen viranomainen, on lain kohtaa tarve muuttaa siten, että Iitti liitetään Lahden kaupungin toimivalta-alueeseen. Lisäksi 181 §:n 6 momentin mukaan kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. Momentti ei mahdollista kuntarajojen ylittävän julkisen henkilöliikenteen hankkimista ja on siten osoittautunut ongelmalliseksi esimerkiksi perusopetuksen koulukuljetuksien osalta. Momenttia on tarpeen muuttaa nykyistä joustavamman ja yhdenvertaisemman julkisen henkilöliikenteen ja sen hankkimisen mahdollistamiseksi eri kuntien ja kuntayhtymien välillä.

Tekniset muutokset. Liikenteen palveluista annetun lain kolmannessa vaiheessa lain pykälänumerointi muutettiin juoksevaksi. Eduskunta edellytti muutosta lain toista vaihetta hyväksyessään antamassaan lausumassa (EV 20/2018 vp). Samalla lain muodostamaa kokonaisuutta pyrittiin selkeyttämään tarkentamalla useiden lain pykälien otsikointia siten, että ne kuvaavat paremmin pykälän sisältöä. Kolmatta vaihetta hyväksyessään eduskunta edellytti (EV 251/2018 vp) myös lain lukunumeroinnin muuttamista juoksevaksi. Näin ollen lain lukunumerointi on tarve muuttaa. Sen myötä on tarve korjata myös lain sisäiset viittaukset. Lisäksi lakiin on tarve tehdä muita teknisiä ja kielellisiä korjauksia, kuten korjata vuoden 2019 virastouudistuksessa muuttuneet virastojen nimet, poistaa uudistuksessa yhdistyneiden virastojen välisestä salassa pidettävän tiedon luovutuksesta säättäminen sekä selkeyttää julkisen henkilöliikenteen tukia ja luvanhakijoita ja -haltijoita koskevia käsitteitä. Samalla ehdotetaan korjauksia myös liikenteen palveluista annetun lain ruotsinkieliseen versioon.

3.2 Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista

Hankintalaki (1397/2016) perustuu neuvoston ja parlamentin direktiiviin julkisista hankinnoista (2004/18/EY) sekä hankintojen oikeussuojaa koskeviin direktiiveihin (89/665/ETY sekä 2007/66/EY). Laissa asetetaan säännöt julkisten hankintojen kilpailuttamisvelvollisuudesta julkisyhteisöjä ja muita lain hankintayksiköjä koskien sekä säännellään hankintamenettelyistä, hankintojen ilmoittamisesta, soveltamisalasta, hankintamenettelyssä asetetuista vaatimuksista ja kriteereistä, tarjousten vertailusta, hankintaa koskevista päätöksistä sekä oikeussuojakeinoista. Lakiin on tarve tehdä lakiviittaukseen liittyvä tekninen muutos.

3.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) annettu laki sisältää muun muassa säännökset aluksen miehityksestä, vahdinpidosta, miehistön luetteloinnista sekä velvollisuudesta ilmoittaa tietoja liikenneasioiden rekisteriin. Lakiin tehtäisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin edellyttävä muutos 26 d §:ään, jolla pannaan kansallisesti täytäntöön direktiivin meripalvelun kirjaamista ja vahvistamista koskevat velvoitteet. Direktiivissä säädetyn meripalvelukirjan kaltaista asiakirjaa ei ole nykyisellään käytössä Suomen merenkulussa tai sisävesiliikenteessä.

Lisäksi lain 2 §:n meripalvelun määritelmää on tarve täsmentää vastaavalla tavalla, kuin liikenteen palveluista annettua lakia esitetään muutettavaksi. Meripalvelua koskevaan määritelmään ehdotetaan lisättäväksi maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyydistodistuksen kannalta. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 15 kohdassa.

3.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018) annetussa laissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston asemasta, tehtävistä ja toiminnasta. Liikenne- ja viestintäviraston yhtenä tehtävänä on joukkoliikennepalveluiden eli julkisen henkilöliikenteen valtakunnallinen koordinointi. Tehtävä pitää sisällään muun muassa tiedonhallintatehtävät, kansallisena yhteyspisteenä liikkumisrajapintoihin toimimisen, liikkumispalveluiden tiedon avaamiseen liittyvät tekniset tukitehtävät, liikkumispalveluiden yhteensovittamisen ja alan kehittämisen. (HE 61/2016 vp). Vuoden 2020 voimaan tulleen muutoksen (1504/2019, HE 91/2019 vp) myötä tehtävään kuuluu lisäksi julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentaminen ja rahoituksen kohdentamiseen liittyvä ELY-keskusten ohjaus. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on lisäksi hoitaa saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoitustehtävää. Varsinais-Suomen ELY-keskus

hankkii saariston yhteysalusliikennepalvelut kilpailuttamalla sekä myöntää avustuksia henkilö- ja tavarakuljetusten järjestämiseen yhteysalusliikennereittien ulkopuolella. Tehtävään osoitetaan määräraha valtion talousarvioissa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ELY-keskuksen ohjauksesta sekä saariston liikenne- ja kuljetuspalveluita koskevan määrärahan hallinnoinnista ja kohdentamisesta. Vuoden 2020 alussa voimaan tulleella muutoksella (1504/2019, HE 91/2019 vp) viraston tehtävänä on lisäksi kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtia yksityistieihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastata yksityistieavustusten kohdentamisesta.

Ennen virastouudistusta silloinen Liikennevirasto vastasi ELY-keskusten tulohajauksesta ja toiminnallisesta ohjauksesta. Virastouudistuksen myötä joukkoliikennepalveluihin, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoitukseen sekä yksityistieasioihin liittyvät asiat siirtyivät Liikenne- ja viestintävirastolle. Väylävirastosta annetun lain (862/2009) 2 §:n 1 momentin 6 kohdan (936/2018) mukaan virasto vastaa ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa. Väylävirasto vastaa edelleen ELY-keskusten tulossopimusten laatimisesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 7 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolia on tarpeen tarkentaa siten, että laissa olisi nimenomaisesti säädetty, että virasto ohjaa ELY-keskuksia edellä mainituissa sille siirtyneissä tehtävissä. Kyse ei olisi siten uudesta tehtävästä. Ohjauksesta käytettäisiin jatkossa samaa kielellistä ilmausta, toimialaohjaus, kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa lain 8 §:ssä (31/2015, HE 2019/2014 vp) käytetään. Virastolle kuuluva toimialaohjaus olisi luonteeltaan yleistä, eikä tapauskohtaista.

3.5 Painelaitelaki

Painelaitelakia (1144/2016) sovelletaan erilaisiin painelaitteisiin, mukaan lukien alusten painelaitteisiin. Lain 100 §:n 1 momenttiin on tarve tehdä lakiviittaukseen liittyvä tekninen muutos. Samalla mainittua pykälää selkeytettäisiin.

3.6 Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettu laki

Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia (1398/2016, jäljempänä erityisalojen hankintalaki) perustuu neuvoston ja parlamentin direktiiviin vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta (2004/17/EY). Erityisalojen hankintalaki vastaa pääpiirteissään hankintalakia, joskin siinä säädetty hankintamenettelyt ovat hankintalakia joustavampia. Lakiin on tarve tehdä lakiviittaukseen liittyvä tekninen muutos.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Laki liikenteen palveluista

EU-säädöksen kansallinen täytäntöönpano

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan tehtäväksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät muutokset, jotka koskevat keskeisimmiltä osin 96, 106, 112, 194 ja 250 §:iä. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi uusi 242 a §. Suomen

osalta direktiivin kansallinen täytäntöön paneminen koskee muiden jäsenvaltioiden ja tietyin edellytyksin kolmansien maiden myöntämien pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen tunnustamista, viranomaisten hallinnollisia velvoitteita sekä seuraamuksia.

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiiviä muuttamista koskeva direktiivi edellyttää liikenteen palveluista annetun lain 110:n § 2 momentin muutosta. Lainkohtaan ehdotetaan lisättäväksi maininta aluksella työskentelyä varten vaadittavan asiakirjatodisteen tunnustamisesta. Lisäksi 113 §:ään on tarpeen lisätä maininta asiakirjojen säilyttämisestä aluksella joko kirjallisena tai sähköisessä muodossa.

Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen

Esitetyt väliaikaiset lakiehdotukset parantavat Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia huolehtia yhteiskunnan toiminnan jatkuvuudesta liikenteen alalla covid-19-taudin aikana.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 18 a §, jolla laajennettaisiin väliaikaisesti henkilökuljetuspalveluja tarjoavien tieliikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuutta. Voimassa olevan lain mukaan varautumisvelvollisuus koskee vain luvanhaltijoita, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa taikka ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa. Uusi ehdotettu 18 a § laajentaisi varautumisvelvollisuuden koskemaan myös taksiliikenteen toimijoita ja toimijoita, joilla on liikennekäytössä 15 tai vähemmän kuin 15 linja-autoa, ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Tavaraliikenneluvan haltijoista laajennus koskisi vain niitä, jotka harjoittavat myös henkilökuljetusta. Varautumisvelvollisuus olisi ehdollinen ja voimassa väliaikaisesti 30.6.2021 saakka. Velvoitteen käyttöönotto riippuisi covid-19-epidemian tilanteesta ja siitä, edellyttäisikö tilanne varautumista. Ehdotuksen mukaan pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuus olisi suurempia toimijoita suppeampi. Ehdotuksella turvattaisiin liikennepalveluiden saatavuus ja matkustajien terveys covid-19-epidemian aikana.

Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä 98 §:ssä tarkoitettujen kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentämisestä vastaamaan sen ulkomaisen viranomaisen myöntämän pätevyystodistuksen, jonka tunnustamiseksi kelpoisuustodistus on annettu, mahdollista voimassaoloajan pidennystä. STCW-yleissopimuksen liitteen I/2 säännön 8 kohdan mukaan kelpoisuustodistukset saavat olla voimassa vain niin kauan, kuin sen perustana oleva pätevyyskirja on voimassa, kuitenkin enintään viisi vuotta. STCW-yleissopimus tai merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivi ei estä kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennystä, kunhan voimassaoloaika ei ylitä kelpoisuustodistuksen perustana olevan pätevyyskirjan voimassaoloaika tai viiden vuoden enimmäisvoimassaoloaika.

Merenkulkuala on korostetun kansainvälinen, joten sen toiminnot ovat sidoksissa muiden valtioiden mahdollisiin rajoitustoimiin. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen jatkuvuutta, sillä Suomen tuonnista ja viennistä arviolta noin 80–90 prosenttia kulkee laivoilla. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaa laajentamalla mahdollistettaisiin tarvittaessa nopea ja tehokas reagointi covid-19-taudin aiheuttamiin erityisvaatimuksiin. Ehdotettu muutos olisi voimassa 30.6.2021 saakka.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 179 a §, jossa säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien ilmoitusajasta covid-19-epidemian aikana. Ehdotuksen mukaan henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien olisi tehtävä ilmoitus säännöllisesti tar-

jottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista. Ilmoitus olisi tehtävä Traffic Management Finland Oy:lle sen ollessa 179 §:n mukaisesti muutosilmoitusten vastaanottaja. Ehdotettu poikkeus voimassa olevasta 60 päivän ilmoitusajasta mahdollistaisi joukkoliikenteen toimijoiden muuttaa esimerkiksi aikataulujaan ja reittejään nykyistä nopeammin covid-19-epidemian aikana, ja sitä kautta sopeuttaa liiketoimintaansa muuttuvissa olosuhteissa. Ehdotettu säännös vastaa osittain lain 179 §:n 5 momentin määräaikaista poikkeusta ja olisi voimassa 30.6.2021 saakka.

Hyväksymispäätöksiä koskevat menettelyt

Hallinnollisia seuraamuksia ja muutoksenhakua koskevaan lukuun (VII osan nykyinen 1 luku, ehdotettu 31 luku) sisältyviä 241, 242 ja 245 §:iä ehdotetaan muutettavaksi siten, että ne sisältäisivät yleiset muutoksenhakusäännökset liikenteen palveluista annetun lain nojalla myönnettäviin viranomaisen myöntämiin hyväksymispäätöksiin sekä muut menettelylliset säännökset, mukaan lukien säännökset, joilla viranomainen voi puuttua hyväksymispäätöksen nojalla harjoitettavassa toiminnassa ilmeneviin puutteisiin. Muutoksella tavoitellaan toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistamista. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännöksiä olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin.

Asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksien selkeyttäminen ja laajentaminen

Liikenteen palveluista annettuun lain 32 §:ään lisättäisiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaansa kuuluvan kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Määräyksenantovaltuudella turvattaisiin kokeiden tasalaatuisuus ja tarkoituksenmukainen toteutus. Lisäksi selkeytettäisiin 104 §:n radioasemankäyttäjän pätevyyskoskevaa asetuksenantovaltuutta, jonka perusteella valtioneuvosto voi antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena. Lisäksi 107 §:n määräyksenantovaltuutta täsmennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä voitaisiin paremmin huomioida EU-sääntelystä tulevat vaatimukset ja muutostarpeet. Lisäksi 108 §:n laivaväen erityiskoulutusta koskevaa asetuksenantovaltuutusta ehdotetaan laajennettavaksi, jotta se vastaisi jo voimaan tulleita ja mahdollisia tulevia kansainvälisiä säädösmuutoksia.

Muut laivaväen pätevyyskoskevat täsmennykset

Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:n lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimuksia ehdotetaan täsmennettäväksi aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistämisen osalta. Lähtökohtaisesti aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä pienissä, koneteholtaan alle 350 kilowatin aluksissa, jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Muutoksen myötä laivaisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voisi vahvistaa aluksen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen siten, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä myös suuremmissa, koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, jos aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisen turvallisen hoitamisen. Aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen olisi mahdollista vain, jos sen ei voitaisi arvioida aiheuttavan vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Lisäksi pykälän otsikointia ehdotetaan muutettavaksi niin, että se kattaa myös 9 momenttiin sisältyvän asetuksenantovaltuuden painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset.

Lisäksi meripalvelun määritelmää ehdotetaan täsmennettäväksi. 97 §:n 22 kohdan meripalvelua koskevaan määritelmään lisättäisiin maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Maininta katkaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena, kuten lain 99 §:n mukaisissa lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimuksissa. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 10 kohdassa.

Valtionavustusten maksamisen ja takaisinperinnän toimivaltamuutokset

Muutoksella toimivaltaisilta ELY-keskuksilta siirrettäisiin maksatukseen, käytön valvontaan ja takaisinperintään liittyvää toimivaltaa KEHA-keskukselle. Maksatusten, käytön valvonnan ja takaisinperinnän hoitaminen jatkossa KEHA-keskuksen maksatusyksikössä hoituisi ilman resurssisiirtoja ELY-keskuksista ja tukisi siten niiden toimintaa. Tehtävien keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaa lisäksi resurssien hyödyntämistä ja parantaisi valtion rahankäyttöä ja valvontaa.

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:lta

Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää multimodaaliasetuksen (EU) 2017/1926 mukaisen liikkumisen tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:lta liikenteen palveluista annetun lain 213 §:n mukaisesti. Jatkossa virasto vastaisi edelleen tietopalvelusta, mutta TMF voisi tuottaa, ylläpitää ja kehittää palvelua ja tähän tarvittavaa tietojärjestelmää. Ehdotetun muutoksen myötä TMF voisi tarjota liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen liittyvät tekniset työkalut sekä vastaanottaa rajapinnat. Liikennevälineraajat ylittävään aikataulu- ja reittitietoon liittyvät järjestelmät saataisiin muutoksen myötä osaksi esitettyä Traffic Management Finland Oy:n koordinoimaa laajempaa liikenteen koontitietokantaa. Muutoksella edistettäisiin liikennejärjestelmän vaikuttavuustavoitteiden toteutumista ja liikenteen digitalisaation täysimittaista hyödyntämistä.

Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajien ilmoitusaikaa koskevan 179 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että jos Liikenne- ja viestintävirasto 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:lta, on ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle. Muutoksen myötä säännöllisen liikenteen 60 päivän muutosilmoitusten vastaanottaja olisi TMF, jos Liikenne- ja viestintävirasto on hankkinut tietopalvelun tältä palveluntarjoajalta. Koska myös liikkumisen tietopalvelun tuottaminen sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät voitaisiin muutoksen myötä hankkia Traffic Management Finland Oy:lta, olisi myös säännöllisen liikenteen ilmoitusvelvollisuus tarkoituksenmukaista tehdä tälle liikkumistietojen kokoamisesta vastaavalle taholle. Näin tietopalvelun tarjoaja voisi käytännössä asettaa muutostiedot helpommin saataville. Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 179 a §, jossa säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajien ilmoitusaikasta covid-19-epidemian aikana. Lisättäväksi ehdotetun pykälän mukaan ilmoitus olisi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle tai Traffic Management Finland Oy:lle sen ollessa 179 §:n mukaisesti muutosilmoitusten vastaanottaja.

Tekniset muutokset ja lain luettavuuden parantaminen

Liikenteen palveluista annetun lain lukunumerointi muutettaisiin eduskunnan lausumassaan (EV 251/2018 vp) edellyttämällä tavalla. Samalla korjattaisiin muuttuvan lukunumeroinnin

myötä lain sisäisiä viittauksia. Lain osien numerointi säilyy entisellään. Esitetyillä muutoksilla parannettaisiin lain luettavuutta. Lisäksi lakiin tehtäisiin teknisiä muutoksia, kuten korjattaisiin 99 ja 161 §:ään virastouudistusta vastaavat uudet virastojen nimet. Lain 41 §:ään tehtäisiin kielellinen muutos ja 43 §:stä poistettaisiin päällekkäistä sääntelyä. Lisäksi 161 §:stä poistettaisiin 5 momentti tarpeettomana, koska salassa pidettävän tiedon luovutuksesta säätämislle ei virastouudistuksen myötä ole tarvetta sekä korjattaisiin pykälän 6 momentissa oleva virheellinen viittausmuutos. Lain 181 §:ää muutettaisiin siten, että liitti lisättäisiin Lahden kaupungin toimivalta-alueeseen, sillä liitti siirtyy Kymenlaakson maakunnasta Päijät-Hämeen maakuntaan 1.1.2021 ja Lahden kaupunki on Päijät-Hämeen maakunnan alueen tieliikenteen toimivaltainen viranomaisena. Lisäksi 181 §:ään lisättäisiin säännös, jolla mahdollistettaisiin julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen nykyistä joustavammin ja yhdenvertaisemmin eri kuntien ja kuntayhtymien välillä. Tieliikennelain uudistuksen ja voimaantulon myötä kumottaisiin 262 §:n 2 momentti ja 264 § 3 momentti, jotka on uudistuksessa siirretty tämän lain 268 §:ään. Teknisenä muutoksena korjattaisiin myös liikenteen palveluista annetun lain 173–175 §:n otsikoita ja selkeytettäisiin mainituissa pykälissä käytettäviä käsitteitä sekä virheelliset viittaukset. Lisäksi 174 §:n 1 momentista ehdotetaan poistettavaksi ministeriön toimivalta käyttää rahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista. Jatkossa vain Liikenne- ja viestintävirasto saisi käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen, myös silloin kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Hankintamenettelyitä koskevia pykälä selkeytettäisiin muun muassa lisäämällä viittauksia hankintalakiin. Liikenteen palveluista annetun lain 162 §:ää täsmennettäisiin lisäämällä viittaukset hankintalain 58, 60 ja 131 §:ään suoraan hankintojen ilmoittamisesta. Lain 171 §:ää selkeytettäisiin kielellisesti ja pykälään lisättäisiin selkeyttävä viittaus hallintolain 55 §:ään ja 62 §:n yleistiedoksianto. Lisäksi hankinta-asioiden muutoksenhakua koskeva 260 §:ää selkeytettäisiin ja luettavuutta parannettaisiin jakamalla voimassaoleva pykälä useampaan momenttiin. Ehdotetun 260 §:n 1 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 147 §:n 4 momenttiin. Samalla pykälään lisättäisiin suoraan hankintoja koskevat 4 ja 5 momentit.

Luvanhakijoita ja -haltijoita koskevia käsitteitä muutettaisiin siten, että liikenteen palveluista annetussa laissa käytettäisiin yhdenmukaisesti käsitteitä luvanhaltija ja luvanhakija yhteen kirjoitettuna. Lain 5 §:n 3 momenttiin, 70 §:n 2 momenttiin, 131 §:n 2 momenttiin, 150 §:n 1 ja 2 momenttiin, 198 §:n 1 ja 2 momenttiin, 208 §:n 2 ja 3 momenttiin, 242 §:n 1 ja 2 momenttiin, 243 §:n 1 momenttiin, 253 §:ään sekä 264 §:n 1 momenttiin tehtäisiin edellä mainitut kielelliset täsmennykset.

4.1.2 Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista

Hankintalain (1397/2016) 9 §:ään ehdotetulla muutoksella tehtäisiin aiempiin lakimuutoksiin liittyvä tekninen korjaus lakiviittaukseen.

4.1.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n meripalvelun määritelmään ehdotetaan tehtäväksi vastaava kielellinen täsmennys, kuin tehtäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin. Pykälän 30 kohtaan lisättäisiin maininta meripalvelun tarkoitukseenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Muutettu määritelmä kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena. Lisäksi meripalvelun määritelmää on tarpeen selkeyttää poistamalla lossien

osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta. Lossit on määritelty saman pykälän 15 kohdassa.

Lisäksi lain 26 d §:ään ehdotetaan lisättäväksi meripalvelun kirjaamista ja vahvistamista koskevia velvoitteita aluksen päällikölle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetulla muutoksella pantaisiin täytäntöön sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklan 1 ja 2 kohtien asettamat vaatimukset. Aluksen päällikön olisi meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalvelukirjaan meripalveluaika ja matkat. Liikenne- ja viestintäviraston olisi miehistön jäsenen pyynnöstä vahvistettava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot.

4.1.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:ään ehdotetaan tehtäväksi tarkennus, jolla selkeytettäisiin viraston ohjausroolia ja käytettäisiin käsitettä toimialaohjaus.

4.1.5 Painelaitelaki

Painelaitelakiin (1144/2016) ehdotetulla muutoksella tehtäisiin aiempiin lakimuutoksiin liittyvä tekninen korjaus 100 §:n 1 momentin lakiviittaukseen. Samalla mainittua pykälää selkeytettäisiin.

4.1.6 Laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista

Erityisalojen hankintalain (1398/2016) 20 §:ään ehdotetulla muutoksella tehtäisiin aiempiin lakimuutoksiin liittyvä tekninen korjaus lakiviittaukseen.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Laki liikenteen palveluista

Taloudelliset vaikutukset

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä: Ehdotetun mukaisella liikkumisen tietopalvelun hankkimisella Traffic Management Finland Oy:ltä ei olisi välittömiä taloudellisia vaikutuksia, sillä Liikenne- ja viestintäviraston hankkiessa palvelun TMF:ltä, se käyttäisi virastolle järjestelmäkokonaisuuteen osoitetut nykyiset määrärahat palvelun hankkimiseen.

Vuoden 2019 virastouudistuksessa, jossa perustettiin Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto, siirtyi Liikenne- ja viestintävirastolle edellisessä Liikennevirastossa olleet joukkoliikennetehtävät ja niihin liittyvät liikkumisen tietopalvelut, joihin kuuluvat Liikkumispalvelukatalogi (NAP), joukkoliikenteen SaaS-palvelusopimus ja valtion osuus Digitransit yhteistyöstä. Näistä Liikkumispalvelukatalogin (NAP-palvelun) tuottaminen on lakisääteinen palvelu ja osin myös SaaS-palveluihin kuuluva RAE-työkalu, jolla voidaan digitoida reittejä. Näistä viraston vastuulla olevista palveluista SaaS-palvelusopimus ja Digitransit-osuus on tarkoitus siirtää TMF:lle, jotta se voi alkaa koostaa näitä palveluita osaksi laajempaa liikenteen koontitietokantaa. Tässä esityksessä ehdotetun muutoksen myötä myös multimodaaliasetuksen edellyttämän NAP-palvelun (Liikkumispalvelukatalogi) tuottaminen voitaisiin hankkia TMF:ltä. Ensimmäisessä vaiheessa yhtiölle siirrettäisiin nykyinen kehityssopimus NAP-palvelun tuottamisesta.

Näin ollen myös Liikkumispalvelukatalogin tiedot saataisiin osaksi TMF:n koordinoimaa laajempaa liikenteen koontitietokantaa.

Edellä mainitun Liikenne- ja viestintäviraston liikkumisen tietopalveluiden järjestelmäkokonaisuuden yhteenlasketut kulut ovat vuositasolla olleet 691 000 euroa, josta NAP-palvelun osuus on 102 000 euroa. Vuosikulu kattaa palveluiden ylläpidon sekä pienimuotoisen kehittämisen. Summassa ei ole mukana ELY-keskuksille SaaS-sopimukseen kuuluvia palveluita, joita ELY-keskukset alkavat rahoittaa itse vuoden 2021 alusta. Kulut sisältävät lisäksi brändinä Liikenne- ja viestintävirastolle jäävän Matka.fi –järjestelmän ylläpidon Digitransit-yhteistyössä, koska sen erottaminen Digitransit-yhteistyön muista kuluista olisi vaikeaa. Liikenne- ja viestintävirasto aikoo luopua palvelun ylläpidosta heti, kun toinen toimija alkaa ylläpitää valtakunnallista liikennevälinerajat ylittävää reittiopasta.

Muutoksen myötä Liikkumispalvelukatalogin hankkimiseen Traffic Management Finland Oy:ltä olisi perusteltua käyttää Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenoista nykyistä vastaava liikkumisen tietopalveluiden järjestelmäkokonaisuuteen käytetty summa, sillä kaikki nämä palvelut nykyisine sopimuksineen siirtyisivät jatkossa TMF:n tuottamiksi. Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle kuuluvat tietopalvelut SaaS-palvelusopimuksen ja Digitransit-yhteistyön osalta on tarkoitus siirtää kokonaan Traffic Management Finland Oy:lle. Liikkumispalvelukatalogi on kuitenkin tarkoitus tässä esityksessä ehdotetusti hankkia Traffic Management Finland Oy:ltä, tuottamisvastuun jäädessä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto on käyttänyt liikkumisen tietopalveluiden järjestelmäkokonaisuuteen, eli Liikkumispalvelukatalogin, SaaS-palveluiden ja Digitransit yhteistyön, tuottamiseen ja ylläpitoon kuluneet rahat toimintamomentilta 31.01.02⁴. Ehdotetulla muutoksella ei ole tunnistettuja määräraha vaikutuksia. Palveluiden tuottamiseen tarvittava rahoitus hoidettaisiin sopimusjärjestelyin laissa nimetyn tietopalvelun tarjoajan kanssa. Virasto käyttäisi tietopalveluihin osoitetut määrärahat hankkiessaan palvelun TMF:ltä palveluostoina. Määräraha pysyisi muutoksen myötä edelleen viraston budjetissa. Ehdotettu esitys ei myöskään vaadi vuoden 2021 valtion talousarviossa uutta määrärahaa eivätkä määrärahan käyttöperusteet muutu.

Ekosysteemin luomiseksi ja ylläpitämiseksi olisi oletettavaa, että myös taloudellista yhteistyötä eri toimijoiden kesken tullaan tarvitsemaan perustiedon laadukkaan tuottamisen rahoittamiseksi. Tällä hetkellä tätä yhteistyötä tehdään vain Liikenne- ja viestintäviraston koontikannassa ja Digitransitissa muun kuin markkinaehtoisen bussiliikenteen osalta. Jokainen alan toimija myös rahoittaa tiedon tuottamistyön itse. Ekosysteemin myötä jokaisen toimijan rahoittama summa pienenesi yhteistyön ansiosta, jolloin resursseja jäisi enemmän muuhun palvelukehitykseen. On selvää, että pelkästään nyt tietopalveluihin osoitetulla rahoituksella reitti- ja aikataulutiedon laadun hallintaan tuskin kokonaan pystytään, vaan eri toimijoiden tulisi edelleen osallistua oman datansa laadunhallinnan kustannuksiin. Tämä on kuitenkin huomattavasti edullisempaa kuin se, että jokainen toimija tekisi saman työn yksin. Avoimen datan avulla näiden perustietopalveluiden löytyminen yhdestä paikasta madaltaisi uusien yritysten markkinoille tuloa. Tällöin niiden ei tarvitsisi panostaa perustiedon hankintaan ja laadun varmistamiseen, vaan ne voisivat käyttää resurssinsa loppukäyttäjäpalveluiden rakentamiseen.

Ehdotettu muutos tukisi voimassa olevien alan yritysten kilpailukykyä ja koronakriisin jälkeistä elvyttämistä, loisi uutta liiketoimintaa Suomeen sekä kasvattaisi liikenteen yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Uuden hallinnointimallin myötä eri toimijoiden olisi helpompi päästä mukaan vaikuttamaan suomalaisen liikennedataekosysteemin kehittämiseen. Muutoksella voi siten olla

⁴ HE 29/2019 vp, s. 533.

huomattavia välillisiä taloudellisia vaikutuksia yritysten toimintaan, talouskasvuun sekä kilpailukykyyn. Positiiviset muutokset toimijoiden palveluissa ja niiden laadussa voivat edelleen vaikuttaa myös julkisten liikennepalveluiden kysyntään. Palveluiden siirrolla ei ole vaikutusta loppukäyttäjien kustannuksiin.

Tehokkaiden ja kattavien matka- ja kuljetusketjujen edistämisen ja ekosysteemin luomisen tavoitteena on merkittävät positiiviset vaikutukset kansantalouteen.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin kansallinen täytäntöönpano: Direktiivimuutoksista ei arvioida aiheutuvan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia viranomaisille tai alan toimijoille.

Vaikutukset yrityksiin ja työntekijöihin

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä: Muutos vaikuttaisi merkittävästi koko liikenteen alan toimijoiden tasaveroisiin toimintamahdollisuuksiin riippumatta yrityksen koosta tai maantieteellisestä alueesta. Erityisesti sääntely parantaisi pienten ja keskisuurten yritysten kasvumahdollisuuksia, kun erityistehtävayhtiö voisi tarjota jalostettua tietoa kaikkien saataville tasaveroisesti. TMF:n koordinoima ekosysteemi helpottaisi uusien yritysten markkinoille pääsyä sekä alalle tuloa tarjoamalla luotettavan perustiedon avoimen rajapinnan kautta kaikkien käyttöön. Muutoksella on positiivisia vaikutuksia kilpailun tasapuolisuuteen.

Loppukäyttäjät palvelut jätettäisiin alan toimijoiden kehitettäväksi ja markkinoille tuotavaksi. Tällä tavalla mahdollistettaisiin uutta liiketoimintaa ja erilaisten palvelumallien kehittämistä. Traffic Management Finland Oy:n kokoava rooli hyödyttäisi niin nykyisiä kuin alalle tulevia toimijoita sekä mahdollistaisi sen, että erityisesti työlään aikataulutiedon digitointi- ja laadunvarmistustyö tehtäisiin yhteen kertaan yhteistyössä, eikä moninkertaisesti eri yrityksissä ja toimijoissa. Tällöin alan nykyisillä ja uusilla toimijoilla olisi enemmän resursseja käytettäväksi loppukäyttäjille tarkoitettujen palveluiden kehittämiseen. Tämän myötä voitaisiin parantaa alan toimijoiden kilpailukykyä, joukkoliikenteen matkustuskokemusta sekä tarjota asiakkaille erilaisia vaihtoehtoja yhden keskitetyn loppukäyttäjät palvelun sijaan. Kaiken tämän pitäisi parantaa joukkoliikenteen suosiota ja näin vähentää liikenteestä syntyviä päästöjä.

Suomi on markkina-alueena pieni, minkä takia Suomen lippu- ja maksujärjestelmät tulisi rakentaa ainakin Pohjoismaiden välillä yhteentoimiviksi. Ehdotettu muutos loisi edellytyksiä rajat ylittävälle liikkumisen palveluille ja niiden kehittämiselle Pohjoismaissa. Suomen markkinoilla toimivat yritykset voisivat helpommin toimia myös muissa Pohjoismaissa ja saada näin arvokasta kokemusta ja vertailutietoja laajempaa kansainvälistymistä varten. Muutos voisi siten myös vahvistaa kansallisten yritysten kansainvälistä kilpailuasemaa. Yhteistyötä on tähän mennessä tehty muun muassa NeTEx-rajapinnan osalta Norjan ODIN-projektissa. Traffic Management Finland Oy:lle ehdotettu uusi rooli antaisi mahdollisuuden edelleen vahvistaa Suomen osallistumista yhteistyöhön ja tiedon välittämiseen. Sääntely myös ennakoisi tulevaa EU:n laajuista mallia tiedon hallinnassa sekä ITS-direktiivistä tulevien velvoitteiden laajentumista, minkä vuoksi toimijoiden olisi helpompi ennakoida sääntelyä ja suunnitella toimintaansa pitkäjänteisesti.

Lisäksi Suomesta on tähän asti puuttunut taho, joka pystyisi edustamaan Suomea kansainvälisessä ja erityisesti Pohjoismaisessa käytännön tason yhteistyössä sekä kokoamaan eri suomalaisten toimijoiden kantoja ja näkemyksiä muun muassa standardointiin liittyen ja välittämään tietoa eri toimijoiden kesken. Tämä taho tulisi jatkossa olemaan Traffic Management Finland

Oy. Muutos tehostaisi yhteistyötä eri toimijoiden näkökulmasta ja helpottaisi lisäksi kansainvälistä yhteistyötä siten, että muutoksen myötä Suomessa olisi yksi taho, johon ottaa yhteyttä.

Muutos ei rajoita tai vääristä markkinan kilpailua, sillä valtio-omisteisen yhtiön koordinaattorooli tiedonhallintajärjestelmässä ja palveluissa takaa sen, että tieto on kaikille saatavissa tasapuolisesti ja avoimesti monopolistisiin yrityksiin verrattuna.

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikkövaatimusten täsmentäminen: Ehdotetulla muutoksella, jolla mahdollistetaan aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen entistä laajemmin, helpotetaan kooltaan pienempien alusten, esimerkiksi vesibussien, luotsiveneiden ja pienten yhteysalusten toimintaa. Toimien yhdistäminen vähentää yritysten henkilöstökuluja, kun sama henkilö voi hoitaa molempia tehtäviä. Yritysten kustannukset voivat vähentyä myös siltä osin, kun niiden ei tarvitse hakea konepäällikön toimea koskevaa erivapautta. Muutoksen seurauksena työvoiman tarve saattaa vähentyä muutoksen kohteena olevan kokoluokan alusten osalta.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraavat vaikutukset: Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin täytäntöön panemisen myötä direktiivin mukaiset muiden jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden ammattipätevydet ovat voimassa Suomen sisävesillä. Jo nykyisellään alan toimijoilla olisi mahdollisuus työskennellä tai harjoittaa elinkeinoa Suomen sisävesillä muun jäsenvaltion myöntämällä pätevyydellä. Direktiivistä seuraa aluksen päällikölle velvollisuus kirjata meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjaan sen haltijan pyynnöstä. Uudella velvollisuudella ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia alusten päälliköiden tai laivaisännän toimintaan. Direktiivillä ei edellä kuvatuin perustein arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia työntekijöihin tai elinkeinonharjoittajien toimintaan.

Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen: Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen ja siitä aiheutuviin häiriötilanteisiin varautumista koskevilla muutoksilla arvioidaan olevan seuraavia vaikutuksia yrityksiin ja työntekijöihin:

- *18 a §:* Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa koskevan varautumisvelvollisuuden väliaikainen laajentaminen edellyttäisi myös pienempien toimijoiden, kuten taksiliikenteen toimijoiden ja toimijoiden, joilla on liikennekäytössä 15 tai vähemmän kuin 15 linja-autoa, ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, varautumista covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen ja huolehtimista matkustajien terveyteen liittyvistä toimenpiteistä. Tavaraliikenneluvan haltijoista laajennus koskisi vain niitä, jotka harjoittavat myös henkilökuljetusta. Varautumisvelvollisuus olisi ehdollinen. Vaikka pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuus olisi suurempia toimijoita suppeampi, vaatisi varautuminen yrityksiltä resursseja esimerkiksi varautumissuunnitelman laatimiseen ja työntekijöiden perehdyttämiseen sekä lisäksi yritysten hallinnollista taakkaa. Toisaalta varautumisvelvollisuus helpottaisi ja johdonmukaistaisi yritysten ja työntekijöiden toimintaa covid-19-epidemian aikana.
- *109 §:* Kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentämistä koskevalla väliaikaisella muutoksella edistettäisiin laivaliikenteen keskeytyksetöntä toimintaa covid-19-taudin aikana. Ehdotettu muutos helpottaa laivayritysten elinkeinotoimintaa sekä kelpoisuustodistusten omaavien henkilöiden työllisyyttä.
- *179 a §:* Henkilöliikenteen kuljetuspalveluita koskeviin ilmoituksiin liittyvä ehdotus mahdollistaisi liikennöitsijöille aikataulu- ja reittimuutokset sekä vuorojen perumisen

ja aloittamisen nykyistä nopeammassa aikataulussa covid-19-epidemian aikana. Lyhyemmän ilmoitusajan johdosta liikennöitsijät voisivat sopeuttaa kustannuksiaan nopeammin ja covid-19-epidemiasta johtuvat tulonmenetykset jäisivät pienemmiksi.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen: Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla väliaikaisilla muutoksilla tavoitellaan yhteiskunnallisten toimintojen turvaamista ja helpottamista covid-19-epidemian aikana. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaa laajentavalla kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa koskevalla muutoksella tavoiteltaisiin tavaraj- ja rahtikuljetusten jatkuvuuden turvaamista. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen jatkuvuutta, sillä Suomen tuonnista ja viennistä arviolta noin 80–90 prosenttia kulkee laivoilla. Nykysääntely voi vaarantaa merenkulun ja alusliikenteen jatkuvuuden covid-19-taudin aiheuttamissa olosuhteissa.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä: Muutos selkeyttää viranomaisen roolia ja tehtäviä. Tähän asti Liikenne- ja viestintävirasto on sekä tuottanut että valvonut tuottamaansa tietopalvelua itse. Muutos vaikuttaisi viraston toimintaprosesseihin myönteisesti, kun se voisi hankkia järjestelmäkehityksen kokonaispalveluna toiselta taholta ja virastolle jäisi selkeämmin palveluita valvovan viranomaisen rooli. Muutos vaikuttaa positiivisesti viranomaisen kykyyn hoitaa varsinaisia viranomaiselle kuuluvia tehtäviä. Sen myötä Liikenne- ja viestintävirasto voi kohdentaa resursseja ja työtehtäviä viranomaisen kannalta keskeisiin toimintoihin. Liikenne- ja viestintävirastolta siis lähtisi hallinnollista taakkaa eikä uusia resurssintarpeita muutoksen myötä synny. Liikkumispalvelukatalogin tuottamisen ei ole velvoitettu olevan viranomaistehtävä, joten merkittävää julkista valtaa tai viranomaistehtäviä muutoksella ei siirrettäisi.

KEHA-keskukselle siirtyvät maksatustehtävät ja takaisinperintä: Ehdotetuilla muutoksilla arvioidaan olevan toimivaltaisille ELY-keskuksille myönteisiä vaikutuksia. Maksatus- ja takaisinperintätehtävien valtakunnallinen keskittäminen on arvioitu helpottavan ja yhdenmukaistavan maksatusprosesseja sekä tukevan ELY-keskusten palvelujen digitalisaatiota. Maksatusta ja takaisinperintää koskevien tehtävien siirtäminen KEHA-keskukselle ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin. Maksatustehtäviä koskevat henkilösiirrot on toteutettu ja vastuu valmistelu- ja esittelytehtävistä siirretty useissa tehtävissä jo aikaisempina vuosina. Muutokset tukisivat siten ELY-keskusten toimintaa edelleen. Maksatusta ja takaisinperintää koskevien keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi myös valtion rahankäyttöä ja valvontaa ja vähentäisi ELY-keskuksille tehtävien hoitamisesta aiheutuvia kustannuksia (muun muassa atk-järjestelmät) ja hallinnollista taakkaa. Muutokset tehostavat edelleen sekä KEHA-keskuksen tuottavuutta että ELY-keskusten voimavarojen kohdentamista ja ovat siten merkityksellisiä julkisten palveluiden turvaamisen ja niiden kustannusten hillitsemisen kannalta.

Liikennepalvelujen julkinen tuki: Ehdotetulla muutoksella 174 §:ään arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Valtionavustusten myöntäminen on luonteeltaan operatiivista toimintaa ja soveltuu parhaiten virastolle. Virastouudistuksen myötä valtionavustusten myöntämisestä on keskitetty Liikenne- ja viestintävirastolle, eikä muutoksen arvioida lisäävän viraston työmäärää. Muutoksen myötä ainoastaan virasto hoitaisi määrärahan käytöstä muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämisen, suunnittelun ja tutkimustyöstä, myös silloin kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista. Ehdotetulla muutoksella on lisäksi selkeyttävä vaikutus hallinnonalan valtionavustustehtävien hoitamiseen.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskokeesta: Ehdotetulla muutoksella arvioidaan olevan myönteinen ja selkeyttävä vaikutus toimivaltaisen viranomaisen Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävien hoitamiseen.

Hyväksymispäätöksiä koskevan muutoksenhaun ja hallinnollisten sanktioiden täsmentäminen: Ehdotetulla muutoksella mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle aiempaa kattavammat keinot puuttua hyväksymispäätöksen nojalla harjoitetussa toiminnassa ilmeneviin puutteisiin. Lisäksi ehdotettu muutos selkeyttää hyväksymispäätöksiin sovellettavia muutoksenhaku-säännöksiä.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraavat vaikutukset: Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraa Liikenne- ja viestintävirastolle erinäisiä hallinnollisia velvollisuuksia, kuten meriväylän luonteisten sisävesiväylien luokittelu. Vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisiä. Suomen sisävesiliikenne on pääasiassa pienimuotoista ja kausiluonteista, joten on epätodennäköistä, että muista jäsenvaltioista tulisi merkittävää määrää työntekijöitä tai yrittäjiä Suomen sisävesille. Muiden jäsenvaltioiden toimijoilla on kyseinen mahdollisuus jo nykyäänkin, mutta viimeisen kymmenen vuoden aikana asiaan liittyviä tiedusteluita on toimijoilta tullut Suomen viranomaiselle vain muutamia. Ei ole tiedossa yhtään tapausta, jossa joku olisi toiminut Unionin pätevyyskirjalla Suomen sisävesillä. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole myöskään hallituksen esityksen kirjoittamishetkellä (20.10.2020) tietoa, että suomalainen olisi hakeutunut töihin muiden jäsenvaltioiden sisävesille.

Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen: Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla arvioidaan olevan seuraavia vaikutuksia viranomaisten toimintaan:

- *18 a §:* Henkilö- ja tavaraliikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuuden väliaikaisella laajentamisella pienempiin toimijoihin arvioidaan olevan selkeyttävä vaikutus toimivaltaisen viranomaisen Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin covid-19-epidemian aikana. Koska Suomessa on paljon julkisesti järjestettyä liikennettä, joka perustuu kilpailutettuihin hankintoihin, ovat kuljetuksia järjestävät viranomaiset keskeisessä roolissa covid-19-taudin leviämisen ehkäisemisessä. Toisaalta ehdotetun muutoksen arvioidaan lisäävän viranomaisten hallinnollista ja taloudellista taakkaa.
- *109 §:* Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaa väliaikaisesti laajentavalla kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa koskevalla muutoksella arvioidaan olevan Liikenne- ja viestintävirastolle myönteisiä ja toiminnan jatkuvuutta turvaavia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä kelpoisuustodistuksen voimassaoloaika sidotaan kelpoisuustodistuksen pohjana olevan ulkomaisen viranomaisen myöntämän pätevyysasiakirjan voimassaoloaikaan, mikä vähentää Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa covid-19-epidemian aikana.
- *179 a §:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu muutos ilmoitusajan väliaikaisesta lyhentämisestä covid-19-epidemian aikana mahdollistaa säännöllisen henkilöliikenteen vuorojen karsiutumisen hyvin lyhyellä varoitusajalla. Vuorojen nopealla karsiutumisella olisi vaikutusta sekä viranomaisten toimintaan että matkustajiin. Mikäli lakannut markkinaehtoinen vuoro olisi luonteeltaan kriittinen esimerkiksi huoltovarmuuden kannalta, toimivaltaisille joukkoliikenteen viranomaisille voisi aiheutua merkittäviä aikatauluhaasteita korvaavan liikenteen hankkimiseksi. Viranomaisten lisäksi matkustajilla voisi olla haasteita järjestää liikkumistaan aikataulujen muuttuessa nopeasti.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja vesiliikenteen sekä merenkulun turvallisuuteen

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä: Koska Traffic Management Finland Oy vastaa liikenteenohjauksesta, heillä on kattava kuva Suomen tiesäästä ja tieliikenteen häiriöistä. Yhdistämällä nämä tiedot reitti- ja aikataulutietoon, pystyttäisiin sään ja häiriöiden vaikutus huomioimaan paremmin joukkoliikenteessä ja näin parantamaan sekä turvallisuutta että ennakoitavuutta.

Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:n muuttamista koskevalla ehdotuksella mahdollistetaan aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen myös aiempaa suuremmissa aluksissa. Miehityksen vahvistaminen siten, että aluksen päällikkö saa toimia aluksen konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston taupauskohtaista harkintaa, jossa otettaisiin huomioon turvallisuusnäkökulmat. Ehdotuksessa erikseen edellytettäisiin, että menettely ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Mahdollisuus rajattaisiin vain sellaisiin aluksiin, jossa aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisen turvallisen hoitamisen. Näin ollen ehdotuksella ei arvioida olevan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Virastolle esitetty harkintavalta miehityksen vahvistamisen kautta varmistaa sen, että aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen voidaan tehdä aiheuttamatta vaaraa merenkulun turvallisuudelle ja meriympäristölle.

Esitetty muutos mahdollistaisi luotsien yhteysliikenteen, eli siirtoajojen tai muun kuin luotsaus-tehtäviin tarkoitettun kuljetuksen, toteuttamisen niin, ettei sen hoitamiseen tarvitse resursoida kahta henkilöä. Kyseisenlainen toiminta on mahdollista toteuttaa turvallisesti yhdelläkin henkilöllä, sillä luotsien käytössä olevien veneiden koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että myös koneistoa voidaan hallita ohjauspaikalta. Lisäksi luotsien käytössä olevat laiturit on toteutettu siten, että veneen kiinnittäminen onnistuu turvallisesti myös yhdellä henkilöllä. Sen sijaan luotsaustehtäviin tarkoitettussa kuljetuksessa miehistöön kuuluu aina kaksi henkilöä, joista toinen toimii veneen päällikkönä ja toinen turvamiehenä ja konepäällikkönä. Näin ollen esitetyllä muutoksella ei olisi vaikutusta itse luotsaustehtäviin tarkoitettujen kuljetusten toteuttamiseen, vaan niillä olisi jatkossakin aina vähintään kaksi henkilöä. Esitetyllä muutoksella ei olisi siten vaikutuksia myöskään luotsaustoiminnan turvallisuuteen.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraavat vaikutukset: Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin täytäntöön panemisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia vesiliikenteen turvallisuudelle. Muiden jäsenvaltioiden myöntämällä pätevyyksillä toimiminen Suomen sisävesiväylillä on jo nykyisellään mahdollista. Lisäksi niillä sisävesiväylillä, jotka luokitellaan meriväylän luonteisiksi alueiksi ja joilla kulkeminen vaatisi laajempaa osaamista, laivaväeltä edellytetään asianmukaisia lisäpätevyyskysymyksiä.

Varautuminen covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen: Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen eikä vesiliikenteen tai merenkulun turvallisuuteen.

- *18 a ja 179 a §:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla henkilö- ja tavara-liikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuutta ja henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajien ilmoitusaikaa koskevalla väliaikaisilla muutoksilla ei ole vaikutusta liikenneturvallisuuteen, sillä palvelutarjoajien ammattitaitoon tai lupiin kohdistuvista vaatimuksista ei tingitä.

- 109 §: Kelpoisuustodistusten voimassaoloaikojen pidentämistä koskevan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovalan väliaikaisella laajentamisella tavoitellaan merenkulun jatkuvuutta covid-19-epidemian aikana. Väliaikaiseksi tarkoitettu ehdotus koskee valmiiksi olemassa olevien kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentämistä, ei kokonaan uusien pätevyysasiakirjojen myöntämistä. Ehdotuksella ei siten ole merkittävää vaikutusta laivaväen ammattitaitoon eikä vesiliikenteen ja merenkulun turvallisuuteen.

4.2.2 Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista

Hankintalain (1397/2016) 9 §:ään tehtävä muutos on viittaustekninen, eikä siihen liity taloudellisia tai muitakaan vaikutuksia.

4.2.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

Taloudelliset vaikutukset: Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia koskevilla ehdotuksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Vaikutukset viranomaisen toimintaan: Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraa Liikenne- ja viestintävirastolle erinäisiä hallinnollisia velvollisuuksia. Keskeisin Liikenne- ja viestintäviraston uusi velvoite on pyydettyä vahvistaa unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat laivaisännän tai päällikön ilmoittamat tiedot. Ottaen huomioon aiempiin sisävesialan direktiiveihin pohjautuneiden tunnustamispyyntöjä koskevien tiedustelujen vähäinen määrä, vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäiset. Direktiivi edellyttää pientä muutosta Liikenne- ja viestintäviraston rekistereihin meripalvelukirjaan merkittyjen tietojen vahvistamista koskevan pyynnön varalta.

4.2.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

Taloudelliset vaikutukset

Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolin täsmentämisellä ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia.

Vaikutukset viranomaisen toimintaan:

Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolia esitetään edelleen täsmennettäväksi ja selkeytettäväksi. Säädöspohjaa ja viraston toimivaltaa ohjata ELY-keskuksia julkiseen henkilöliikenteeseen, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoitukseen sekä yksityistieasioihin liittyvissä asioissa olisi selkeytettävä tarkentamalla siitä käytettävää kielellistä ilmausta. Ohjauksesta käytettäisiin jatkossa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain kanssa yhtenevää kielellistä ilmausta toimialaohjaus. Muutos selkeyttäisi myös Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston työnjakoa ELY-keskusten ohjauksessa. Esitetyillä muutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta liikenne- ja viestintäviraston tai ELY-keskusten toimintaan. Kyseiset tehtävät ovat siirtyneet silloiselta Liikennevirastolta Liikenne- ja viestintävirastolle jo virastouudistuksen yhteydessä. On kuitenkin ilmennyt, että ELY-keskuksista puuttuu kyseessä oleviin tehtäviin liittyvää oikeudellista osaamista. Tämä puute olisi tarpeen korjata.

4.2.5 Painelaitelaki

Painelaitelakiin tehtävä muutos on pääasiassa viittaustekninen, eikä siihen liity taloudellisia tai muitakaan vaikutuksia.

4.2.6 Laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista

Erityisalojen hankintalain (1398/2016) 20 §:ään tehtävä muutos on viittaustekninen, eikä siihen liity taloudellisia tai muitakaan vaikutuksia.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Tähän esitykseen sisältyvien muutosehdotusten arvioidaan oleva sellaisia, että ne voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi: Suomi on direktiivin valmistelussa pyrkinyt lopputulokseen, jossa direktiivi pantaisiin toimeen mahdollisimman vähäisin vaatimuksin. Direktiivin täytäntöönpanon laajuuden valinnassa Suomella on direktiivien kaikkien velvoitteiden täytäntöönpanemisen lisäksi valittavana kaksi rajoitetun täytäntöönpanon mahdollistavaa vaihtoehtoa: pätevyysiaikojen koskevien vaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle jättäytyminen (2 artiklan 3 kohta) tai tätä hieman laajempi täytäntöönpaneminen (39 artiklan 2 kohta).

Jäsenvaltio voi direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan jättäytyä direktiivin pätevyysiaikojen koskevien vaatimusten ulkopuolelle, jos direktiivin soveltamisalaan kuuluvat henkilöt toimivat yksinomaan kansallisilla vesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon ja jotka liikennöivät yksinomaan lyhyillä, paikallista etua palvelevilla matkoilla, joilla etäisyys lähtöpaikasta ei millään hetkellä ylitä 10 kilometriä, tai liikennöivät kausiluonteisesti. Kausiluonteisella liikennöinnillä tarkoitetaan direktiivissä sellaista liikennöintiä, jota joka vuosi harjoitetaan enintään kuuden kuukauden ajan. Työvoiman vapaan liikkuvuuden turvaamiseksi tällainenkin jäsenvaltio joutuu kuitenkin toimeenpanemaan joitakin artikloita EU-pätevyysiaikojen tunnistamisesta ja viranomaisyhteistyöstä.

Suomessa ei tilastoida alusten sisävesillä tekemiä matkoja, eikä matkojen pituuksista siten voida esittää varmoja tietoja. On kuitenkin todennäköistä, että esimerkiksi Saimaan alueella osa matkoista ylittää mainitun kymmenen kilometrin raja-arvon. Myös kausiluonteisuutta koskevaan ehtoon liittyy epävarmuustekijöitä. Esimerkiksi matkustaja-alusliikennöinnin kausi rajoittuu huomattavasti alle kuuden kuukauden, ollen noin 3–4 kuukautta vuosittain, mutta osa lastialuksista liikennöi kaudesta riippuen pidempään. Lastialusten liikennöintikaudet vaihtelevat vuosittaisen jäätilanteen mukaan. Leutona talvena liikennöintikausi voi lastialuksella olla esimerkiksi 9 kuukautta.

Sekä matkan pituutta, että toiminnan kausiluonteisuutta koskevan ehdon ongelmana on Suomen kannalta se, että niiden soveltuvuuden arvioinnissa ei voida käyttää keskiarvoja. Vallitsevan tulkinnan mukaan asetettuja raja-arvoja ei tule ylittää laisinkaan. Direktiivin ulkopuolelle jättäytyminen edellyttäisi siten joko sitä, että Suomessa sisävesiliikennöinti rajattaisiin ainoastaan enintään kymmenen kilometrin pituisiin matkoihin, tai että vuosittainen liikennöintikausi rajattaisiin kestoltaan kuuteen kuukauteen. Suomen sisävesiliikenteen toimijoille tällaisilla rajoituk-

silla todennäköisesti olisi toiminnan kannattavuutta vakavasti heikentäviä vaikutuksia, eikä tällaisia toimenpiteitä voida muutenkaan pitää tarkoituksenmukaisina. Näin ollen direktiivin täytäntöön panemisessa vaihtoehdoksi jää 39 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu tapa.

Direktiivin 39 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltio on velvollinen saattamaan voimaan vain tietyt direktiivin velvoitteet, jos kaikki sen alueella toimivat kansimiehistön jäsenet, matkustajaliikenteen asiantuntijat ja nesteytetyn maakaasun asiantuntijat sekä päälliköt toimivat yksinomaan sellaisilla kansallisilla sisävesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkkoon. Täytäntöön pantavat velvoitteet koskevat keskeisimmiltä osin unionin pätevyyskirjojen tunnustamista ja siihen liittyvää viranomaisyhteistyötä, petosten torjuntaa ja sanktioita.

Direktiivin 39 artiklan 2 kohdan mukainen vaihtoehto ei käytännössä merkittävästi eroa direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jättäytymisestä, koska Suomen olisi joka tapauksessa tunnustettava direktiivin mukaiset pätevyudet ja pantava täytäntöön hallinnollista yhteistyötä koskevia velvoitteita. Laajempi täytäntöön paneminen merkitsee hallinnon velvollisuuksia vähäistä lisäämistä. Alan toimijoiden velvollisuuksien kannalta eri täytäntöönpanon vaihtoehdoilla ei ole eroja.

Molemmissa vaihtoehdoissa jäsenmaan on toimeenpantava 10 artikla pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen osalta. Artikla koskee direktiivin mukaisten pätevyyskirjojen tunnustamista. Samalla tunnustetaan unionin alueella myönnetty meripalvelukirjat, joihin sisävesialueella suoritettu meripalvelu kirjataan. Tämä velvollisuus koskee myös sellaisia kolmannen maan myöntämiä pätevyyskirjoja, jotka komissio on direktiivin vaatimusten mukaisesti arvioinut ja tunnustanut.

Kummastakin vaihtoehdosta seuraa velvollisuus luokitella ja ilmoittaa komissiolle ne vesiväylät, joilla vaaditaan pätevyyttä navigoida meriväylän luonteisilla vesiväylillä.

Turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä unionin pätevyyskirjan voimassaolo voidaan keskeyttää. Näiden kahden toimeenpanovaihtoehdon välillä on se ero, että direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäämistä koskevassa vaihtoehdossa jäsenvaltion on pyydettävä pätevyyskirjan myöntäneeltä viranomaiselta pätevyyskirjan keskeyttämistä, kun taas laajempaa täytäntöön panemista koskevassa vaihtoehdossa jäsenvaltio voi itse keskeyttää pätevyyskirjan voimassaolon ja kirjata keskeytystä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan. Pätevyyskirjan peruuttamisen voi kuitenkin tehdä vain pätevyyskirjan myöntänyt viranomainen.

Kummassakin vaihtoehdossa jäsenvaltion on varmistettava, että aluksen päällikkö kirjaa suoritettua meripalvelua meripalvelukirjaan, jos meripalvelukirjan haltija sitä pyytää. Samoin kummassakin vaihtoehdossa viranomaisen on vahvistettava kirjaus meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä. Velvollisuus vahvistaa kirjaus ulottuu kuitenkin vain enintään 15 kuukautta vanhoihin tietoihin.

Laajempaa täytäntöön panemista koskevaa vaihtoehtoa soveltavan jäsenvaltion on nimettävä toimivaltainen viranomainen 26 artiklan mukaisesti pätevyyskirjan keskeyttämistä ja meripalvelun vahvistamista varten sekä petosten ja laittomien käytäntöjen torjumiseksi. Lisäksi on säädettävä direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista.

Kummankin vaihtoehdon mukaan direktiivin 38 artiklan mukaisia siirtymäsääntöjä on sovellettava vanhojen unioninpätevyyskirjojen voimassaoloon.

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi. Direktiivin Suomea koskevat velvoitteet ovat on yksiselitteisiä, eivätkä jätä kansallista harkintavaraa.

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä. Vaihtoehtona on se, että mitään ei tehtäisi. Tässä tapauksessa odotettaisiin ITS-direktiivin sekä sen täytäntöönpanoasetusten päivittymistä. Tämän voidaan kuitenkin katsoa hidastavan alan kehitystä sekä liikennejärjestelmälle ja digitalisaation hyödyntämiselle hallitusohjelmaan kirjattuja tavoitteita. Euroopan komission tarkoituksena kuitenkin on, että jatkossa palveluita kehitetään yhteentöimiviksi. Jatkotyössä huomioitaisiin datan hyödyntämiseen keskittyvän strategian aloitteet ja tavoitteet tiedon paremmasta hyödynnettävyydestä sekä yhteisestä hallintamallista ja säädösympäristöstä. Komissio on myös tuottamassa vertailutietoa palveluiden toimijoista tähän asti eri jäsenmaissa, mutta nämä tiedot eivät ole vielä käytettävissä tämän esityksen antamisen aikana.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi

Myös muissa EU-jäsenvaltioissa direktiivien kansallinen täytäntöönpano on kesken, joten tarkkoja tietoja direktiivien täytäntöönpanon suunnitelmista kansallisen liikkumavaran käytöstä on vaikea saada. Lisäksi tehdyt linjaukset voisivat vielä muuttua lainsäädännön valmisteluprosessin edetessä.

Hallituksen esityksen kirjoittamishetkellä (20.7.2020) Ruotsin viranomaisilta saatujen tietojen mukaan Ruotsi ei ole vielä käynnistänyt hanketta direktiivin täytäntöön panemiseksi, mutta suunnittelee panevansa täytäntöön 39 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut direktiivin edellyttämät toimenpiteet.

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi

Direktiivin kansallinen täytäntöönpano on kesken myös muissa jäsenvaltioissa. Tietoja direktiivin täytäntöönpanosta muissa jäsenvaltioissa ei ollut saatavilla hallituksen esityksen valmistelun aikana (20.7.2020).

Liikkumisen tietopalveluiden järjestäminen

Pohjoismaissa samankaltaisten tavoitteiden saavuttamiseksi on tehty työtä Norjassa ja Ruotsissa. Ekosysteemi toteutustapana lähentäisi Suomea suhteessa näihin maihin. Norjassa ja Ruotsissa vastaava liikennevälinerajat ylittävä matkatieto on myös osin tai kokonaan keskitettynä yhtiöihin, mutta malli eroaa siinä, että yhtiöt tarjoavat myös loppukäyttäjäpalveluita, jolloin eri yhtiöt ja toimijat toimivat osin tai kokonaan saman brändin alla. Suomessa tarkoitus olisi jättää loppukäyttäjäpalvelut alan toimijoiden kehitettäväksi.

Norjassa on vuonna 2016 perustettu Norjan valtion kokonaan omistama osakeyhtiö Entur, jossa oli 253 työntekijää vuonna 2019. Yhtiön tehtävänä on tarjota yksi kilpailukykyinen ja neutraali digitaalinen kanava matkasuunnitteluun ja kokonaisten matkaketjujen ostamiseen. Yhtiön matkalippu- ja maksupalvelusta voi hankkia lippuja bussi-, raitiovaunu-, juna- ja lauttamatkoille. Kaikki norjalaiset rautatieyhtiöt ovat mukana palvelussa ja palvelun tavoitteena on saada mukaan myös kaikki norjalaiset bussiyhtiöt. Yhtiön palvelu on ITS-direktiivin mukainen NAP-palvelu, liikkumispalvelukatalogi. Norjan valtio tukee palvelua vuosittain 2-4 miljoonalla eurolla. Valtion tuki kohdistetaan sähköisten lippupalveluiden kehittämiseen, julkisen datan hallintaan ja reittioppaiden suunnitteluun. Yhtiö tekee paljon kehitystyötä ja toimii aktiivisesti

muun muassa yhteisen NeTeX-rajapintastandardin kehittämisessä Pohjoismaihin. Suomi on ollut mukana seuraamassa NeTeX-yhteistyötä.

Ruotsissa taas julkisen liikenteen palveluiden järjestäminen on vuodesta 1983 alkaen organisoitu vapaaehtoisesti niin kutsuttuna PPP-yhteistyönä Samtrafiken-osakeyhtiön muodossa. Yhteistyössä on mukana 34 yritystä ja toimijaa sekä noin 20 muuta yhteistyökumppania. Samtrafiken työllistää 28 työntekijää ja sen liikevaihto on 8,5 miljoonaa euroa. Tekemällä yhteistyösopimuksen Samtrafiken-osakeyhtiön kanssa, pääsee mukaan valtakunnalliseen Resplus-lippuja maksujärjestelmään, jonka avulla myydään yksittäisiä matkoja ja matkaketjuja. Samtrafiken perii pienen välityspalkkion välittämistään lipuista kattaakseen palvelun kustannuksia. Ruotsin Liikenneviraston toimeksiannosta Samtrafiken toimii yhteyspisteenä, liikkumispalvelukatalogina, kooten aikataulutiedot yhteen tietokantaan ja tarjoten tietoja Resrobot-reittioppaasta. Samtrafiken osallistuu myös standardointikehitykseen ja on mukana NeTeX-rajapintojen kehittämisessä.

6 Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle 21.8.2020. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 11.9.2020 mennessä. Lausuntoja annettiin yhteensä 48.

Tässä luvussa on tiiviisti esitetty joitakin päähuomioita ja useissa lausunnoissa esillä olleita asioita. Tarkemmin lausuntoja on käyty läpi lausuntopalautteen yhteen vetävässä lausuntoyhteenvedossa.

Lausunnot ja lausuntoyhteenvedo on julkisesti saatavilla tunnuksella LVM030:00/2020 valtioneuvoston Hankkeet-internetsivuilla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM030:00/2020>. Lausunnot löytyvät hankeikkunasta kohdasta Asiakirjat.

Tieliikennettä koskevat muutosehdotukset (32 ja 43 §)

Liikenteen palveluista annetun lain 32 §:ää koskevaa ehdotusta pääasiassa kannatettiin lausunnoissa. Opetushallitus kuitenkin toteaa pykälään ehdotetun uuden momentin sanamuodon ”hallinnoimansa” mahdollisesti aiheuttavan epäselvyyksiä, vaikka sillä ilmeisimminkin tarkoitetaan 193 § viranomaistehtävien vastuisiin liittyvää jakoa. Opetushallitus huomauttaa, että edellä mainitussa pykälässä ja sen 4 momentissa asia on ilmaistu ”vastaa” sanalla. Lisäksi kyseisessä pykälässä muidenkin viranomaisten osalta käytetään sanaa vastuu. Opetushallitus esittää, että lisättävässä momentissa käytettäisiin samaa sanamuotoa kuin 193 §:n 4 momentissa. Lisäksi Opetushallitus esittää, että uuteen momenttiin lisättäisiin viittaus lain 193 §:n 4 momenttiin.

Lain 43 §:ää koskevan muutosehdotuksen osalta lausunnoissa tehtiin joitakin huomioita ja esitettiin täsmennyksiä. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (jäljempänä SKAL) toteavat lausunnoissaan, että mikäli liikenteen palveluista annetun lain 43 §:n 2 momentin muutoksella on tarkoitettu siirtää päätösvalta ajo- ja lepoaika-asetuksen 14 artiklan poikkeuksista liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle, esitystä puolletaan. Autoliikenteen Työnantajaliiton ja SKAL:n mukaan tämä tarkoitus olisi tarpeen myös lisätä yksityiskohtaisiin perusteluihin. Mikäli tarkoituksena on puolestaan ollut vain poistaa kokonaan ajo- ja lepoaika-asetuksen 14 artiklan sisältämien kansallisten poikkeusten käyttämismahdollisuus, Autoliikenteen Työnantajaliitto ja SKAL eivät näe muutokselle perusteita. Autoliikenteen Työnantajaliiton ja SKAL:n mukaan kyseisten poikkeusten käyttämisellä on ollut koronaviruspandemian aikana suuri merkitys. Logistiikkayritysten Liitto ry toteaa nä-

kemystensä yhtyvän Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja SKAL:n näkemyksiin. Edellä mainittujen lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto esittää lausunnossaan, että ehdotuksen perusteluita täydennettäisiin toteamalla, että momentista poistettavan lauseen tarkoittamista poikkeuksista päätetään saman pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella.

Lain 32 §:ää koskevan ehdotuksen muotoilua muutettiin saadun lausuntopalautteen perusteella esitysluonnoksen jatkovalmistelussa. Ehdotuksen sana ”hallinnoimansa” muutettiin ”toimivaltansa kuuluvan” säännöksen selkeyttämiseksi. Lisäksi ehdotuksen perusteluita täydennettiin lisäämällä viittaus liikenteen palveluista annetun lain 193 §:ään. Lain 43 §:ää koskevan ehdotuksen tarkoituksena on poistaa päällekkäistä sääntelyä. Voimassaolevan pykälän 2 momentin mukaan ajo- ja lepoaika-asetuksen 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta päättää liikenne- ja viestintäministeriö, kun taas pykälän 3 momentin mukaan asetuksen 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella. Ehdotetun muutoksen myötä pykälän 2 momentin sisältämä maininta poikkeusten soveltamisesta poistettaisiin. Poikkeusten soveltamisesta voitaisiin yhä kuitenkin säätää pykälän 3 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella. Lausuntokierroksen jälkeen muutosehdotuksen perusteluihin lisättiin asiaa selkeyttävä täydennys.

Aluksen päällikköä ja konepäällikköä koskeva vaatimus sekä toimien yhdistäminen (101 § 1 mom.)

Ehdotettua muutosta, jolla selkeytetään vaatimusta aluksella olevasta päälliköstä ja konepäälliköstä sekä mahdollistetaan näiden toimien nykyistä laajempi yhdistäminen, yleisesti kannatettiin lausunnoissa. Joitakin tarkentamistarpeita kuitenkin ilmeni. Länsirannikon koulutus Oy WinNova (WinNova) esittää lausunnossaan huolensa siitä, että ehdotus rajoittaisi charter-toiminnan kannattavuutta, mikäli tietyn tyyppisiin aluksiin vaaditaan erillinen konepäällikkö. WinNova toteaa, että joidenkin toimijoiden osalta yritystoiminnan aloittaminen ei ole tämän vaatimuksen vuoksi ollut mahdollista. WinNova esittääkin, että liikenteen turvallisuusviranomaiselle tulisi jättää laajempi mahdollisuus harkintaan miehistystä valmisteltaessa. Tämän lausunnossa esitetyn huolen osalta on todettava, että vaatimus erillisestä konepäälliköstä ei ole uusi. Ehdotetun muutoksen on tarkoitus selkeyttää jo voimassaolevaa oikeutta, kuten myös Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan myös, että esitetty aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistämistä koskeva muutos helpottaa pienten alusten osalta elinkeinon kustannuksia. Virasto toteaa muutoksen olevan tarpeellinen myös pienten alusten teknisen kehityksen kannalta konetehtojen ja automaation kasvussa, sillä nykyinen 350 KW:n raja on osoittautunut liian pieneksi joillekin nykyisille aluksille. WinNovalta ja Liikenne- ja viestintävirastolta saadun palautteen johdosta 101 §:n säännökohtaisia perusteluita sekä vaikutusten arviointia selkeytettiin.

Finnpilot Pilotage Oy:ltä (Finnpilot) saadun palautteen perusteella päädyttiin tarkentamaan turvallisuusvaikutusten arviointia 101 §:ää koskevan ehdotuksen osalta. Finnpilot huomauttaa, että luotsinkuljetehtävillä miehistöön kuuluu aina kaksi henkilöä, joista toinen toimii veneen päällikkönä ja toinen turvamiehenä ja konepäällikkönä. Näin ollen esitetyllä muutoksella ei olisi vaikutusta itse luotsinkuljetusten toteuttamiseen eikä siten luotsauksen turvallisuuteen.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin (96, 106, 112, 194, 242 a ja 250 §) ja vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin (110 ja 113 §) kansallinen täytäntöönpano

Ehdotuksia, joilla pantaisiin täytäntöön sisävesien ammattipätevyysdirektiivin ja vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin velvoitteet, kannatettiin. Vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin osalta Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että

direktiivin toimeenpano esitetyllä tavalla täsmentää ja vahvistaa jo nykyisin Suomessa voimassa olevaa hallintokäytäntöä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten keskinäisestä tunnustamisesta EU-alueella. Suomen Varustamot ry kiinnittää erityisesti huomiota positiivisena pitämänsä 113 §:ään esitettyyn muutokseen, jonka myötä tuodaan selvästi ilmi se, että pätevyysiin liittyviä asiakirjoja voisi säilyttää aluksella kirjallisena tai sähköisessä muodossa.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että sisävesien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano esitetyllä tavalla auttaa edelleen säilyttämään Suomen sisävesiliikenteen elinkelpoisuuden kuitenkin samalla tukien työvoiman vapaata liikkuvuutta EU-alueella. Viraston mukaan esitetty tapa säilyttää myös Suomelle tärkeän vapaan liikkuvuuden Suomen sisävesien ja rannikkoaluiden välillä samoilla laivaväen pätevyysvaatimuksilla.

Sisävesiliikenteen ammattipätevyuden voimassaolon keskeyttämisen ja lupa-asiakirjan haltuun ottamisen (242 a §) osalta ehdotusta päädyttiin muuttamaan Poliisihallitukselta saadun palautteen perusteella. Ehdotusta muutettiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi muu vesiliikennettä valvova viranomaislainen voisi ottaa haltuunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaoloaika on keskeytetty. Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi vesiliikennettä valvovat viranomaiset voisivat ottaa haltuun myös lupa-asiakirjan, jonka osalta keskeyttämistä koskevan asian selvittäminen on vielä kesken, jos lupa-asiakirjan haltuun ottaminen on tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi. Vesiliikennettä valvovan viranomaisen olisi toimitettava haltuun ottamansa lupa-asiakirja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin kansalliseen täytäntöönpanoon liittyvä tietosuojasääntely

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin osalta oikeusministeriö kiinnitti laajasti huomiota tietosuojaa koskeviin kysymyksiin. Palaute koski erityisesti liikenteen palveluista annetun lain 242 a ja 250 §:ää sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:ää. Jatkovalmistelussa on kiinnitetty huomiota oikeusministeriöltä saatuun lausuntopalautteeseen, ja täsmennetty sen pohjalta 12 luvun (Suhde perustuslakiin ja sääätämisyjärjestys) yksityiselämän suojaa koskevaa osaa.

Lausunnonaan oikeusministeriö huomauttaa eduskunnan hallintovaliokunnan tietosuojalakia koskevan mietinnön mukaisesti, että rekisteröidyn oikeudet tulee käydä aina selkeästi ilmi ehdotettavasta lainsäädännöstä⁵. Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa tulisi täten tarkentaa, kumpaa alakohtaa pidetään ainoana tai ensisijaisena oikeusperusteena laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:ssä tarkoitettulle henkilötietojen käsittelylle, sillä tällä on merkitystä siltä kannalta, mitä tietosuoja-asetuksen III luvun mukaisia rekisteröidyn oikeuksia käsittelyyn sisältyy.

Oikeusministeriö kiinnittää käsittelyn tietosuoja-asetuksen mukaiseen oikeusperusteeseen liittyen huomiota myös käsiteltävien henkilötietojen luonteeseen. Kaavaillun 26 d §:n 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa pykälää vastaavasti, että laivaväen on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden terveydentilaan liittyvistä tiedoista. Oikeusministeriö huomauttaa, että koska EU:n tietosuoja-asetuksessa terveydentilaa koskevat tiedot kuuluvat erityisiin henkilötietoryhmiin, asian jatkovalmistelussa esitysluonnosta tulee täydentää arviolla siitä, mihin tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaiseen oikeusperusteeseen terveystietojen käsittelyn katsotaan perustuvan. Oikeusministeriö toteaa, että valmistelussa on otettava

⁵ HaVM 13/2018 vp, s. 25.

lisäksi huomioon käsittelyperusteiden kansalliselle säätelylle asettamat kriteerit. Oikeusministeriö lausuu myös, että esitysluonnosta tulisi tarkentaa jatkovalmistelussa tunnistamalla eri toimijoiden tietosuoja-asetuksen mukaiset roolit tietojen käsittelyssä.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 3 momenttiin siirrettävän luonteeltaan informatiivisen viittauksen osalta oikeusministeriö toteaa, ettei pääsäännön mukaan yleissäädöksiin ole tarpeen viitata erityislainsäädännössä. Oikeusministeriö pitää selkeyden näkökulmasta kannatettavampana, että esityksen perusteluissa tuotaisiin esiin sovellettavien lakien välinen suhde siten, että käytännön toimijat saavat selkeän kokonaiskuvan relevantin lainsäädännön osalta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitettävän uuden 242 a §:n ja 250 §:ään suunniteltujen muutoksien osalta oikeusministeriö toistaa tarpeen yksilöidä ainoa tai ensisijainen oikeusperuste. Lisäksi oikeusministeriö huomauttaa, että esitysluonnoksesta ei käy ilmi, voiko liikenne- ja viestintäviraston käsiteltäväksi tulla pykälässä tarkoitettussa menettelyssä tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvia tietoja. Oikeusministeriö katsoo, että esitysluonnosta tulee tarkastella jatkovalmistelussa tältä osin ja täydentää tarvittaessa tunnistamalla tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukainen käsittelyperuste.

Mainittujen 242 a ja 250 §:n osalta oikeusministeriö kiinnittää huomiota lisäksi siihen, ettei niitä ole tarkasteltu esitysluonnoksessa tietosuoja-asetuksen 10 artiklan valossa. Kyseisessä artikkelissa säädetään rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvien henkilötietojen käsittelystä. Oikeusministeriö katsoo, että esitysluonnosta on syytä tarkastella ja tarvittaessa täydentää arviolla tietosuoja-asetuksen 10 artiklan mukaisista vaatimuksista kansalliselle erityissäätelylle.

Oikeusministeriö lisäksi huomauttaa, että esitysluonnoksen arviota kaavaillun sääntelyn perustuslainmukaisuudesta tulisi täydentää jatkokäsittelyssä huomioimalla perustuslakivaliokunnan tulkintalinjaukset arkaluonteisten henkilötietojen käsittelyn sääntelytarpeesta ja sen yksityiskohtaisuudesta.

Covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä koskevat ehdotukset (18 a, 109, 179 a §)

Covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä koskevat ehdotukset koettiin yleisesti hyvinä ja tarpeellisina. Esimerkiksi Huoltovarmuuskeskus toteaa lausunnoissaan, että luonnoksen lakimuutoksissa on hyvin otettu huomioon covid-19-tilanteessa esiin nousseita muutostarpeita. Erityisesti kelpoisuustodistusten voimassaolon pidennys, valtion rahoitus julkiselle henkilöliikenteelle sekä henkilöliikenteen aikataulu- ja reittimuutosten ilmoitusajan lyhentäminen ovat kaikki tarpeellisia muutoksia pandemiatilanteen kokemusten perusteella. Huoltovarmuuskeskus pitää myönteisenä myös varautumisvelvollisuuden laajentamisen koskemaan alle 15 ajoneuvon henkilö- ja tavaraliikenteen yrityksiä sekä taksiliikenteen toimijoita.

Huoltovarmuuskeskus korostaa lausunnossaan sitä, että edellä mainitut lakiluonnoksen muutokset parantavat kykyä varmistaa logistiikan toiminnan jatkuvuus ja toimintavarmuus, jotka ovat huoltovarmuuden turvaamisen edellytyksenä. Huoltovarmuuskeskus kuitenkin huomauttaa varautumisessa olevan selkeä puute siltä osin, kun varustamoilla, satamilla ja satamatoimijoilla ei ole muita liikennejärjestelmätoimijoita vastaavaa varautumisvelvollisuutta. Tältä osin todetaan, että merenkulun eri toimijoiden varautumisvelvollisuuden tarpeellisuutta on arvioitu virkamiestyössä. Merenkulun toimijoiden osalta varautumissääntelyn lisäämiselle ei ole arvioitu välttämätöntä tarvetta. Nykyisellään käytössä olevien Huoltovarmuuskeskuksen ja varustamoiden välisten sopimusjärjestelyiden arvioidaan toistaiseksi riittävän vaadittavan aluskapasiteetin varmistamiseksi.

Lausunnoissa nousi esiin myös muita seikkoja, joihin on syytä kiinnittää huomiota normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevien ehdotuksien jatkovalmistelussa. Näitä huomioita käydään seuraavaksi läpi ehdotuskohtaisesti.

Jatkovalmistelun yhteydessä normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevat pykälät on tässä vaiheessa kohdennettu covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuuden laajentaminen (18 §)

Jatkovalmistelun yhteydessä pykälän sisällössä on painotettu covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä.

Ehdotetusta henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuuden laajentamisesta pienempiin toimijoihin annettiin runsaasti lausuntoja. Muutosehdotusta pidettiin pääosin perusteltuna ja tarpeellisena, mutta sen osalta nostettiin esiin joitain täsmennystarpeita.

Esimerkiksi Helsingin kaupunki ja Suomen Taksiliitto ry toteavat, että vaikka varautuminen tukee yritysten jatkuvuutta ja liikennejärjestelmän toimintavarmuutta, varautumisvelvollisuuden laajentaminen vaatii yritykseltä lisää resursseja ja edelleen lisää yritysten ja myös viranomaisten hallinnollista taakkaa. Helsingin kaupungin mukaan esityksessä tulee tuoda esille sekä kokemukset varautumisvelvoitteen asettamisesta että perusteet varautumisvelvoitteen laajentamiselle. Linja-autoliitto ry ehdottaa, että pidemmällä aikavälillä varautumisvelvollisuuden vaatimustasoa voisi arvioida suhteessa muihin liikennemuotoihin ja siten vaatimustasoa mukauttaa toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi ja valmisteilla olevan arvioinnin perusteella myös näiltä osin. Cabonline Finland Oy ja PRO-Keskus Oy katsovat puolestaan, että varautumista koskevat suunnitelmat olisi hyvä tehdä keskitetysti välityskeskusten kautta. Cabonline Finland Oy:n mukaan yksittäinen taksiautoilija on usein yksinyrittäjä, jolle tällainen on kohtuuton ponnistelu. Lisäksi PRO-Keskus Oy huomauttaa, että yksittäisten liikennöitsijöiden tekemien varautumis-suunnitelmien hallinnointi ja tarkistus sekä ylläpito on turhan työllistävä tapa hallinnoida varautumissuunnitelmia.

Oikeusministeriö toteaa, että toimijoiden velvollisuutta laatia mainittu suunnitelma ei ole kytetty muuhun kuin mainitun tilanteen vahvistamiseen. Oikeusministeriö esittää sääntelyn tehokkuuden ja vaikuttavuuden takaamiseksi sääntelyn täsmentämistä esimerkiksi vaatimuksella suunnitelman laatimisesta viivytyksettä. Oikeusministeriö huomauttaa pykälän 2 momentin osalta, että esitysluonnoksen mukaan kyse ei ole nimenomaan tämänhetkiseen tartuntatauti-epidemiaan liittyvästä sääntelystä ja sen vuoksi momentin muotoilu on tarkistettava, sillä se ehdotetussa muodossa viittaa ainoastaan sosiaali- ja terveysministeriön ja THL:n antamiin tartuntatautien torjumiseen liittyviin ohjeisiin. Oikeusministeriön mukaan viittausta olisi perusteltua laajentaa koskemaan myös muunlaisiin poikkeusoloihin kuin tartuntatauti-epidemiaan liittyviä viranomaisohjeita ja -määräyksiä. Oikeusministeriön mukaan ehdotusta tulisi myös tarkentaa viittaamaan Liikenne- ja viestintäministeriön antamiin teknisiin määräyksiin ja poistaa momentista sana tarvittaessa.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa harkittavaksi seuraavaa yksityiskohtaa: esitetyn 2 momentin mukaan pienten toimijoiden hallinnollista taakkaa esitetään helpotettavaksi siten, että välityskeskus voisi laatia suunnitelman luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa, jos luvanhaltija on jäsenenä taksiliikenteen välityskeskuksessa. Liikenne- ja viestintävirasto esittää harkittavaksi, että tätä helpotusta ei rajattaisi yksinomaan taksiliikenteen välityskeskuksiin, vaan sama mahdollisuus olisi käytettävissä muidenkin 2 momentin soveltamisalaan

kuuluvien toimijoiden piirissä. Virasto huomauttaa, että taksiliikenteen kaltaista palvelua voidaan antaa myös niin kutsutulla pikkubussikalustolla, ja kyseessä voivat olla pienet yritykset, jotka voisivat hyötyä tältä osin välityskeskuksesta tuesta. Virasto toteaa, että tarkistus olisi toteutettavissa poistamalla sana "taksiliikenteen" välityskeskuksesta edeltä.

Kansaneläkelaitos kiinnittää huomiota siihen, että esitysluonnoksen mukaan pykälän 2 momentissa luvanhaltijoilla olisi velvollisuus ottaa huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus, kun luvanhaltija tarjoaa viranomaisten järjestämiä palveluja. Kansaneläkelaitos toteaa, että sivulla 39 lausutun perusteella tarkoitukseen on, että 2 momentin perusteella Kansaneläkelaitoksen korvaamia taksimatkoja tuottava luvanhaltija olisi velvollinen ottamaan huomioon Kansaneläkelaitoksen antaman ohjeistuksen. Kansaneläkelaitos huomauttaa, että se korvaa sairausvakuutuslain perusteella sairauden hoidosta ja raskaudesta aiheutuvia matkakustannuksia. Kansaneläkelaitos on myös kilpailuttanut sairausvakuutuslain perusteella korvattavia taksimatkoja tuottavat palveluntuottajat. Kansaneläkelaitoksella ei kuitenkaan ole sairausvakuutuslain tai muunkaan lain nojalla taksimatkojen järjestämistä vastuuta. Kansaneläkelaitos ehdottaa, että 2 momenttiin lisättäisiin erikseen maininta Kansaneläkelaitoksen korvaamista matkoista.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) pitää erittäin huolestuttavana, että lakiehdotuksen perusteella palvelupaketin osana kuljetuksia tarjoavien matkailupalveluyritysten hallinnollinen taakka ja kustannukset kasvaisivat entisestään. MaRa katsoo, että on perustettonta ja ylimitoitettua sääntelyä, jos palvelupaketin osana kuljetuksia tarjoavien ohjelmapalvelu- ja luontomatkailupalveluyritysten pitäisi laatia liikenteen palveluista annetun lain 18 §:n tarkoittamia varautumissuunnitelmia. MaRa huomauttaa, että ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavien yritysten tulee osana kuluttajaturvallisuuslainsäädäntöä huolehtia palvelunsa turvallisuudesta. MaRa vaatii, että jos matkailupalveluyritysten palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia ei vapauteta taksiliikenneluvan piiristä, tulee liikenteen palveluista annetun lain 18 §:ään säättää poikkeus palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia koskien: "Liikennepalvelulain 18 §:n varautumissuunnitelman laatimisvelvollisuus ei koske tilanteita, joissa kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla." Lisäksi MaRa vaatii, että varautumissuunnitelman laatimisvelvollisuuden (18 §) ulkopuolelle rajataan ne tilanteet, joissa taksiliikennelupaa edellyttäviä kuljetuksia ei tarjota yleisölle vaan ennalta rajatulle asiakaspiirille.

SKAL huomauttaa, että varsinaisessa pykälätekstissä tavaraliikenneluvan haltijoita ei rajata soveltamisalan ulkopuolelle. Kun rajausta ei tehdä pykälätekstiin, jää laajennuksen rajaus täysin epäselväksi ja se aiheuttaa tarpeetonta huolta ja lisätyötä pienemmissä, enintään 15 kuorma-autolla pelkästään tavaraliikennettä harjoittavissa yrityksissä. SKAL:n mukaan näitä pelkästään tavaraliikennettä harjoittavia yrityksiä on suurin osa tavaraliikenneluvan haltijoista. SKAL edellyttää, että myös pykälätekstiin kirjataan soveltamisalaksi henkilöliikennettä harjoittavat tavaraliikenneluvan haltijat.

Saadun palautteen perusteella erotettiin covid-19 sääntely 18 §:stä ja sisällytettiin säännökset uuteen 18 a §:ään. Sisältöön tehtiin täsmennyksiä ja selkeyttäviä muutoksia. Suunnitelmien keskitetystä laatimisesta saatujen huomioiden osalta todetaan, että muutosehdotuksen mukaan myös luvanhaltijan välityskeskus voi tehdä suunnitelman luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Muutosehdotuksen muuttamista tältä osin ei siten katsota tarpeellisena. Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa pykälän sanamuotoa täsmennettiin SKAL:n lausunnossa esitetyllä tavalla, muuttamalla sana "tavaraliikenneluvan haltija" seuraavasti "henkilöliikennettä harjoittava tavaraliikenneluvan haltija". Pykälään lisättiin oikeusministeriön esityksestä vaatimus suunnitelman laatimisesta viivytyksettä. Pykälään tehtiin informatiivinen ja pykälätekstiä selkeyttävä lisäys mainitsemalla siinä erikseen Kansaneläkelaitoksen korvaamat

matkat. Lisäyksen katsotaan selkeyttävän säännöksen luettavuutta ja huomioivan sen luettavuudessa myös muut lainkäyttäjät kuin viranomaiset.

Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa ei päädytty tarkistamaan ehdotuksen muotoilua oikeusministeriön lausunnossa esitetysti, sillä ehdotuksen tarkoituksena on pääasiassa vastata covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen. Jatkovalmistelussa ei myöskään toteutettu MaRa:n lausunnossa esitettyjä muutoksia. Muutoksia ei toteutettu, koska valtioneuvoston antaman periaatepäätöksen tarkoitus on, että liikenteen harjoittamista poikkeuksellisissa tilanteissa varten laaditaan suunnitelma.

Lausuntokierroksen palautteen perusteella 18 a §:n voimassaoloa muutettiin ja se olisi voimassa väliaikaisesti 30.6.2021 saakka. Esityksestä poistettiin myös Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettu määräysantovaltuus pienempien toimijoiden laatiman suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta. Sen sijaan ehdotusta muokattiin siten, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta.

Laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen (109 § 4 mom.)

Lausuntokierroksella laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaolon pidentäminen on koskenut vakavia normaaliolojen häiriötilanteita, ja ehdotus oli tarkoitettu pysyväksi muutokseksi. Jatkovalmistelun yhteydessä momentin sisältö päädyttiin kohdentamaan covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen. Lisäksi jatkovalmistelussa ehdotetun muutoksen voimassaoloaikaa päädyttiin rajoittamaan niin, että kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidentäminen olisi mahdollista enintään 30.6.2021 asti.

Lausuntokierroksella muutosta, jolla annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräysantovaltuus pidentää kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa poikkeuksellisissa tilanteissa, yleisesti kannatettiin. Esimerkiksi Suomen Varustamot ry toteaa, että muutos parantaisi joustavuutta normaaliolojen häiriötilanteissa. Myös Liikenne- ja viestintävirasto ja Huoltovarmuuskeskus pitävät ehdotusta tarpeellisenä. Toisaalta oikeusministeriö toteaa, että perustelujen ja momentin muotoilun valossa jää epäselväksi, mitä ehdotus käytännössä tarkoittaa. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä kelpoisuustodistusten voimassaoloaikojen jatkamiseksi. Oikeusministeriön mukaan epäselväksi jää, onko kyseisen määräyksen kohteena laivaväki vai virasto, joka tekee todistuksia koskevia päätöksiä.

Saadun palautteen perusteella lakiehdotusta päädyttiin selkeyttämään lisäämällä siihen 98 §:ään viittaamisen lisäksi viittaus mainitun pykälän 3 ja 4 momentteihin. Lisäksi päädyttiin tarkentamaan säädöskohtaisia perusteluita siten, että niistä käy aiempaa selkeämmin ilmi se, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen kohteena olisivat kyseisessä määräyksessä tarkoitettut kelpoisuustodistukset. Määräyksen myötä kyseessä olevia kelpoisuustodistuksia omaavat henkilöt voisivat harjoittaa Suomessa kelpoisuustodistuksen nojalla toimintaansa määräyksessä tarkoitettun ajan ilman, että heidän tarvitsee uusia kelpoisuustodistustaan.

Mitä tulee oikeusministeriön näkemykseen siitä, että todistusten voimassaoloaikojen pidentäminen ei olisi säädöshierarkiasta johtuen mahdollista Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, on syytä huomioida, että kelpoisuustodistus ei ole pätevyyskirja. Liikenteen palveluista annetun lain 110 §:n 1 momentin mukaan kelpoisuustodistuksella vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, perämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai muussa konemestarin tai sähkömestarin toimessa tai hoitaa säiliöaluksen lastitoimintoja. Kelpoisuustodistus on

siis asiakirja, jolla ulkomaisen viranomaisen myöntämä pätevyyskirja tunnustetaan. Pätevyyskirja puolestaan on asiakirja, joka on edellytys siinä tarkoitetun toimen harjoittamiseksi. Kelpoisuustodistusten voimassaoloajoista ei säädetä asetuksella tarkemmin, eikä säädöshierarkia tai PL 80 § siten ole esteenä kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentämiselle viranomaisen määräyksellä.

Kelpoisuustodistus myönnetään aina siten, että sen päättymispäivämäärä on sama kuin alkuperäisen, ulkomaalaisen pätevyyskirjan päättymispäivämäärä. Jos pätevyyskirjan myöntänyt ulkomainen viranomainen päättää jatkaa myöntämänsä pätevyyskirjan voimassaoloaikaa, tulee myös (Suomen viranomaisen myöntämän) kelpoisuustodistuksen voimassaoloaikaa – eli tunnustamista – jatkaa, jotta pätevyyskirjan tarkoittamaa toimea voi harjoittaa Suomessa. Merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi on tärkeää varmistaa, että viranomainen voi tarvittaessa covid-19-epidemian aikana joustavasti, nopeasti ja ilman suurta hallinnollista taakkaa pidentää kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa vastaavasti, kuin pätevyyskirjan myöntänyt ulkomainen viranomainen on pidentänyt pätevyyskirjan voimassaoloaikaa.

Julkisen liikenteen tuki vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa (173 a §)

Lausuntopalautteessa julkisen liikenteen tukea vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa koskevaa ehdotusta kannatettiin yleisesti. Pykälän katsottiin takaavan viranomaisten asemaa tilanteissa, joissa markkinaehtoinen liikenne on vähentynyt nopeasti sekä parantavan niin liikennöitsijöiden kuin viranomaisten kykyä vastata kriisitilanteissa liikenteen muutoksiin. Lausuntopalautteessa pyydettiin kuitenkin kiinnittämään huomiota pykälän selkeyteen ja muotoiluun.

Ehdotetun pykälän taustalla oleva palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohta mahdollistaa käytännössä jo nyt, että toimivaltaiset viranomaiset voivat toteuttaa kiireellisiä toimia, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä. Siten ehdotetun pykälän luonne olisi ollut siten lähinnä informatiivinen. Näin ollen 173 a § päädyttiin jättämään hallituksen esityksestä pois.

Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen covid-19-epidemian aikana (179 a §)

Lausuntokierroksella 179 a § on koskenut aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittamista vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa. Jatkovalmistelun yhteydessä pykälän sisältöä päädyttiin tarkentamaan siten, että se kohdentuu tässä vaiheessa covid-19-epidemiaan. Lisäksi ehdotusta muutettiin siten, että se olisi voimassa väliaikaisesti 30.6.2021 saakka.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäväksi ehdotettavaa 179 a § kannatettiin lausunnoissa laajasti ja sen katsottiin olevan tarpeellinen vakaviin normaaliolojen poikkeustilanteisiin varautumisen kannalta.

Esimerkiksi Kymenlaakson liitto toteaa, että maakunnallisilla joukkoliikennetoimijoilla on normaalista poikkeavissa olosuhteissa tärkeää olla mahdollisuus tehdä nopeita muutoksia toimintaansa. VR Group:in mukaan muutoksella parannetaan matkustajaliikennesektorin toimintaedellytyksiä koronaepidemian aikana. Liikenne- ja viestintäviraston toteaa, että ehdotettu 179 a § vastaa poikkeuksena voimassaolevaa menettelytapaa, jolla on erityisesti helpotettu markkinaehtoisien liikenteen mahdollisuuksia reagoida poikkeusoloissa kysynnän romahtamiseen. Viraston mukaan säännös on toiminut sikäli hyvin, että se on joustavoittanut liikenteenharjoittajien toimintaa. Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi Linja-autoliitto ry toteaa, että voimassa olevan määräaika-poikkeuksen lyhyt ilmoitus aika on mahdollistanut liikenteen nopeita sopeuttamisia

markkinatilanteen mukaisesti. Liiton mukaan poikkeus on siten parantanut joukkoliikenteen palvelutarjontaa ja edistänyt kilpailua markkinoilla.

Liikenne- ja viestintävirasto kuitenkin huomauttaa, että voimassa oleva poikkeus on tehnyt viranomaisten toiminnan lyhyiden vasteaikojen kannalta haastavaksi. Myös Savonlinnan kaupunki toteaa, että ehdotetun pykälän myötä toimivaltaisille viranomaisille ei jäisi riittävästi reagointiaikaa. Varsinais-Suomen ELY-keskus puolestaan huomauttaa, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee selvästi määrittää ja ilmoittaa, milloin ollaan normaaliolojen häiriötilanteessa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa, jolloin kuljetuspalveluiden tarjoajat voivat käyttää viiden päivän ilmoitusvelvollisuutta 60 päivän sijaan.

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä

Muutoksesta, jonka myötä Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia liikkumisen tietopalvelun Traffic Management Finland Oy:ltä, lausuttiin runsaasti. Pääasiallisesti ehdotusta kannatettiin ja pidettiin perusteltuna, mutta sen osalta nostettiin esille myös useita täsmennys- ja muutostarpeita esimerkiksi käsitteisiin ja tietosuojaan liittyen. Muutosehdotuksen katsottiin toteuttavan liikenteen hallinnonalan virastouudistuksen tavoitteita ja vahvistavan uudistuksen mukaista eri toimijoiden välistä työnjakoa. Lausuntopalautteissa nousi esille erityisesti tarve varmistaa kilpailuneutraliteetti.

Oikeusministeriö katsoo, että, ehdotettu säännös tietopalvelun hankkimisesta Traffic Management Finland Oy:ltä on merkityksellinen perustuslain 124 §:n kannalta, mikä on esitysluonnoksessa ja sen säätämisyjärjestysperusteluissa tunnustettu ja arvioitu asianmukaisesti. Ehdotetun 154 §:n 2 momentin osalta ministeriö toteaa, että perusteluiden valossa on ymmärrettävissä, että järjestämistä vastuuta ei ole tarkoitus siirtää yhtiölle. Säännöstä olisi syytä jatkovalmistelussa tämentää vastaamaan myös perusteluissa esitettyä. Kyseinen säännös on oikeusministeriön näemyksen mukaan epätarkka sen osalta, mitä viraston tehtäviä yhtiö hoitaisi. Säännöksen tulisi olla yksilöidympi ja sitä tulisi lisäksi tarkentaa vastaamaan säätämisyjärjestysperusteluita. Esitysluonnoksen jatkovalmisteluissa 154 §:n 2 momenttiin lisättiin tarkennus tehtävien luonteesta sekä säännöskohtaisiin perusteluihin kirjattiin maininta siitä, että viraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa yksilöitäisiin, mitä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä TMF hoitaisi.

Ehdotetun 154 §:n 3 momentin osalta oikeusministeriö toteaa, että säännöksessä todettu viittaus osoitettuun palveluntarjoajaan on epäselvä ja sitä tulisi tarkentaa. Mikäli ei ole aivan selvää, että kaikki julkista hallintotehtävää sisältävät tehtävät on mainittu kyseisessä 154 §:n 2 momentissa, ministeriö ehdottaa 154 §:n 3 momentin muotoilua seuraavasti: ”Tietopalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.” Lisäksi tulee huomioida, että rikosoikeudellista virkavastuuta ei ole mahdollista kohdentaa yritykseen. Jatkovalmisteluissa säännöstä muutettiin ministeriön esittämään muotoon.

Tietosuojaan ja 154 §:n osalta oikeusministeriö toteaa, että esitysluonnosta tulisi oikeusministeriön mukaan täydentää tietosuojaan osalta huomioiden erityisesti tietosuoja-asetuksen mukaiset henkilötietojen käsittelyyn osallistuvien tahojen roolit. Jatkovalmisteluissa hallituksen esityksen jaksoon, jossa arvioidaan ehdotuksen suhdetta perustuslakiin, lisättiin kirjaus siitä, että henkilötietojen käsittelyssä Liikenne- ja viestintävirasto toimii rekisterinpitäjänä ja Traffic Management Finland Oy henkilötietojen käsitteijänä.

Valtiovarainministeriö muistuttaa, että vaikka tehtävät suoritettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston sijasta yhtiössä, on viranomaisella lakisääteinen vastuu palvelusta ja lisäksi viraston toimintamäärärahoista, joiden käytöstä päättää eduskunta eikä ratkaisulla siirtää tehtäviä yhtiöihin tule kaventaa eduskunnan budjettivaltaa.

Liikenne- ja viestintävirasto nostaa esille, että esityksessä todetaan, että kyseessä olisi perustuslain 124 §:ssä tarkoitettu julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle. Liikenteen palveluista annetussa laissa on jo tällaisista tehtävänsiirroista nimenomaiset säännökset lain V osan 4 luvussa (jatkossa 25 luku). Virasto pitäisi tarkoituksenmukaisena, että esityksessä tarkennettaisiin, että mahdollinen sopimus Traffic Management Finland Oy:n kanssa tehtäisiin mainitun luvun säännöksiä noudattaen. Jatkovalmisteluissa lain 154 §:n 2 momenttia täydennettiin kirjauksella siitä, että tietopalvelun hankkiminen TMF:ltä tulee tehdä 213 §:n mukaisesti.

Lisäksi virasto esittää, että ehdotetusta 154 §:n 2 momentista poistetaan seuraava kohta: ”tarvittavasta tietojärjestelmästä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi”. Viraston näkemyksen mukaan momentin ensimmäinen lause on ehdotetussa muodossa virheellinen, koska rajapinnat ovat liikkumispalveluiden omia rajapintoja ja heidän vastuullaan. Hyödyntäjät taas vastaavat itse käyttöjärjestelmästä, joilla edellä mainittuja rajapintoja hyödynnetään. Liikenne- ja viestintävirasto sen sijaan vastaa tietojärjestelmästä, jonne tiedot ilmoitetaan ja jossa ne julkaistaan. Tämän myötä jatkovalmisteluissa esityksestä poistettiin viraston ehdottama kohta ja asiaa tarkennettiin kirjaamalla 154 §:n 2 momenttiin: ”Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tietopalvelusta, johon verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava.”

Traffic Management Finland Oy katsoo, että kansallisen yhteyspisteen (NAP) tehtäviin kuuluvasta kansallisesta Liikkumispalvelukatalogista vastaava toimija tulisi nimetä lain tasolla. Samoin lakiin tulisi kirjata Liikkumispalvelukatalogista vastaavan toimijan mahdollisuus delegoida Liikkumispalvelukatalogin tuottamiseen ja ylläpitoon liittyviä tehtäviä yhdelle tai useammalle palveluntarjoajalle, kun se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Traffic Management Finland Oy:n näkemyksen mukaan lakiin ei olisi välttämätöntä kirjata, että tietopalvelu hankintaan nimenomaisesti Traffic Management Finland Oy:ltä, vaan se voitaisiin hankkia myös muulta palveluntarjoajalta.

Traffic Management Finland Oy muistuttaa, että mikäli Liikkumispalvelukatalogissa liikkuisi henkilötietoja, niin roolitukselta johtuvat velvollisuudet tulee ottaa huomioon myös tietosuojasetuksen näkökulmasta. Edelleen Traffic Management Finland Oy toteaa, että myös lain 154 §:ssä olisi hyvä mainita, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot on toimitettava maksutta. Tietopalvelujen myymisen osalta yhtiö toteaa, että mikäli tietopalvelun tuottaminen laissa perustuu Traffic Management Finland Oy:n toimeksiantona Liikenne- ja viestintävirastolle toimittamaan tietopalveluun, niin lähtökohtaisesti yhtiöllä ei voine sopimuksen perusteella olla laajempaa mahdollisuutta taloudellisesti hyödyntää palveluun kertyvää tietoa kuin Liikenne- ja viestintävirastollakaan.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että liikkumisen tietopalveluiden siirtämisellä Traffic Management Finland Oy:n tuotettavaksi edistetään liikennealan toimijoiden tasapuolisia kilpailuedellytyksiä ja helpotetaan alalle tuloa.

Varsinais-Suomen ELY-keskus huomauttaa, että esityksen mukaan Traffic Management Finland Oy ei tarjoisi palveluita loppukäyttäjille, vaan tuottaisi palveluita loppukäyttäjäpalveluita tarjoaville toimijoille. Tässä yhteydessä tulee ELY-keskuksen mukaan huomioda, että liikennepalveluita tuottavat viranomaiset eivät saa joutua maksamaan näistä palveluista, kun tietoja

tarvitaan liikennepalveluiden valvontaan, seurantaan, palveluiden tuottamiseen tai tiedottamiseen.

Linja-autoliitto ry:n näkemyksen mukaan esityksen tavoite eri tietolähteitä verkottavasta ja yhdistelevästä datanhallintarakenteesta on sinänsä kannatettava. Ehdotus on Linja-autoliitto ry:n mukaan kuitenkin ongelmallinen sen vuoksi, että Traffic Management Finland Oy:lle suunniteltu uusi rooli eri tietolähteiden kokoajana mahdollistaisi myös jalostettujen tietopalveluiden myymisen tiedon tuottajille. Joka tapauksessa olisi jatkossakin turvattava se, että liikkumisen tietopalveluiden hankkimisella ei olisi välittömiä taloudellisia vaikutuksia.

Paikallisliikenneliitto kannattaa reitti- ja aikataulutiedon koko maassa saatavuutta edistäviä toimia. Liiton mukaan tärkein korjattava asia sekä valtionhallinnon toimin että eri toimijoiden yhteistyössä olisi varmistaa, että loppukäyttäjällä olisi eri tarjoajien palveluista helposti saatava alueellinen tai esimerkiksi kaikkia kaukoliikenneyhteyksiä koskeva hyvä käsitys, kun markkinaehtoista palvelua ei useissa tapauksissa synny. Paikallisliikenneliiton käsityksen mukaan esitykset edistävät palvelutiedon kehitystä.

Hankintamenettelyjä koskevat muutosehdotukset (162, 171, 181, 260 §)

Lausuntopalautteen perusteella hankintamenettelyjä koskevia muutosehdotuksia pidettiin pääsääntöisesti hyvinä ja niiden katsottiin selkeyttävän palvelusopimusasetuksen, liikenteen palveluista annetun lain ja hankintalain välistä tulkintaa.

Hankintamenettelyä koskevan liikenteen palveluista annetun lain 162 §:ään ehdotettuun muutokseen suhtaudutaan saadun palautteen perusteella myönteisesti. Liikenne- ja viestintävirasto ja PRO-Keskus Oy toteavat, että muutosehdotus selkeyttää nykytilaa ja viittausta hankintalakiin täsmentää ilmoitusmenettelyä.

Tarjoajien valintaa koskevaan lain 165 §:ään ehdotettuun lisäykseen suhtauduttiin myönteisesti. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että 165 §:ään ehdotettu muutos selkeyttää nykytilaa. PRO-Keskus Oy kuitenkin toteaa, että 165 §:n 3 momentissa tarkoitettujen soveltuvuusvaatimusten tekstimuodot vaativat selkeyttämistä. Varsinais-Suomen ELY-keskus katsoo, että lain 165 §:ään ehdotettu uusi 3 momentti mahdollistaa, ettei valitulta tarjoajalta olisi välttämättömä hankkia ajantasaisia todistuksia ja selvityksiä hankintalain 80 §:ssä tarkoitettujen poissulkuperusteiden tutkimiseksi. Keskus toteaa, että muutos selkiyttäisi tältä osin hankintaprosessia, sillä rikosrekisteriotteen pyytäminen valitulta tarjoajalta on osoittautunut työlääksi. Keskus pohdii, voiko esitetty lisäys luoda tilanteen, jossa rikoksiin syyllistynyt liikenteenharjoittaja olisi aina suljettava pois tarjouskilpailussa, mutta pakollisten poissulkuperusteiden tarkistaminen olisi kuitenkin vapaaehtoista. Keskus myös toteaa, että muutosehdotuksen osalta jää epäselväksi, voiko tarjoaja saada rikosrekisterin otetta poissulkuperusteiden tutkimiseksi, kun rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §:ssä ei viitata liikenteen palveluista annettuun lakiin tai palvelusopimusasetukseen ja esittää tämän selvittämistä. Ehdotettujen viittausten lisääminen liikenteen palveluista annetun lain 165 §:ään sekä rikosrekisterilain 6 b §:ään edellyttää laajempaa arviointia, jota ei ole mahdollista tehdä ilman, että se merkittävästi viivästyttäisi ehdotettujen muutosten käsittelyä. Tästä syystä muutos on jätetty tehtäväksi sopivassa yhteydessä myöhemmin.

Esitysluonnoksen 171 §:ää koskevasta muutosehdotuksesta annettiin lausuntoja niukasti. Liikenne- ja viestintävirasto pitää muutosehdotusta nykytilaa selkeyttävänä. Oikeusministeriö puolestaan toteaa, että voimassaolevan säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on julkaisettava päätös yksinoikeuden antamisesta internet-sivullaan. Oikeusministeriö toteaa, että voimas-

saolevassa säännöksessä kyse ei ole tiedoksiannosta, vaan jostakin muusta menettelystä (tiedottaminen tms.) ja, että tiedoksiannot on erotettava muusta viranomaisen tiedottamisesta. Ministeriö huomauttaa, että päätöksen tiedoksiannolla on oikeusvaikutuksia sen lainvoimaisuuteen ja täytäntöönpanokelpoisuuteen, ja virheellisesti suoritettu tiedoksianto lykkää päätöksen lainvoimaiseksi tuloa. Ministeriön mukaan vaikuttaa siltä, että pykälässä tarkoitettu päätös yksinoikeuden antamisesta tulisi antaa tiedoksi sekä sille, jolle yksinoikeus myönnetään, että suurelle joukolle muita mahdollisia liikenteenharjoittajia.

Koska on selvää, että viranomaisen tiedossa lienee se taho, jolle se yksinoikeuden myöntää, tälle ei oikeusministeriön mukaan tulisi ehdotetun poikkeussäännöksen nojalla antaa päätöstä tiedoksi yleistiedoksiannolla, vaan nojautua hallintolain tiedoksiantosäännöksiin (hallintolain 55 §:n 1 momentti: Tiedoksianto toimitetaan tavallisena tai todisteellisena tiedoksiantona taikka, jos sitä ei voida edellä tarkoitetuilla tavoin toimittaa, yleistiedoksiantona). Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että hallintolain 55 §:n 2 momentin mukaan yleistiedoksiantoa voidaan käyttää myös silloin, kun asiakirja on annettava tiedoksi yli kolmellekymmenelle tiedossa olevalle henkilölle tai kun henkilöiden lukumäärää ei tiedetä. Oikeusministeriön mukaan hallintolain 55 §:n 2 momentti vaikuttaisi mahdollisesti soveltuvan kyseisen päätöksen tiedoksiantamiseen pykälässä mainituille muille mahdollisille liikenteenharjoittajille, jolloin yleistiedoksiannon käyttämisestä näiden kohdalla ei tule säätää erikseen.

Oikeusministeriö toteaa, että nyt ehdotettu muutos pykälään on aineellinen viittaus (toimivaltaisen viranomaisen olisi julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta hallintolain 62 §:n mukaisesti). Ministeriö toteaa, että erityislaissa näin säädettäessä tämä syrjäyttäisi hallintolain tiedoksiantosäännökset. Edellä selostetuilla perusteilla oikeusministeriö pitää tarkoituksenmukaisempana ja asiallisempana joko informatiivista viittausta hallintolain tiedoksiantosääntelyyn kokonaisuudessaan tai viittauksen jättämistä kokonaan pois. Jos kyse on päätöksestä tiedottamisesta viranomaisen verkkosivuilla, tulisi tämän osalta tehdä selkeä ero päätöksen tiedoksiantamiseen. Ministeriö toteaa, ettei yleistiedoksiantomenettelyä tule käyttää tiedottamisessa. Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa täsmennettiin muutosehdotuksen sisältämää viittausta hallintolakiin oikeusministeriön esittämällä tavalla. Lisäksi muutosehdotukseen tehtiin lisäys, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkkosivustollaan.

Lain 181 §:ää koskevaa muutosehdotusta pidettiin pääasiassa hyvänä. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen mukaan muiden kuin toimivaltaisina viranomaisina toimivien kuntien oikeus hankkia liikennettä hieman toisen kunnan puolelle joustavoittaa hankintamenettelyjä ja mahdollistaa esimerkiksi kuntarajat ylittävän koululaisliikenteen hankinnan siirtämisen kuntien vastuulle. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että liikenteen palveluista annetun lain 181 §:ään ehdotettu muutos voidaan nähdä paluuksi joukkoliikennelain aikaiseen sääntelyyn. Viraston mukaan hyvänä voidaan pitää sitä, että muutosehdotus asettaisi toimivaltaiset viranomaiset ja niin kutsutut peruskunnat samalle viivalle liikenteen järjestämisessä. Toisaalta virasto toteaa, että muutos tuo jälleen tulkittavaksi ”vähäisessä määrin” sanaparin tarkan merkityksen, mikä oli jossakin määrin koettu ongelmalliseksi joukkoliikennelaissa. Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi Tuusulan kunta ja Savonlinnan kaupunki nostavat lausunnoissaan esiin muutosehdotuksen sisältämän ”vähäisessä määrin” tarkemman määrittelyä. Savonlinnan kaupunki toteaa myös, että ehdotuksessa on otettava huomioon koulukuljetukset.

Liikenne- ja viestintävirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus nostavat esiin lausunnoissaan myös Iitin siirtymisen Kymenlaakson maakunnasta osaksi Päijät-Hämeen maakuntaa vuonna 2021. Lausuntojen mukaan muutos tulisi ottaa huomioon 181 §:n viimeistelyssä.

Muutosehdotusta koskevien lausuntojen osalta todetaan, että ehdotuksen sisältämä ”vähäisessä määrin” on jätetty tarkoituksella määrittelemättä, jotta kunnat ja kuntayhtymät voisivat tulkita ilmaisuja joustavasti, tilanteesta riippuen. Ehdotuksella pyritään muun muassa turvaamaan liikuminen ja joustava julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen. Ehdotuksen perusteluihin lisättiin asiaa selkeyttävä täydennys lausuntokierroksen jälkeen. Lisäksi 181 §:n 3 momenttia koskien esitysluonnokseen lisättiin lausuntokierroksen jälkeen uusi muutosehdotus, jolla lisätäisiin liitti Lahden kaupungin toimivalta-alueeseen. Liitti siirtyy Kymenlaakson maakunnasta Päijät-Hämeen maakuntaan 1.1.2021, jonka alueella Lahden kaupunki on tieliikenteen toimivaltainen viranomaisena.

Lain 260 §:n hankinta-asioiden muutoksenhakua koskeviin muutoksiin ei ole otettu kantaa lausuntopalautteessa.

Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto kiinnitti huomiota siihen, että hankintalain (1397/2016) 9 §:ssä ja erityisalojen hankintalain (1398/2016) 20 §:ssä viitataan kumottuun joukkoliikennelakiin (869/2009). Tältä osin saadun palautteen perusteella päädyttiin lisäämään edellä mainitut hankintalakiin ja erityisalojen hankintalakiin tehtävät muutokset hallituksen esitykseen. Hankintalain 9 §:n ja erityisalojen hankintalain 20 §:n 2 momentin säännökset vastaavat toisiaan ja ne sisältävät viittaukset joukkoliikennelain 36 §:n 2 momenttiin. Viittaukset esitetään muutettavaksi liikenteen palveluista annetun lain 162 §:n 2 momentilla, joka vastaa sisällöllisesti kumottua joukkoliikennelain 36 §:n 2 momenttia.

Valtionavustusten maksamisen ja takaisinperinnän toimivaltamuutokset (174 a, 175 a §)

Valtionavustuksen maksamisen ja takaisinperinnän toimivaltamuutoksia koskeviin ehdotuksiin (174 a, 175 a §) suhtauduttiin myönteisesti. KEHA-keskus toteaa lausunnossaan, että esitys on hyvin ja kattavasti valmisteltu yhdessä ELY-keskusten ja KEHA-keskuksen kanssa. KEHA-keskus toteaa, että esityksen tavoitteita ja vaikutuksia koskevia tekstejä voisi täydentää muun muassa tuomalla esiin aluehallinnon uudistuksen keskeisen tavoitteen tehostaa edelleen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen tuottavuutta että ELY-keskusten voimavarojen kohdentamista. Saadun palautteen perusteella esityksen valtionavustuksen maksamista ja takaisinperintää koskevia tekstejä on täydennetty KEHA-keskuksen esittämällä tavalla.

Tekniset muutokset ja lain luettavuuden parantaminen

Lausuntopalautteessa ei ole juurikaan otettu kantaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumerointia koskevaan muutokseen. SKAL suhtautuu myönteisesti lain lukunumeroinnin muuttamiseen juoksevaksi, joskin toteaa, että muutos olisi ollut hyvä tehdä jo pykälänumeroinnin muutoksen yhteydessä. Muihin teknisiin ja kielellisiin muutoksiin suhtauduttiin lähtökohtaisesti joko myönteisesti tai niihin ei otettu lausunnoissa kantaa. Esitysluonnokseen tehtiin lisäksi useita muita kielellisiä muutoksia lausuntokierroksen jälkeen.

Hyväksymispäätöksiä koskevat muutosehdotukset

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota hyväksymispäätöksiä koskeviin muutosehdotuksiin. Oikeusministeriö kommentoi ensinnäkin lain 2 §:n 1 momentin 11 kohtaan lisättäväksi ehdotettuun määritelmäsäännöksen osalta, että omaksuttu määritelmäsäännös ei vaikuta onnistuneelta yhdessä 31 lukuun ehdotettujen muutosten kanssa. Esimerkiksi 242 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai hyväksymispäätöstä tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen tietyissä tilanteissa. Oikeusministeriö katsoo, että

kyse ei olisi kuitenkaan hyväksymispäätöksen vaan hyväksynnän rajoittamisesta tai peruuttamisesta. Määritelmäsäännöksen mukaan hyväksymispäätöksellä viitattaisiin myös kielteisiin päätöksiin, minkä vuoksi määritelmäsäännös ja varsinaiset aineelliset säännökset eivät täsmää. Edelleen esimerkiksi mainitussa 242 §:ssä ei myöskään käytetä termejä ”lupapäätös” tai ”päätös, jolla lupa on myönnetty”. Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotettua sääntelyä on tarkistettava hyväksymispäätös-käsitteen käyttämisen osalta (esim. 242 § ja 245 §).

Saadun lausuntopalautteen perusteella jatkovalmistelussa on päädytty täsmentämään liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 11 kohdan mukaista hyväksymispäätöksiä koskevaa määritelmäsäännöstä siten, että siinä viitataan vain päätöksiin, joissa toiminnan harjoittaminen on hyväksytty. Aiempi muotoilu olisi ottanut käsitteen määritelmän piiriin myös ne viranomaisen tekemät päätökset, joilla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hylätty. Varsinaisten aineellisten säännösten toimivuuden vuoksi hylkäämistä koskevia päätöksiä ei kuitenkaan voida ottaa määritelmän piiriin. Saadun lausuntopalautteen perusteella hyväksymispäätöksiä koskevia aineellisia pykäläiä (241, 242 ja 245 §) on lisäksi täsmennetty selkeyden lisäämiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolin selkeyttäminen

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:ään ehdotettuja muutoksia pidettiin kannatettavina ja tarpeellisina. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että esityksen tarkoitus täsmentää lainsäädäntöä ja yhdenmukaistaa käytettyjä käsitteitä on kannatettavaa. Myös Varsinais-Suomen ELY-keskus pitää lakiin ehdotettua täsmennystä viraston ohjausrooliin erittäin kannatettavana ja toteaa, että Liikenne- ja viestintäviraston tulisi jatkossa olla julkisen henkilöliikenteen ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden valtakunnallisesta ohjauksesta ja koordinaatiosta, yhteistyöstä sekä rahoituksen kohdentamisesta vastaava viranomainen. Väylävirasto pitää myönteisenä, että esitys tukee ja vahvistaa vuoden 2019 alusta voimaan tulleessa hallinnonalan virastouudistuksessa linjattuja tavoitteita eri toimijoiden roolista ja kannattaa Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolin selkeyttämistä suhteessa ELY-keskuksiin esityksen mukaisella tavalla.

Paikallisliikenneliitto epäilee lausunnossaan, ettei ehdotettu muutos toimialaohjaukseksi vastaisi ohjausta, jota ELY-keskukset ovat toivoneet. Liitto toteaa, että virastouudistuksissa julkisen henkilöliikenteen ohjaustehtävät on poistettu keskusvirastojen tehtävistä lähes kokonaan uudistusten myötä. Vastaavasti Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että virastouudistuksen yhteydessä julkisen henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen ohjaustehtävät on poistettu keskusvirastojen tehtävistä lähes kokonaan, viitaten peruuntuneeseen maakuntaudistukseen, jolla kyseiset ELY-keskusten hoitamat tehtävät olisivat siirtyneet maakuntiin ja maakunnat olisivat saaneet hyvin itsenäisesti päättää yleiskatteelliseksi muutetun määrärahan kohdentamisesta, erityisesti joukko- ja saaristoliikenteen osalta, ilman valtion ohjausta. Liikenne- ja viestintävirasto on todennut lausunnossaan, ettei se tunnista virastolle kuuluvan saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden osalta ohjausroolia ja tällaisen lisääminen edellyttäisi viraston resurssien riittävyden arviointia.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lisäksi, että esityksessä tulisi tarkemmin avata, mitä toimialaohjauksella tarkoitettaisiin. Virasto toteaa myös, ettei sillä ole tällä hetkellä varattuna, eikä käytettävissä resursseja ELY-keskusten ohjaamiseen muuten kuin mikä koskee rahoituksen kohdentamista ja siihen liittyvää yleisneuvontaa. Virasto katsoo, että Liikenne- ja viestintäviraston antama toimialaohjaus tulisi olla strategisemmalla tasolla ja rahoitukseen keskittyvämpää

kuin silloisen Liikenneviraston antama toimialaohjaus. Tältä osin Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että ennen virastouudistusta silloisen Liikenneviraston tehtävänä oli vastata ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan.

Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että ELY-keskukset tarvitsevat edelleen vastaavaa ohjausta katsoen, ettei ohjausta ja tukitehtäviä ole taloudellisesti ja toiminnallisesti kannattavaa hajauttaa yhdeksälle eri ELY-keskukselle. Tarve vahvemmalle ohjaukselle on myös joukkoliikenteen ja saaristoliikenteen kehittämiseen valtakunnan tasolla, jotta hallitusohjelmassa ja tulevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mainitut liikenne- ja ympäristötaavoitteet voidaan saavuttaa. Keskus toteaa, että ELY-keskukset tarvitsevat enemmän toimialaohjausta kuin Liikenne- ja viestintävirastolta ovat saaneet ja virastolle tulisi osoittaa riittävät resurssit toimialaohjaustehtävän hoitamiseksi.

Lausunnoista saadun palautteen perusteella päädyttiin täydentämään säännöskohtaisia perusteluja sekä muutosehdotuksen vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Säännöskohtaisissa perusteluissa avataan tarkemmin, mitä toimialaohjauksella tarkoitetaan. Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluvia ohjaustoimenpiteitä ovat muun muassa toimintojen ja palvelujen laatutason määrittäminen, tarvittavien standardien ja ohjeiden antaminen sekä menettelytapoja ja niiden kehittämistä koskeva ohjaus. Viraston antama toimialaohjaus olisi luonteeltaan yleistä, eikä tapauskohtaista. Viranomaisvaikutusten osalta esitystä päädyttiin täydentämään toteamalla, että kyseessä olevat ohjaustehtävät ovat siirtyneet silloiselta Liikennevirastolta Liikenne- ja viestintävirastolle jo virastouudistuksen yhteydessä.

Jatkotoimia edellyttävät asiat

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossaan esiin nostamaa viranomaisten antamien päätöskien täytäntöönpanokelpoisuutta koskevaa asiaa on tarve tarkastella seuraavan liikenteen palveluista annetun lain muutoshankkeen yhteydessä. Liikenteen palveluista annettuun lakiin sisältyy huomattava määrä erilaisia päätöksiä, jotka koskevat lain eri substanssialoja. Päätösten täytäntöönpanokelpoisuuden arviointi muutoksenhausta huolimatta edellyttää perusteellista arviointia, ja muutosten osalta on mahdollisesti tarve erilliselle kuulemismenettelylle. Liikenne- ja viestintäviraston ehdotusta ei voida arvioida tämän hallituksen esityksen valmistelussa covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä koskevien ehdotusten kiireellisyyden vuoksi. Myös Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunnossaan esiin nostamaa tarvetta selvittää mahdolliset muutostarpeet rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §:ään sekä tätä koskevien hankintalain viittausten lisääminen liikenteen palveluista annetun lain 165 §:ään uuteen 3 momenttiin arvioidaan laajemmin ja selvitetään sopivassa yhteydessä myöhemmin.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista

Eduskunnan antaman lausuman (EV 251/2018 vp) mukaisesti hallituksen esityksessä muutettiin liikenteen palveluista annetun lain luvut numerjärjestykseen lain luettavuuden ja selkeyden parantamiseksi seuraavasti:

Uusi lukunro	Alkuperäinen lukunro	Pykälänrot	Otsikko (Alkuperäinen otsikko)
<i>I osa</i>	<i>I osa</i>		<i>YLEISTÄ</i>

HE 202/2020 vp

1 luku	1 luku	1–2 §	Yleiset säännökset
<i>II osa</i>	<i>II osa</i>		<i>LIIKENNEMARKKINAT</i>
2 luku	1 luku	3–18 a §	Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä
3 luku	2 luku	19–24 §	Kansainvälinen tiekuljetus
4 luku	3 luku	25–41 §	Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä
5 luku	4 luku	42–52 §	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika
6 luku	5 luku	53–58 §	Rautatieliikenteen markkinat
7 luku	6 luku	59–66 §	Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen
8 luku	7 luku	67–87 §	Rautatieliikenteen pätevyudet
9 luku	8 luku	88–93 §	Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus
10 luku	9 luku	94–95 §	Merenkulku Suomen vesialueella
11 luku	10 luku	96–113 §	Laivaväen pätevyudet
12 luku	11 luku	114–119 §	Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen
13 luku	12 luku	120–129 §	Luvanvarainen lentotoiminta
14 luku	13 luku	130–135 a §	Lentomiehistön pätevyudet ja koulutus
<i>III osa</i>	<i>III osa</i>		<i>LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA</i>
15 luku	1 luku	136–143 §	Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut
16 luku	2 luku	144–149 §	Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta
<i>IV osa</i>	<i>IV osa</i>		<i>PALVELUT</i>
17 luku	1 luku	150–153 §	Henkilöliikennepalvelut
18 luku	2 luku	154–161 §	Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoinnitus
19 luku	3 luku	162–172 §	Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen
20 luku	4 luku	173–175 a §	Liikennepalvelujen julkinen tuki
21 luku	5 luku	176–177 §	Välitys- ja yhdistämispalvelut
<i>V osa</i>	<i>V osa</i>		<i>VIRANOMAISET JA VALVONTA</i>
22 luku	1 luku	178–195 a §	Viranomaisten toiminta
23 luku	2 luku	196–203 §	Viranomaistehtävien hoitaminen
24 luku	3 luku	204–208 §	Liikenteen lääkärijärjestelmä
25 luku	4 luku	209–215 §	Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle
<i>VI osa</i>	<i>VI osa</i>		<i>LIIKENTEEN TIETOVARANNOT</i>
26 luku	1 luku	216–218 §	Liikenneasioiden rekisteri

HE 202/2020 vp

27 luku	2 luku	219–224 §	Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö
28 luku	3 luku	225–232 §	Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä
29 luku	4 luku	233–235 §	Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot
30 luku	5 luku	236–240 §	Väyläviraston tietovarannot
<i>VII osa</i>	<i>VII osa</i>		<i>SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET</i>
31 luku	1 luku	241–261 §	Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku
32 luku	2 luku	262–268 §	Rangaistussäännökset
<i>VIII osa</i>	<i>VIII osa</i>		<i>VOIMAANTULO</i>
33 luku	1 luku	269 §	Voimaantulo (Entinen Voimaantulo ja siirtymäsäännökset)
34 luku	-	270–271 §	Siirtymäsäännökset

Samalla kun lain lukunumerointi muutettaisiin, korjattaisiin myös lain sisäiset viittaukset seuraavasti:

Muutettava kohta	Alkuperäinen sisäinen viittaus	Uusi sisäinen viittaus
<i>II osa: LIIKENNEMARKKINAT</i>		
<i>3 luku: Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä (entinen II osa 2 luku)</i>		
3 §:n 4 momentti	II osa 2 luku	II osa 3 luku
<i>V osa: VIRANOMAISET JA VALVONTA</i>		
<i>22 luku: Viranomaisten toiminta (entinen V osa 1 luku)</i>		
186 §:n 5 momentti	IV osa 1 luku	IV osa 17 luku
<i>V osa: VIRANOMAISET JA VALVONTA</i>		
<i>23 luku: Viranomaistehtävien hoitaminen (entinen V osa 2 luku)</i>		
197 §:n 3 momentti	II osa 6 luku	II osa 7 luku
200 §:n 3 momentti	II osa 1 luku	II osa 2 luku
<i>VI osa: LIIKENTEEN TIETOVARANNOT</i>		
<i>28 luku: Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä (entinen VI osa 3 luku)</i>		
230 §:n 3 momentti	V osa 4 luku	V osa 25 luku
<i>VI osa: LIIKENTEEN TIETOVARANNOT</i>		
<i>29 luku: Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot (entinen VI osa 4 luku)</i>		
233 §:n 1 momentti	VI osa 1–3 luku	VI osa 26–28 luku
<i>VII osa: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET</i>		

HE 202/2020 vp

<i>31 luku: Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku (entinen VII osa 1 luku)</i>		
248 §:n 1 momentti	II osa 7 luku	II osa 8 luku
249 §:n 1 momentti	II osa 7 luku	II osa 8 luku
250 §:n 1 momentti	II osa 10 luku	II osa 11 luku
<i>VII osa: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET</i>		
<i>32 luku: Rangaistussäännökset (entinen VII osa 2 luku)</i>		
262 §:n 1 momentin 3 kohta	II osa 5 luku	II osa 6 luku
262 §:n 1 momentin 4 kohta	II osa 6 luku	II osa 7 luku
265 §:n 1 momentin 2 kohta	II osa 11 luku	II osa 12 luku
<i>VIII osa: VOIMAANTULO</i>		
<i>33 luku: Voimaantulo (entinen VIII osa 1 luku)</i>		
269 §	- III osa 2 luku 1–5 § - III osa 2 luku 6 § - IV osa 1 luku 11 § - I osa 1 luku 1 § - IV osa 1 luku 1, 2, 6 ja 7 § - IV osa 2 luku 2 § - III osa 2 luku 1–5 §	- IV osa 18 luku 154–159 § - IV osa 18 luku 160 § - V osa 22 luku 188 § - I osa 1 luku 1 § (säilyy) - V osa 22 luku 178, 179, 183 ja 185 § - V osa 23 luku 197 § - IV osa 18 luku 154–159 §
<i>VIII osa: VOIMAANTULO</i>		
<i>34 luku: Siirtymäsäännökset</i>		
270 §	II osa 1 luku 3 ja 4 §	II osa 2 luku 5 ja 6 §
271 §:n 1 momentin 1 kohta	II osa 1 luku 2 §	II osa 2 luku 4 §
271 §:n 1 momentin 2 kohta	II osa 1 luku 1 §	II osa 2 luku 3 §
271 §:n 1 momentin 3 kohta	II osa 3 luku 1 §	II osa 4 luku 25 §
271 §:n 2 momentti	II osa 1 luku 1 §	II osa 2 luku 3 §
271 §:n 4 momentti	IV osa 1 luku 4 §	V osa 22 luku 181 §

2 §. Yleiset määritelmät. Pykälään ehdotetaan tehtäväksi luetteloa selkeyttäviä kielellisiä korjauksia 9 ja 10 kohtiin. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 11 kohta, jossa määriteltäisiin hyväksymispäätökset. Hyväksymispäätöksillä tarkoitettaisiin viranomaisen tekemiä päätöksiä, joilla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty.

3 §. Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä. Pykälän 4 momentin viittaus II osan 2 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 3 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukunumeroon.

5 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhakija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä luvanhakijasta on käytetty sekä yhteen että erikseen kirjoitettua versiota. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

18 §. *Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus.* Pykälän voimassa oleva 2 momentti yhdistettäisiin pykälän 1 momenttiin ja pykälän voimassa olevasta 3 momentista tulisi siten uusi 2 momentti.

Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä.

Pykälän 2 momentin viittaus 2 momenttiin korjattaisiin momenttien yhdistämisen myötä viittaukseksi 1 momenttiin. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi pykälän 2 momentin ruotsinkielisen version sanajärjestystä. Muutos ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

18 a §. *Laajennettu varautumisvelvollisuus covid-19-epidemian aikana.* Lakiin lisättäisiin uusi väliaikainen 18 a §, jolla laajennettaisiin henkilökuljetuspalveluja tarjoavien tieliikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuutta. Kyseinen varautumisvelvollisuus olisi kuitenkin ehdollinen. Velvoitteen käyttöönotto olisi riippuvainen covid-19-epidemian tilanteesta. Voimassa olevan lain mukaan varautumisvelvollisuus koskee vain luvanhaltijoita, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa taikka ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 3 500 kiloa. Edellä mainittujen luvanhaltijoiden on varauduttava kaiken tyyppisiin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huomioitava myös valmiuslain vaatimukset. Uusi 18 a § laajentaisi varautumisvelvollisuuden koskemaan väliaikaisesti myös pienempiä toimijoita, kuten taksiliikenteen toimijoita ja toimijoita, joilla on liikennekäytössä 15 tai vähemmän kuin 15 linja-autoa, ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Tavaraliikenneluvan haltijoista laajennus koskisi vain niitä, jotka harjoittavat myös henkilökuljetusta.

Pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuus olisi suurempia toimijoita suppeampi. Uuden väliaikaisen 18 a §:n mukaan taksiliikenneluvan haltijan ja muun kuin 18 §:n 1 momentissa tarkoitetun henkilöliikenneluvan haltijan tai henkilöliikennettä harjoittavan tavaraliikenneluvan haltijan olisi varauduttava covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen ja huolehdittava matkustajien terveyteen liittyvistä toimenpiteistä, jos covid-19-epidemian tilanne sitä edellyttää kansallisesti tai alueellisesti. Edellä mainittuja toimenpiteitä voitaisiin siis kohdentaa kansallisesti ja alueellisesti. Luvanhaltijan olisi laadittava viivytyksettä suunnitelma, jonka laadinnassa olisi huomioitava sosiaali- ja terveysministeriön ja Terveystieteiden tutkimuskeskuksen antamat tartuntatautiin torjumiseen liittyvät ohjeet ja määräykset. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa valtakunnallista ohjeistusta tarkentavia ohjeita. Liikenne- ja viestintävirastolla on kansainvälisten yhteyksiensä ansiosta hyvä käsitys siitä, mitä erityisohjeistusta eri maissa tämän tyyppiseen toimintaan annetaan. Jos luvanhaltija on jäsenenä välityskeskuksessa, voisi suunnitelman tehdä myös välityskeskus luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Luvanhaltijat ja etujärjestöt voisivat lisäksi laatia mallisuunnitelmia, joita luvanhaltijat voisivat hyödyntää suunnitelmien laatimisessa. Jos luvanhaltijat tarjoavat viranomaisten järjestämiä palveluja, heidän olisi erityisesti otettava huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus. Lausuntokierroksen jälkeen ehdotukseen tehtiin informatiivinen ja selkeyttävä lisäys, jonka mukaan luvanhaltijoiden on erityisesti otettava huomioon Kansaneläkelaitoksen ohjeistus, jos he tarjoavat Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutuslain (1224/2004) perusteella korvaamia matkoja. Lisäys helpottaa säännöksen luettavuutta ja huomio luettavuudessa myös muut lainkäyttäjät kuin viranomaiset. Suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Suomessa on paljon julkisesti järjestettyä liikennettä, kuten kuntien, kuntayhtymien ja valtion hankkimaa julkista henkilöliikennettä, koululaiskuljetuksia, sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia sekä Kansaneläkelaitoksen korvaamia kuljetuksia. Osa edellä mainitusta kuljetustarjonnasta perustuu kilpailutettuihin hankintoihin, ja näissä kuljetuksissa myös järjestävät viranomaiset ovat keskeisessä roolissa tartuntatautiin leviämisen torjuntaan varauduttaessa.

32 §. *Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla.* Pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, joka mahdollistaisi Liikenne- ja viestintävirastolle tarkempien määräyksien antamisen lain 193 §:ssä tarkoitetun, viraston toimivaltaan kuuluvan, perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Säännöksellä turvattaisiin kokeiden tasalaatuisuus.

41 §. *Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyiden todentavien asiakirjojen tunnustaminen.* Pykälän 2 momentissa korjattaisiin sanamuotoa, siten että ETA-valtiossa sijaitseva yritys muutettaisiin muotoon ETA-valtioon sijoittautunut yritys. Direktiivi 59/2003/EY koskee tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattipätevyyskierroksien tunnustamista ja 1 artiklan b -alakohdan mukaisesti, direktiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää. Käsite sijoittautunut esiintyy liikenteen palveluista annetun lain tiekuljetusta koskevissa 27 ja 29 §:ssä, ja myös 41 §:ssä tulisi käyttää tätä käsitettä. Muutoksella yhdenmukaistettaisiin liikenteen palveluista annetun lain säännöksiä sekä helpotettaisiin säännöksen tulkintaa.

43 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin sen viimeinen lause, jonka mukaan asetuksen 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö. Muutos poistaisi pykälän sisältämää päällekkäistä sääntelyä ja näin selkeyttäisi säännöstä. Voimassaolevan pykälän 3 momentin mukaan ajo- ja lepoaika-asetuksen 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

70 §. *Rautatieliikenteen kuljettajan luvan myöntäminen.* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

96 §. *Laivaväen pätevyyskierroksia koskevien säännösten soveltamisala.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen siirretään 112 §:n 2 momentin säännös tunnustamisesta sovellettavasta laista ja toimivaltaisesta viranomaisesta. Säännökseen ehdotetaan lisättäväksi maininta, että ammattipätevyyskierroksien tunnustamisesta annettua lakia sovelletaan, jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin. Täsmennyksen tavoitteena on lisätä lain selkeyttä, sillä esimerkiksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaiset pätevyudet ovat lain 106 §:n mukaan voimassa kyseisessä direktiivissä säädetyn mukaisesti. Lisäksi niiden jäsenvaltioiden, jotka soveltavat sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mahdollistamia vapautuksia kansallisilla sisävesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon, pätevyyskierroksien tunnustamiseen muissa jäsenvaltioissa sovelletaan direktiiviä 2005/36/EY.

97 §. *Laivaväen pätevyyskierroksia koskevat määritelmät.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 22 kohdan meripalvelua koskevaan määritelmään lisättäisiin maininta meripalvelun tarkoitukseenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Maininta kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena, kuten lain 99 §:n mukaisissa lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimuksissa. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty 97 §:n 10 kohdassa. Muutos olisi yhdenmukainen laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 30 kohtaan tehtävän muutoksen kanssa.

Mainitun 97 §:n 22 kohdan ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että sana *nöjesfartyg* korvataan sanalla *fartyg i nöjesbruk*. Kielellinen täsmennys ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

99 §. *Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusviraston nimi korjattaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

101 §. *Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi käsittämään myös painelaitteen käytönvalvojaa koskevan asetuksen antovaltuuden, josta säädetään pykälän 9 momentissa. Uusi otsikko olisi *Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön ja painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset*.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä käy selvemmin ilmi se, että aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Tältä osin tarkoituksena on selkeyttää jo voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Lisäksi täsmennettäisiin niitä perusteita, joilla aluksen päällikkö saa toimia myös konepäällikkönä. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös laivaisännän mahdollisuudesta hakea Liikenne- ja viestintävirastolta miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta niin, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, jos toimien yhdistäminen on mahdollista turvallisuusnäkökohdat huomioiden. Jos toimet yhdistetään, edellytettäisiin aluksen päällikkönä olevalta vaaditun päällikön pätevyyden lisäksi vähintään 101 §:n 2 momentin mukainen koneenhoitajankirja.

Vaatus erillisestä konepäälliköstä on turvallisuuden kannalta olennainen kooltaan ja koneteholtaan suurempien aluksien osalta, joissa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu siten, että koneistoa ja alusta ei voida ohjata samanaikaisesti, eikä aluksen päällikön ja konepäällikön tehtäviä siksi voida turvallisesti yhdistää. Sen sijaan pienemmän kokoluokan ja konetehon aluksissa erillinen konepäällikkö ei ole turvallisuuden kannalta välttämätön. Muun muassa luotsien yhteysalusten, vesibussien ja muiden pienten alusten toiminnan kannattavuuden kannalta aluksen päällikön ja konepäällikön tehtävien yhdistäminen voi olla tarpeen.

Esitetyssä muutoksessa edellytettäisiin, että menettely ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle, Miehityksen vahvistaminen esitetyllä tavalla edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston harkintaa, jossa olisi otettava huomioon turvallisuusnäkökohdat.

104 §. *Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään uusi 2 momentti, jolla selkeytetään valtioneuvoston valtuutta asetuksella antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeutavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

106 §. *Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen.* Pykälään esitetään muutoksia, joilla toimeenpantaisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin velvoitteita. Pykälän 1 momentista poistettaisiin maininnat direktiivillä kumoutuvista myöntämisperuste- ja pätevyyskirjadirektiiveistä. Lisäksi muutettaisiin soveltamisalaa täsmentävää viimeistä virkettä vastaamaan tehtyjä muutoksia. Ruotsinkielisen säännöksen sanamuotoa ehdotetaan tarkennettavaksi aluksen kuljettajan osalta.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *2 momentti*, jolla pantaisiin täytäntöön 10 artiklan unionin sisävesille myönnettyjen pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen tunnustamista koskevat säännökset. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi myös 38 artiklan mukaiset siirtymäsäännöksiä koskevat velvoitteet.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *3 momentti*, jossa pantaisiin täytäntöön direktiivin edellyttämä viranomaisen velvollisuus luokitella ja ilmoittaa komissiolle alueellaan olevat meriväylän luonteiset sisävesiväylät. Meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi luokitellaan sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 8 artiklan mukaan sellaiset osuudet sisävesiväylistä, joilla sovelletaan kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä tehtyä yleissopimusta, joilla poijut ja merkit ovat merenkulun viitoitusjärjestelmän mukaiset, joilla terrestriaalinen navigointi on tarpeen tai joilla navigointiin tarvitaan merenkulkulaitteita, joiden toiminta edellyttää erityisosaamista. Komissiolle toimitettavaan ilmoitukseen on liitettävä näihin kriteereihin pohjautuvat perustelut.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *4 momentti*, jossa pantaisiin täytäntöön 10 artiklan 6 kohdassa säädetty velvollisuus. Jos on syytä epäillä, että jokin kolmas maa, jonka pätevyysasiakirjat Euroopan komissio on tunnustanut, ei enää täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava asiasta Euroopan komissiolle sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti.

107 §. *Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä käytetty ilmaus ”saamisen edellytyksenä” muutettaisiin yhdenmukaisuuden lisäämiseksi ilmaukseksi ”myöntämisen edellytyksenä”.

Pykälän 3 momentin ruotsinkielistä versiota ehdotetaan muutettavaksi siten, että sana *förutsätts* korvataan sanalla *krävs* ja sana *såsom* ilmauksella *på det sätt som*. Kielelliset täsmennykset eivät vaikuta lain suomenkieliseen versioon.

Lisäksi pykälän 5 momentissa olevaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta ehdotetaan muutettavaksi siten, että momenttiin lisättäisiin viittaus merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiiviin. Muutoksen tarkoituksena on, että viraston määräyksissä voitaisiin paremmin huomioida unionin sääntelystä seuraavat vaatimukset ja muutostarpeet.

108 §. *Laivaväen erityiskoulutus.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä poistetaan maininta matkustaja-aluksesta ja säiliöaluksesta. Lisäksi momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta liikennealueesta. Muutoksella laajennettaisiin valtioneuvoston asetuksenantovaltaa kattamaan IGF- ja polaarilisäpätevyyskiä sekä turvatoimiasioita koskevat lisäkoulutus- ja perehdyttämisaatimukset. Ehdotettu yleisluontoisempi muotoilu kattaisi myös mahdolliset muut tulevat lisäkoulutusvaatimukset. Lisäksi mainittuun momenttiin tehtäisiin kielellisiä muutoksia.

109 §. *Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi väliaikaisesti siten, että se kattaisi kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentymisen. Uusi otsikko olisi *Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen ja kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen*.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi *4 momentti*, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräysvallasta pidentää 98 §:n 3 ja 4 momenteissa tarkoitettujen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa covid-19-epidemian aikana. Kyseisillä, 3 ja 4 momenteissa tar-

koitetuilla laivaväkeen kuuluvilla henkilöillä on jo olemassa toisen valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyystodistus. Suomalaisella aluksella tai Suomen lipun alla olevalla aluksella toimiminen edellyttää kyseisissä momenteissa vaaditun mukaisesti kelpoisuustodistusta.

Kelpoisuustodistuksella tarkoitetaan ulkomaisen viranomaisen myöntämän pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista koskevaa asiakirjaa. Ehdotetulla väliaikaisella muutoksella kelpoisuustodistuksen voimassaoloa voitaisiin pidentää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, jos sitä koskevan alkuperäisen ulkomaalaisen pätevyyskirjan voimassaoloa pidennetään ulkomaalaisen toimivaltaisen viranomaisen toimesta. Tällainen menettely saattaa tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, jos epidemian leviämisen ehkäisemiseksi on jouduttu asettamaan kokoontumis- tai liikkumisrajoituksia, jotka estävät pätevyyksien normaalit uudistamismenettelyt.

Kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennyksen olisi vastattava kelpoisuustodistuksen perustana olevan ulkomaisen pätevyyskirjan voimassaoloajan pidennystä, kuitenkin niin, että kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika ei ylittäisi viittä vuotta. Lisäksi voimassaoloajan pidennys saisi olla voimassa enintään 30.6.2021 asti. Kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidennys olisi mahdollista STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä säädettyjen kelpoisuustodistusten voimassaoloaika koskevien säännöksiensä valossa.

110 §. *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin täytäntöön panemiseksi. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin maininta aluksella työskentelyä varten vaadittavista asiakirjatodisteista. Aluksella työskentelyä varten vaadittavalla asiakirjatodisteella tarkoitettaisiin sellaisia asiakirjatodisteita, jota ei vaadita pätevyysasiakirjan myöntämiseksi, vaan työskentelemiseksi aluksella. Näitä asiakirjatodisteita ovat esimerkiksi STCW-yleissopimuksen V-luvun mukaiset matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevyudet, joihin kuuluvat esimerkiksi kriisinhallintaa ja inhimillistä käyttäytymistä koskeva koulutus. Pätevyysasiakirjan myöntämiseksi vaadittavan asiakirjatodisteen tunnustaminen edellyttäisi STCW-yleissopimuksen mukaan sitä, että pätevyysasiakirjan myöntämiseksi suoritettu koulutus on pätevyysasiakirjan myöntäjän valvonnassa. Suomi ei valvo kaikkia ETA-maiden koulutuksia, joten tunnustaminen rajoitettaisiin koskemaan vain aluksella työskentelemiseksi vaadittavia asiakirjatodisteita. Mainittuun momenttiin tehtäisiin myös kielellinen muutos.

Pykälän 2 momentin ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että virkkeen alkuun lisättäisiin sana *sådana*. Kielellinen täsmennys ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

112 §. *Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momentista poistettaisiin viittaus sisävesien ammatipätevyysdirektiivillä kumottavaan pätevyyskirjadirektiiviin ja lisättäisiin viittaus sisävesien ammatipätevyysdirektiiviin ja 106 §:ään, johon sisältyisivät tarkemmat määräykset sisävesien ammatipätevyysdirektiivin täytäntöön panemiseksi. Samalla korjattaisiin 1 momentin kahden viimeisen virkkeen päällekkäisyys.

Lisäksi pykälän 2 momentti poistettaisiin, ja momentin sisältö siirrettäisiin 96 §:n 1 momenttiin lain selkeyden lisäämiseksi.

113 §. *Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään maininta asiakirjojen säilyttämisestä joko kirjallisena

tai sähköisessä muodossa. Muutoksella täsmennettäisiin tapoja, joilla alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja kelpoisuutta koskeva todistus voidaan säilyttää. Ehdotetulla muutoksella pantaisiin täytäntöön merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin vaatimus. Direktiivin suomenkielisessä versiossa käytetään ilmaisua ”paperiversiona tai digitaalisessa muodossa”, mutta laissa käytettäisiin suomalaisessa lakikielessä yleisesti käytettyä ilmausta. Pykälään tehtäisiin myös selkeyttä lisääviä muutoksia muun muassa lisäämällä sana ”muu” kelpoisuutta koskevan todistuksen edelle.

131 §. Ilmailun henkilölupien myöntäminen. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite luvanhaltija on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

150 §. Henkilöliikennepalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuus. Pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

154 §. Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen korjaus siten, että jatkossa käytettäisiin ilmaisua ”tietojärjestelmään luodun avoimen rajapinnan kautta” eikä ”tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta”. Näin ollen momentin ensimmäisen virkkeen lopusta poistettaisiin suluisissa oleva maininta avoimesta rajapinnasta. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteitä. Avoin rajapinta -käsite on nykyisin vakiintunut.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on ilmoitettava rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset Liikenne- ja viestintäviraston sijaan viraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi. Momenttia muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa momentissa mainitusta tietopalvelusta, mutta jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:ltä liikenteen palveluista annetun lain 213 §:n mukaisesti. Momentissa myös säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston hankkiessa palvelun tuottamisen TMF:ltä sovelletaan tämän tietopalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154 ja 179 §:ien mukaisia tehtäviä. Momentissa mainittaisiin, että vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston ohella vastuu teknisen palvelun tarjoamisesta voi olla myös Traffic Management Finland Oy:llä, mikäli Liikenne- ja viestintävirasto hankkii tietopalvelun mainitulta palveluntarjoajalta.

Lisäksi pykälän 4 momentin ruotsinkielisen version sanajärjestystä ehdotetaan muutettavaksi. Muutos ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

Tietopalvelulla tarkoitetaan ITS-direktiivin mukaista kansallista yhteyspistettä (NAP). Palvelu on Suomessa toteutettu Liikkumispalvelukatalogina, johon on koottu katalogimaisesti eri liikkumispalveluiden rajapintoja. Ehdotetun muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirastolle jäisi edelleen vastuu 154 §:ssä tarkoitettusta tietopalvelusta, johon verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava. Muutoksella kuitenkin mahdollistettaisiin se, että jatkossa Traffic Management Finland Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi tietopalvelua. Tietopalvelun ja

sen vaatiman tietojärjestelmän tuottamiseen kuuluu liikkumispalvelun tietojen avaamiseen liittyvien teknisten työkalujen tarjoaminen sekä rajapintatietojen vastaanotto. ITS-direktiivin multimodaaliasetuksen edellyttämän kansallisen yhteyspisteen tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä, vaan yhteyspiste voidaan toteuttaa eri muodoissa.

Tietopalvelun sekä siihen liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkiminen toteutettaisiin sopimusjärjestelyn kautta. Sopimus olisi tehtävä liikenteen palveluista annetun lain 213 §:n mukaisesti. Siten Liikenne- ja viestintäviraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa olisi henkilötietojen käsittelyn lisäksi sovittava ainakin muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista palveluntarjoajan tehtävistä, sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden, palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista, tehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä, toimintaan liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä ja arkistoinnista, maksujen perimisestä ja tilittämisestä ja Liikenne- ja viestintäviraston palveluntarjoajalle maksamasta korvauksesta. Viraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa tultaisiin lisäksi kirjaamaan tarkemmin myös muista henkilötietojen käsittelyä koskevista seikoista.

Tietopalveluiden tuottamiseksi tarvittava rahoitus järjestettäisiin yhtiölle myös sopimuksen kautta. Liikenne- ja viestintävirasto ostaisi palvelun ja maksaisi hankinnan sille tehtävään osoitetuista määrärahoista. Palveluiden ostoon käytettävä raha, sisältäen Liikkumispalvelukatalogin, SaaS-palvelut ja Digitransit-osuuden, olisi vuosittain 691 000 euroa.

Siirron jälkeen Liikenne- ja viestintävirastolle ei jäisi mitään operatiivisia järjestelmävastuita liikkumisen tietopalveluiden osalta. Ehdotetun muutoksen myötä yhtiö tulisi tarjoamaan tietopalvelun sekä hoitamaan siihen liittyvät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät. Yhtiö tuottaisi palveluita alan toimijoille, mutta se ei tulisi tarjoamaan palveluita loppukäyttäjille. Ehdotetun muutoksen myötä Liikkumispalvelukatalogin tiedot tulisivat osaksi laajempaa liikenteen tietoaalustaa, jota koordinoisi Traffic Management Finland Oy.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto hankkii palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:ltä, olisi yksityisten henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajien ilmoitettava 154 §:n mukaisesti olennaiset tiedot Traffic Management Finland Oy:lle, sen ollessa tietopalvelun ja sen vaatiman tietojärjestelmän palveluntarjoaja.

Ehdotettu sääntely mahdollistaisi tietopalvelun tuottamisen ainoastaan Liikenne- ja viestintävirastolle sekä valtion täysin omistaman Traffic Management Finland -konsernin emoyhtiö Traffic Management Finland Oy:lle. Tehtävän siirtäminen lain nojalla vain Traffic Management Finland Oy:lle katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, koska yhtiö voisi virastoa joustavammin järjestää ja kehittää tietopalveluita sekä tarjota palveluita alan toimijoille. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavan yhtiön tarkoitus on toimia älykkään liikenteen keskiössä ja tarjota tulevaisuuden liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parantavaa rikastettua dataa asiakkailleen ja kumppaneilleen. Yhtiön tavoitteesta ja tehtävistä enemmän ks. HE 34/2018 vp⁶. Tästä johtuen tietopalveluiden koordinaatorooli ja ekosysteemin kehityksen vauhdittaminen nähdään mahdolliseksi toteuttaa vain mainitun kilpailuneutraalin julkishallinnon toimijan avulla. Ehdotetun muutoksen myötä myös Liikkumispalvelukatalogin liikennevälinerajat ylittävät matkatiedot saatettaisiin osaksi mainittua laajempaa TMF:n koordinoimaa liikenteen koontitietokantaa. Ehdotettu muutos edistäisi parhaiten innovaatioiden ja uusien palvelujen syntymistä, koska yhtiön

⁶ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (34/2018 vp), s. 5–8 ja 18–24.

tuottaessa ja koordinoidessa liikkumisen tietopalveluita se voisi tarjota laadukkaampaa dataa ja mahdollistaa datan helpomman saatavuuden ja hyödynnettävyyden kaikille alan toimijoille. Ehdotetulla muutoksella ei siirretä merkittävää julkista valtaa muille kuin viranomaisille.

Muutoksen myötä yhtiön rooli koko Suomen eduksi toimivana organisaationa vahvistuisi. Traffic Management Finland Oy toimisi kansainvälisessä ja Pohjoismaisessa käytännön yhteistyössä tahona, joka edustaa Suomea ja kokoaa suomalaisten toimijoiden kantoja ja näkemyksiä sekä välittää tietoa kansainvälisten ja suomalaisten toimijoiden välillä. Käytännön yhteistyö voisi olla esimerkiksi sitä, että TMF osallistuu standardointikehitykseen olemalla yhteyspiste pohjoismaisessa NeTeX-rajapintojen kehittämistyössä.

Liikenne- ja viestintäviraston toimiessa ITS-direktiivin toimivaltaisena viranomaisena se valvoisi edelleen, että Liikkumispalvelukatalogi on ITS-direktiivin edellyttämien vaatimusten mukainen. Yhtiön on toiminnassaan huomioitava yleinen tietosuojaa-asetus sekä huolehdittava viranomaisten salaisiksi määrittämien tietojen sekä liikesalaisten tietojen tietosuojasta.

161 §. *Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen.* Pykälän 2–4 ja 6 momenteista muutettaisiin virastouudistuksen vuoksi Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto Liikenne- ja viestintävirastoksi. Uudistuksen vuoksi pykälän 5 momentti poistettaisiin, sillä eri virastojen välisestä salassa pidettävän tiedon luovutuksesta ei ole enää tarpeen säätää. Pykälän 6 momentin virheellinen viittaus 1 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 2 momenttiin. Voimassa olevassa säännöksessä viitataan 1 momentin mukaiseen merkittävään häiriöön, vaikka merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittamisesta säädetään pykälän 2 momentissa. Näin ollen momenttiin on tehtävä tekninen viittausmuutos. Pykälän nykyinen 6 momentti esitetään muutettavaksi 5 momentiksi.

162 §. *Hankintamenettelyt.* Pykälän selkeyttämiseksi ehdotetaan lisättäväksi sen 1 momentin loppuun tarkennus palvelusopimusasetuksen ja hankintalain soveltamisesta. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä mainituissa hankintalain (1397/2016) 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suorahankintojen ilmoittamisesta. Jatkossa ilman tarjouskilpailua tehtävistä hankinnoista tulisi ilmoittaa siten, kuin hankintalaissa säädetään suorahankintojen ilmoittamisesta. Momenttiin lisättävät viittaukset hankintalain pykäliin täydentäisivät palvelusopimusasetuksen mukaisia suorahankintojen ilmoittamisen menettelyjä ja muutoksenhakua. Muutoksenhakua koskevaan liikenteen palveluista annetun lain 260 §:ään tehdään tältä osin vastaava muutos.

Lisäksi 1 momentin viittausta palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklaan tarkennettaisiin ja tehdään tekninen muutos. Palvelusopimusasetukseen tehtyjen muutosten myötä jatkossa viitattaisiin palvelusopimusartiklan 4, 5, 5a, 6–8 artikloihin. Vastaavasti ruotsinkielistä versiota ehdotetaan muutettavaksi niin, että sanajärjestystä muutetaan. Muutos ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

171 §. *Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen.* Pykälän 2 momentin voimassa olevan säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta internet-sivuillaan. Momentin muotoilua selkeytettäisiin kielellisesti siten, että internet-sivun sijaan viitattaisiin verkkosivustoon. Lisäksi lain tulkinnan selkeyttämiseksi momenttiin tehtäisiin lisäys, jonka mukaan päätös olisi annettava tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti. Hallintolain 55 §:n 1 momentin mukaan tiedoksianto toimitetaan tavallisena tai todisteellisena tiedoksiantona taikka, jos sitä ei voida edellä tarkoitettui tavoin toimittaa, yleistiedoksiantona. Pykälän 2 momentti mahdollistaa yleistiedoksiannon käyttämisen myös silloin, kun asiakirja on annettava tiedoksi yli kolmellekymmenelle tiedossa

olevalle henkilölle tai kun henkilöiden lukumäärää ei tiedetä. Hallintolain 62 §:n mukaan yleis-tiedoksiannossa asiakirjat pidetään määrätyn ajan vastaanottajan nähtävillä viranomaisessa. Asiakirjan nähtävillä olosta ilmoitettaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla ja tarvittaessa sellaisessa sanomalehdessä, josta vastaanottajan voidaan olettaa parhaiten saavan tiedon. Jos tietoliikennehäiriön tai muun vastaavan vuoksi ilmoitusta ei voida julkaista verkko-sivuilla, on asiakirjan tai päätöksen nähtävillä olosta ilmoitettava myös virallisessa lehdessä. Lisäksi pykälän 2 momentin ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellinen muutos. Muutos ei vaikuttaisi suomenkieliseen tekstiin.

174 §. Määrärahan kiintiöinti ja käyttö. Pykälän *otsikko* muutettaisiin muotoon *Määrärahan kohdentaminen ja käyttö*. Pykälän 2 muutettaisiin siten, että kiintiöinnin sijasta käytettäisiin käsitettä kohdentaminen.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että kirjaus Liikenne- ja viestintäministeriön mahdollisuudesta käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista, poistettaisiin laista. Jatkossa vain Liikenne- ja viestintävirasto saisi käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen, myös silloin kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista. Samalla 174 §:ää koskevaan liikenteen palvelujen valtionavustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (509/2018) 5 §:ään tehtäisiin vastaavat muutokset.

Lisäksi pykälän 2 momentin jälkimmäisestä virkkeestä korjattaisiin virheellinen viittaus ja virke erotettaisiin uudeksi 3 momentiksi. Virheellisen viittauksen vuoksi laista on puuttunut mahdollisuus myöntää tukea myös liikenteen ostoihin ja hintavelvoitteen korvaamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto on kuitenkin myöntänyt suurten ja keskisuurten kaupunkien julkisen henkilöliikenteen tukea valtioneuvoston asetuksen (509/2018) 4 ja 5 §:n (1217/2018) mukaisesti. Ehdotetun 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin siten valtioneuvoston asetuksessa (509/2018) tarkemmin säädetään. Voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle ainoastaan 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun liikenteen palveluiden kehittämisen, suunnittelu- ja tutkimustyöhön.

Lisäksi voimassaolevan pykälän 3 momentti siirrettäisiin 4 momentiksi. Momenttia muutettaisiin siten, että kiintiöinnin sijasta käytettäisiin käsitettä kohdentaminen.

174 a §. Valtionavustuksen maksaminen ja käytön valvominen. Esitetään lisättäväksi uusi pykälä, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus (KEHA-keskus) hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain 174 §:n 4 momentin nojalla myöntämien valtionavustusten maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät. Toimivaltaiset ELY-keskukset valvoisivat tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien hoitamista. Voimassaolevan lain mukaan nämä tehtävät kuuluvat toimivaltaisille ELY-keskuksille, jotka saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kohdentamaa määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin sekä myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin. Maksatustehtävien siirtäminen ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin ja tukisi siten ELY-keskusten toimintaa. Maksatustehtävien keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi lisäksi resurssien hyödyntämistä sekä valtion rahankäyttöä ja valvontaa.

KEHA-keskukselle voidaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 a §:n 2 momentin (1626/2015) nojalla antaa erityislainsäädännössä ELY-keskusten myöntämien avustusten maksamista, käytön valvontaa ja takaisinperintää koskevia tehtäviä.

Pykälän 1 momentissa KEHA-keskus hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin KEHA-keskuksen roolista valtionapuviranomaisena.

175 §. Korvauksen takaisin periminen. Pykälän *otsikkoon* tehtäisiin selkeyttä lisäävä muutos. Uusi otsikko olisi *Valtionavustuksen takaisin periminen*. Muutoksen tavoitteena on minimoida tulkintaongelmat. Tarkoituksena on, että takaisinperintä koskee kaikkia valtionavustuksia, on kyse sitten korvauksesta, tuesta tai avustuksesta. Vastaavasti pykälän *1 momentin* johdantokappaleen ja 1–4 kohdan käsite korvaus muutettaisiin valtionavustukseksi. Samaten *2 momentin* johdantokappaleeseen ja 1–2 kohtiin käsite korvaus muutettaisiin valtionavustukseksi. Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin vastaavat kielelliset täsmennykset.

Vastaavasti pykälän *1 momentin 2 kohdan* ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että sana *om* poistetaan. Kielellinen täsmennys ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

175 a §. Valtionavustuksen takaisin perimisen hoitaminen. Esitetään lisättäväksi *uusi pykälä*, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämisen- ja hallintokeskus (KEHA-keskus) hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain nojalla myönnettyjen valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät sekä valtion virastoille tai laitoksille osoitettujen määrärahojen käytön seurantatehtävät. Toimivaltaiset ELY-keskukset valvoisivat tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien hoitamista. Voimassaolevan lain mukaan takaisinperintää koskevat tehtävät kuuluvat toimivaltaisille ELY-keskuksille. Takaisinperinnän siirtäminen ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin ja tukisi siten ELY-keskusten toimintaa. Takaisinperinnän keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi lisäksi resurssien hyödyntämistä sekä valtion rahankäyttöä ja valvontaa.

KEHA-keskukselle voidaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 a §:n 2 momentin (1626/2015) nojalla antaa erityislainsäädännössä ELY-keskusten myöntämien avustusten maksamista, käytön valvontaa ja takaisinperintää koskevia tehtäviä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä kehittäminen- ja hallintokeskus toimisivat 175 a §:n mukaisesti valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

Pykälän 1 momentissa KEHA-keskus hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät. Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin KEHA-keskuksen rooli valtionapuviranomaisena.

179 §. Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät. Pykälän *2 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että momentin mukainen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista voitaisiin tehdä myös Liikenne- ja viestintäviraston puolesta toimivalle palveluntarjoajalle. Koska virasto voisi lain nojalla hankkia tietopalvelun vain Traffic Management Finland Oy:ltä, olisi myös ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto järjestäisi tietopalvelun 154 §:n mukaisesti hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, olisi muutosilmoitus tarkoituksenmukaista tehdä myös suoraan tälle palvelun tuottamisesta vastaavalle taholle. Näin tietopalvelun tarjoaja voisi käytännössä asettaa muutostiedot helpommin saataville. Tiedot ovat alan toimijoiden avointa tietoa.

Pykälän *3 momenttiin* ehdotetulla muutoksella Liikenne- ja viestintäviraston puolesta toimivalla palveluntarjoajalla olisi oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa saamiaan tietoja

toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Viraston puolesta toimiva palveluntarjoaja voisi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti, kuten virastokin. Ehdotetun muutoksen myötä viraston puolesta toimiva palveluntarjoaja voisi olla lain nojalla vain Traffic Management Finland Oy. Tietopalveluiden siirrostä tehtävässä sopimusjärjestelyssä huomioitaisiin rekisterinpitäjän ja käsittelijän roolit. Tietojen luovutuksessa huomioitaisiin myös rikosoikeudellinen vastuu ja vahingonkorvaus oikeus. Lisäksi TMF:n olisi huolehdittava viranomaisten salaisiksi määrittämien tietojen, liikesalaisten tietojen sekä henkilötietojen tietosuojasta. Sopimusjärjestely tehtäisiin noudattaen lain 213 §:ssä säädettyä.

Voimassa oleva 179 § on kansallista lainsäädäntöä, eikä se perustu unionilainsäädäntöön.

179 a §. *Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen covid-19-epidemian aikana.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 179 a §, jonka mukaan joukkoliikenteen muutoksista tulisi covid-19-epidemian aikana ilmoittaa viimeistään viisi päivää etukäteen. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan olisi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista, voimassa olevan lain edellyttämän 60 päivän sijaan, siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Mikäli Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestäisi tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, ilmoitus olisi tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle. Olennaisilla muutoksilla tarkoitettaisiin muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä. Lyhyempi ilmoitusaika mahdollistaisi palveluiden nopeamman aloittamisen, lopettamisen ja olennaiset muutokset covid-19-epidemian aikana. Säännös olisi voimassa 30.6.2021 saakka.

181 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 3 momentin 7 kohtaan, Lahden kaupungin toimivalta-alueeseen, ehdotetaan lisättäväksi Iitti. Iitti siirtyy Kymenlaakson maakunnasta osaksi Päijät-Hämeen maakuntaa 1.1.2021, jonka alueella Lahden kaupunki on tieliikenteen toimivaltainen viranomainen. Muutoksen myötä Lahden kaupunki olisi palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tieliikenteen toimivaltainen viranomainen Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella.

Pykälän 6 momenttiin ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voisi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Vastaava säännös sisältyi myös liikenteen palveluista annetulla lailla kumottuun joukkoliikennelaikiin (869/2009). Säännöksessä mainittu ilmaisu vähäisessä määrin jätettäisiin tarkoituksella määrittelemättä. Kunnat ja kuntayhtymät voisivat siten tulkita ilmaisua joustavasti, tilanteesta riippuen. Säännös lisäisi alueiden yhdenvertaisuutta, turvaisi liikkumista ja sillä mahdollistettaisiin joustavampi julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen. Sen myötä esimerkiksi kuntien hankkimia perusopetuksen koulukuljetuksia voitaisiin tehdä tarvittaessa osittain kuntien välillä.

186 §. *Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 5 momentin viittaus IV osan 1 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti IV osan 17 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukunumeroon.

194 §. *STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.* Pykälään ehdotettavilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 26 artiklan Suomea koskevat velvoitteet toimivaltaisen viranomaisen nimeämisestä. Pykälän *otsikkoa* ehdotetaan muutettavaksi kattamaan myös sisävesien ammattipätevyysdirektiivi. Uusi otsikko olisi *STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden*

vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys ja lisättäväksi maininta sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä. Myös pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä.

Lisäksi pykälän 1 ja 2 momenttien ruotsinkieliseen tekstiin ehdotetaan tehtäväksi kielellisiä täsmennyksiä, jotka eivät vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

197 §. *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Pykälän 3 momentin viittaus II osan 6 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 7 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukuun.

Vastaavasti pykälän 3 momentin ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että sanat *för verket* korvataan sanalla *verkets*. Kielelliset täsmennykset eivät vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

198 §. *Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin.* Pykälän 1 ja 3 momenttia ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsitteet luvanhakija ja luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsitteet on kirjoitettu erikseen. Pykälässä käytettyjä käsitteitä henkilöluvan hakija ja henkilöluvan haltija ei muutettaisi. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteiden kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

200 §. *Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen.* Pykälän 3 momentin viittaus II osan 1 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 2 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukuun.

208 §. *Terveystilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset.* Pykälän 2 ja 3 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsitteet luvanhakija ja luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsitteet on kirjoitettu erikseen. Pykälässä käytettyjä käsitteitä henkilöluvan hakija ja henkilöluvan haltija ei muutettaisi. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteiden kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

230 §. *Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 3 momentin viittaus V osan 4 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti V osan 25 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukuun.

233 §. *Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa.* Pykälän 1 momentin viittaus VI osan 1–3 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti VI osan 26–28 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukuun.

236 §. *Väyläviraston ylläpitämät tietovarannot.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi lain ruotsinkielisessä versiossa. Uusi otsikko olisi ruotsiksi *Informationsresurser som förvaltas av Trafikledsverket*. Lain voimassaolevassa ruotsinkielisessä otsikossa *Datalager som förvaltas av Trafikledsverket* käytetty ilmaus *datalager* on harhaanjohtava.

Vastaavasti pykälän 2 momentin ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että sana *datalager* korvataan sanalla *informationsresurser*. Muutokset eivät vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

241 §. *Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksenhaun soveltamisala.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin kielellisiä muutoksia. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti hyväksymispäätöksiä koskeviin menettelyihin sovellettavien säännösten täsmentämiseksi. Uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin hyväksymispäätöksen alaista toimintaa koskevista hallinnollisista seuraamuksista tai hyväksymispäätöstä koskevasta muutoksenhausta, sovelletaan tätä lukua.

242 §. *Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi koskemaan soveltuvin osin lupien lisäksi hyväksymispäätöksiä. Pykälän otsikkoa muutettaisiin siten, että siinä mainitaan luvan lisäksi hyväksymispäätös. Uusi otsikko olisi *Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.*

Vastaavasti pykälän 1, 2 ja 4 momentteihin ehdotetaan lisättävän maininnat hyväksymispäätöksestä niin, että lupia koskevia peruuttamis-, muuttamis- ja rajoittamismenetelmiä sovellettaisiin myös hyväksymispäätöksiin.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetun muutoksen myötä luvanhaltijan lisäksi toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksynnän.

Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin myös kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu sekä yhteen että erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Kielellinen täsmennys ei vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetulla muutoksella Liikenne- ja viestintävirasto voisi muuttaa tai rajoittaa luvan lisäksi hyväksymispäätöstä tai peruuttaa luvan lisäksi hyväksymispäätöksen, jos momentissa mainitut edellytykset täyttyvät. Kyseisiä edellytyksiä ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että ne koskisivat myös hyväksymispäätöksiä. Lisäksi pykälän 2 momentin 5 kohtaan tehtäisiin vastaava kielellinen täsmennys kuin pykälän 1 momenttiin.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetulla muutoksella luvan lisäksi hyväksymistä koskeva päätös voitaisiin peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Vastaavasti säädettäisiin, että pykälän 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetun hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Lisäksi säädettäisiin, että ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvanhaltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

242 a §. *Sisävesiliikenteen ammattipätevyysvoimassaolon keskeyttäminen ja lupa-asiakirjan haltuun ottaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 242 a §, jossa säädettäisiin sisävesidirektiivin mukaisten pätevyyksien voimassaolon keskeyttämisestä ja lupa-asiakirjan haltuun ottamisesta. Ehdotettu pykälä liittyy sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklan 2 ja 3 kohdan pätevyyksien voimassaolon keskeyttämisestä koskeviin velvoitteisiin sekä 30 artiklaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sisävesien ammattipätevyysvoimassaolon keskeyttäminen perusteista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskeyttää pätevyyden voimassaolon, jos se katsoo, että se on tarpeen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvän syyn vuoksi. Täl-

lainen tilanne voi olla esimerkiksi silloin, jos on syytä epäillä, että jokin toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyyskirja ei täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjä edellytyksiä, luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä, tai on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot komission ylläpitämään tietokantaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin keskeytetyn lupa-asiakirjan haltuun ottamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto tai vesiliikennettä valvova viranomainen voisi ottaa haluunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaolo on keskeytetty. Lupa-asiakirja voitaisiin ottaa haltuun myös keskeyttämistä koskevan selvityksen ajaksi, jos sen arvioidaan olevan tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi. Vesiliikennettä valvovalla muulla viranomaisella tarkoitettaisiin poliisia, Rajavartiolaitosta ja Tullia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lupa-asiakirjojen tehokkaan hallinnoinnin edistämiseksi, että vesiliikennettä valvovan viranomaisen on toimitettava haltuun ottamansa lupa-asiakirja Liikenne- ja viestintävirastolle ilman aiheetonta viivytystä.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklan otsikko on direktiivin suomenkielisessä tekstissä ”Päälliköille myönnettävien unionin pätevyyskirjojen tai erityislupien keskeyttäminen ja peruuttaminen”. Otsikoinnin voi tulkita tarkoittavan, että artikla koskisi vain päälliköille myönnettävien pätevyyskirjojen ja erityislupien keskeyttämistä ja peruuttamista. Artikla kuitenkin koskee päälliköille myönnettävien erityislupien lisäksi myös muiden direktiivin mukaisten unionin pätevyyskirjojen keskeyttämistä ja peruuttamista⁷.

243 §. Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin jatkossa yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu sekä yhteen että erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

245 §. Huomautus ja varoitus. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momenttiin lisätään kirjaus hyväksymispäätökseen annettavasta huomautuksesta ja varoituksesta. Ehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa huomautuksen tai varoituksen hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

248 §. Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely. Pykälän 1 momentin viittaus II osan 7 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 8 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukunumeroon.

⁷ Direktiivin englanninkielisessä tekstissä otsikko on muodossa ”Suspension and withdrawal of Union certificates of qualification or specific authorisations for boatmasters”.

249 §. *Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa.* Pykälän 1 momentin viittaus II osan 7 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 8 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukuun.

250 §. *Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt.* Pykälän 1 momentin viittaus II osan 10 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 11 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukuun.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan lisäksi muutettavan siten, että siihen lisätään epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt sisävesien ammattipätevyysdirektiivin nojalla tunnus-tetun pätevyyskirjan osalta. Myös tunnustettu pätevyyskirja voitaisiin ottaa haltuun ja toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, joka arvioi pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä. Liikenne- ja viestintäviraston olisi lisäksi kirjattava keskeyttämistä koskevat tiedot komission ylläpitämään tietokantaan. Ehdotus perustuu sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklaan, jonka mukaan mikä tahansa jäsenvaltio voi väliaikaisesti keskeyttää unionin pätevyyskirjan voimassaolon, jos se katsoo, että keskeyttäminen on tarpeen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.

253 §. *Toisen valtion myöntämään lupaan liittyvä ilmoitusoikeus.* Pykälään ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys siten, että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmu-kaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

260 §. *Muutoksenhaku hankinta-asioissa.* Pykälää selkeytettäisiin pilkkomalla se useampaan momenttiin. Pykälän 1 momentin johdantokappaleeseen ja kohtiin sisällytettäisiin tämän lain 162 §:ssä tarkoitettuun hankinta-asiaan sovellettavat hankintalain pykälät. Pykälän 1 momentin 4 kohtaan lisättäisiin viittaus hankintalain 147 §:n 4 momenttiin. Hankintalain 147 §:n 4 momentti koskee muutoksenhakuaikaa niissä hankinnoissa, joiden ilmoittamiseen sovelletaan, mitä hankintalain 131 ja 58 §:ssä on säädetty. Voimassa olevassa pykälässä on viittaus hankin-talain 147 §:n muutoksenhakuaikoja koskeviin 1 ja 3 momentteihin. Ehdotettu lisäys liittyy tä-män lain 162 §:n 1 momenttiin ehdotettuun lisäykseen. Ehdotusten tarkoituksena on selventää palvelussopimusasetuksen mukaisia suorahankintojen ilmoittamismenettelyjä.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin 1 momentin 2 kohtaa tarkentava säännös, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi Euroopan unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Momentin sisältö vastaa voimassa ole-van pykälän toista virkettä. Momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellinen täsmennys.

Pykälän 3 momentti tarkentaisi 1 momentin 6 kohdan viittausta hankintalain 154 §:n 1 momen-tin 1–4 kohtiin. Momentin sisältö vastaa voimassa olevan pykälän kolmatta virkettä.

Lisäksi pykälään lisättäisiin 4 momentti, jolla tarkennettaisiin tulkintaa koskien 162 §:ssä tar-koitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklan mukaisesti. Vastaavasti kuin lain 162 §:n 1 momenttiin, myös 260 §:n 4 momentin viittausta palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklaan tarkennettaisiin. Palvelusopimusasetukseen tehtyjen muutosten myötä jatkossa viitattaisiin palvelusopimusartiklan 4, 5, 5a, 6–8 artikloihin.

Pykälään lisättävään 5 momenttiin sisällytettäisiin raideliikenteen suorahankintojen muutoksen-hakua koskeva säännös. Voimassa olevassa pykälässä säädetään siitä, miten julkisista hankin-noista ja käyttösovimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisiin hankintapäätöksiin haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Raideliikennelakiin esitetään (HE 113/2020 vp) sääntelyelimelle uutta tehtävää arvioida toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös hankkia

rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana. Pykälään esitetään näin ollen uutta 5 momenttia, joka sisältäisi viittauksen raideliikennelain 152 a §:ään. Momentin mukaan toimivaltainen viranomaisena voisi hakea muutosta sääntelyelimen tekemään arviointiin ja sen mukaiseen päätökseen valittamalla hallinto-oikeuteen.

262 §. *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälän 1 momentin 3 kohdan viittaus lain II osan 5 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 6 luvuksi. Momentin 4 kohdan viittaus lain II osan 6 lukuun ehdotetaan muutettavaksi niin ikään II osan 7 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukunumeroon.

Ehdotetaan pykälän 2 momenttia kumottavaksi, sillä momenttia koskevan moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjojen koskevien rikkomusten rangaistuksesta säädetään tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon (731/2018; HE 180/2017 vp) myötä liikenteen palveluista annetun lain 268 §:n 1 momentin 1 kohdassa.

264 §. *Ammattipätevyysäännösten rikkominen.* Pykälän 1 momentin 4 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys siten, että jatkossa käsitteet luvanhakija ja luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsitteet on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteiden kirjoitusasu lakiin. Muutokset eivät vaikuta ruotsinkieliseen versioon.

Pykälän 3 momentti ehdotetaan kumottavaksi, sillä moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjojen koskevien rikkomusten rangaistuksesta säädetään tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon (731/2018; HE 180/2017 vp) myötä liikenteen palveluista annetun lain 268 §:n 1 momentin 2 kohdassa.

265 §. *Luvaton liikenteen koulutustoiminta.* Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus II osan 11 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 12 luvuksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään lukunumeroon.

269 §. *Voimaantulo.* Pykälän viittaus III osan 2 luvun 1–5 §:ään ehdotetaan muutettavaksi IV osan 18 luvun 154, 155 ja 157–159 §:ksi. Viittaus III osan 2 luvun 6 §:ään ehdotetaan muutettavaksi IV osan 18 luvun 160 §:ksi. Viittaus IV osan 1 luvun 11 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 22 luvun 188 §:ksi. Pykälän viittaukseen I osan 1 luvun 1 §:ään tule lukunumeroinnin johdosta muutoksia. Viittaus IV osan 1 luvun 1, 2, 6 ja 7 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 22 luvun 178, 179, 183 ja 185 §:ksi. Viittaus IV osan 2 luvun 2 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 23 luvun 197 §:ksi. Viittaus III osan 2 luvun 1–5 §:ään ehdotetaan muutettavaksi IV osan 18 luvun 154, 155 ja 157–159 §:ksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään pykälänumeroihin.

270 §. *Henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös.* Pykälän viittaus II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 5 ja 6 §:ksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään pykälänumeroihin.

271 §. *Muut siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus II osan 1 luvun 2 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 4 §:ksi. Momentin 2 kohdan viittaus II osan 1 luvun 1 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 3 §:ksi. Momentin 3 kohdan viittaus II osan 3 luvun 1 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 4 luvun 25 §:ksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään pykälänumeroihin.

Pykälän 2 momentin viittaus II osan 1 luvun 1 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 3 §:ksi. Lisäksi 4 momentin viittaus IV osan 1 luvun 4 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 22 luvun 181 §:ksi. Pykälässä viitattaisiin kuitenkin jatkossa pelkästään pykälänumeroihin.

Vastaavasti pykälän 4 momentin ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että sana *hot om* poistetaan. Kielellinen täsmennys ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

7.2 Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettu laki

9 §. *Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan rajaukset.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos, jolla korvattaisiin viittaus kumottuun joukkoliikennelakiin voimassa olevalla liikenteen palveluista annetun lain viittauksella. Voimassa olevassa hankintalain pykälässä viitataan kumottuun joukkoliikennelain 36 §:n 2 momenttiin. Jatkossa pykälän 2 momentissa viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain 162 §:n 2 momenttiin, joka vastaa sisällöllisesti kumottua joukkoliikennelain säännöstä.

7.3 Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 30 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Muutettu määritelmä kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena. Lisäksi meripalvelun määritelmää on tarpeen muuttaa lossien osalta niin, että siitä poistetaan vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, koska lossit on jo määritelty 2 §:n 15 kohdassa. Muutos olisi yhdenmukainen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 97 §:n 22 kohtaan tehtävän muutoksen kanssa. Lainkohtaan tehtäisiin myös teknisiä muutoksia.

Lisäksi 30 kohdan ruotsinkielistä tekstiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että sana *nöjesfartyg* korvataan sanalla *fartyg i nöjesbruk*. Kielellinen täsmennys ei vaikuta suomenkieliseen tekstiin.

26 d §. *Rekisteri laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin meripalvelukirjaa koskevien velvoitteiden täytäntöön panemiseksi. Pykälän *otsikkoa* ehdotetaan muutettavaksi. Uusi otsikko olisi *Meripalvelukirjaa ja rekisteriä laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista koskevat velvoitteet*.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassaolevaa lakia vastaavasti laivanisännän rekisterinpitovelvollisuudesta. Voimassa olevan 1 momentin tietosuojasääntelyä koskevat informatiiviset viittaukset ehdotetaan siirrettäväksi uuteen 3 momenttiin.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 2 momentti, jossa säädettäisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklan mukaisista velvollisuuksista. Aluksen päällikön olisi meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjaan. Liikenne- ja viestintäviraston olisi miehistön jäsenen pyynnöstä vahvistettava unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot. Meripalveluaika, joka on suoritettu sellaisella sisävesiväylällä, jonka kaikki osuudet eivät ole täysin unionin alueella, katsotaan unionin alueella suoritetuksi. Velvollisuus vahvistaa matkoja koskee enintään 15 kuukautta ennen pyyntöä tehtyjä matkoja. Tarvittavan asiakirjanäytön aitous ja oikeellisuus on oltava todennettavissa.

Meripalvelukirjalla tarkoitetaan henkilökohtaista rekisteriä, johon kirjataan miehistön jäsenen työhistoria, erityisesti meripalveluaika ja tehdyt matkat. Aluksen päällikkö toimii meripalvelukirjaan kirjattavien tietojen osalta henkilötietojen käsittelijänä, jos meripalvelukirjan haltija pyytäisi meripalvelua koskevien tietojen kirjausta meripalvelukirjaansa. Myös Liikenne- ja viestintävirasto toimisi henkilötietojen käsittelijänä viraston huolehtiessa meripalvelua koskevien tietojen vahvistamisesta. Sen sijaan 1 momentissa tarkoitettun rekisterin osalta laivaisäntä toimii rekisterinpitäjänä, kun se toteuttaa säädettyä velvollisuuttaan pitää rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyteen ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 3 momentti, johon siirrettäisiin voimassa olevan pykälän 1 momentissa säädetty viittaus tietosuojaa koskeviin säädöksiin, ja lisättäisiin informatiiviset maininnat niiden ulottumisesta myös meripalvelu-aikaan ja matkoihin liittyvien tietojen kirjaamiseen ja vahvistamiseen.

Vaikka pääsäännön mukaan yleissäädöksiin ole tarpeen viitata erityislainsäädännössä, pykälään ehdotetaan jätettäväksi informatiivinen viittaus. Ehdotetun 3 momentin tarkoituksena olisi tuoda selvästi esiin 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja henkilötietojen käsittelyssä huomioitavat säädökset. Laivaisännän, aluksen päällikön ja liikenne- ja viestintäviraston on rekisteriä ylläpitäessään ja henkilötietoja käsitellessään noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (jäljempänä tietosuojasetus) sekä sitä täydentävää yksityisyyden suojasta työelämässä annettua lakia. Laivaisännän rekisterinpitovelvollisuuden osalta tämä merkitsee sitä, että laivaisännän olisi 1 momentissa tarkoitettua rekisteriä ylläpitäessään noudatettava esimerkiksi yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 3 §:n tarpeellisuusvaatimusta. Tarpeellisuusvaatimuksen mukaan työnantaja saa käsitellä vain välittömästi työntekijän työsuhteen kannalta tarpeellisia henkilötietoja, jotka liittyvät työsuhteen osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseen tai työnantajan työntekijöille tarjoamiin etuuksiin taikka johtuvat työtehtävien erityisluonteesta. Tarpeellisuusvaatimuksesta ei voida poiketa työntekijän suostumuksella.

7.4 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

2 §. *Viraston tehtävät.* Pykälän 1 momentin 7 kohtaan tehtäisiin tekninen muutos, jolla selkeytettäisiin ja tarkennettaisiin edelleen viraston ohjausroolia joukkoliikennepalveluiden eli julkisen henkilöliikenteeseen liittyvissä asioissa. Voimassaolevan lain (1504/2019, HE 91/2019 vp) mukaan virasto voi antaa määrärahan kohdentamisen yhteydessä sen käyttöön liittyvät reunaehdot ja antaa tarvittaessa tähän liittyvää informaatio- ja muuta ohjausta ELY-keskuksille julkista henkilöliikennettä koskevan tehtävän hoitamisessa Väyläviraston alueellista liikennejärjestelmää koskevan toimialaohjauksen lisäksi.

Ehdotettavassa muutoksessa ei ole kyse uudesta tehtävästä, vaan nykyisen ohjauksen sijasta ehdotetaan käytettäväksi käsitettä toimialaohjaus. Joukkoliikennepalveluiden, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoituksen sekä yksityistieasioiden ohjauksella tarkoitetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain 8 §:ssä (31/2015, HE 2019/2014 vp) säädettyä toimialaohjausta. Toimialaohjauksella tarkoitetaan ELY-keskusten sektorikohtaista operatiivista toimintaa koskevaa ohjausta. Ohjaustehtävään sisältyy myös toimintojen valvonta (HE 59/2009 vp, HE 209/2014 vp). Ohjaustoimenpiteitä ovat muun muassa toimintojen ja palvelujen laatutason määrittäminen, tarvittavien standardien ja ohjeiden antaminen sekä menettelytapoja ja niiden kehittämistä koskeva ohjaus. Virastolle kuuluva toimialaohjaus olisi luonteeltaan yleistä, eikä tapauskohtaista. Toimialaohjauksessa tulee ottaa huomioon muun muassa 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja aluekehittämispäätösten

tavoitteet. Yhtenäisiä menettelytapoja koskevalla ohjauksella turvataan kansalaisten yhdenmukainen kohtelu. Selvyyden vuoksi laissa käytettäisiin jatkossa samaa kielellistä ilmausta. Esitetyillä muutoksilla selkeytettäisiin edelleen säädöspohjaa ja viraston toimivaltaa ohjata ELY-keskuksia julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvissä asioissa.

Pykälän 1 momentin 8 kohtaa selkeytettäisiin vastaavasti siten, että kohdan perään lisättäisiin maininta myös rahoitukseen liittyvästä toimialaohjauksesta ehdotetun 7 kohdan tavoin. Esitetty muutos tarkentaisi Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolia saariston liikenne- ja kuljetuspalveluihin ja yksityistieasioihin liittyvissä asioissa.

7.5 Painelaitelaki

100 §. *Käytön valvojan pätevyysvaihtoehdot aluksilla.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että sen 1 momentin viittaus laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 4 §:ään korjattaisiin vastaamaan aiempia lakimuutoksia. Ehdotetun korjauksen myötä viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:ään. Momentin sanamuotoa myös selkeytetään.

Lisäksi 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen lakiviittausta selkeyttävä muutos.

7.6 Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettu laki

20 §. *Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan rajaukset.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos, jolla korvattaisiin viittaus kumottuun joukkoliikennelakiin voimassa olevalla liikenteen palveluista annetun lain viittauksella. Voimassa olevassa erityisalojen hankintalain pykälässä viitataan kumottuun joukkoliikennelain 36 §:n 2 momenttiin. Jatkossa pykälän 2 momentissa viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain 162 §:n 2 momenttiin, joka vastaa sisällöllisesti kumottua joukkoliikennelain säännöstä.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Covid-19-tautiin liittyvään häiriötilanteeseen varautumista koskevat ehdotukset

Pääministeri Sanna Marinin hallitus edellytti touko-kesäkuussa 2020 ministeriöltä, että ne valmistelevat tarvittavia lainsäädäntömuutoksia, joilla voidaan valmistautua covid-19-epidemian mahdolliseen laajentumiseen syksyllä 2020 sekä joilla voidaan välttää valmiuslain käyttöönotto.

Esityksen valmistelun aikana on tarkasteltu voimassa olevia koronatilanteesta johtuvia väliaikaisia poikkeussäännöksiä (HE 62/2020 vp; EV 50/2020 vp) sekä sellaisia muutoksia, joita tarvittaisiin lisäksi varmistamaan huoltovarmuus ja kuljetusten sujuminen sekä estämään covid-19-taudin leviäminen. Jo aikaisemman hallituksen esityksen valmistelun aikana on arvioitu mahdollisuuksia ja viranomaisten toimivaltaa toteuttaa tarvittavat muutokset alemman asteisella lainsäädännöllä, valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viraston määräyksellä. Tähän esitykseen sisältyvät muutosehdotukset ovat sellaisia, jotka voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla. Tavoitteena on, että viranomaisilla on käytössään keinot reagoida nopeasti ja tehokkaasti covid-19-taudin leviämisen estämiseen liittyviin häiriötilanteisiin.

Liikenteen palveluista annetun lakiin ehdotetun uuden, väliaikaisen 18 a §:n sisältämä asetukseenantovaltuus mahdollistaisi tarkempien säännöksiä antamisen mainitussa pykälässä tarkoitettuna suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta. Koska väliaikaisesti 30.6.2021 saakka voimassa oleva asetukseenantovaltuus koskisi vain suunnitelman sisältöä ja laadintaa, olisi se tarkkarajainen. Asetukseenantovaltuus on välttämätön luvanhaltijoiden varautumisen kannalta covid-19-epidemian aikana.

Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ään ehdotetulla covid-19-taudin leviämiseen varautumista koskevalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksella tavoitellaan merenkulun jatkuvuuden turvaamista. Ehdotettu väliaikainen muutos mahdollistaisi Liikenne- ja viestintäviraston antaa määräyksiä, joilla pidennetään kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa vastaavasti, kuin niiden pohjana olevaa pätevyyskirjaa on pidennetty. Voimassaoloaikaa voitaisiin pidentää enintään 30.6.2021 asti. Voimassaoloajan pidennys olisi siis ajallisesti rajattu. Väliaikainen kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen on välttämätöntä, jotta kelpoisuustodistuksen nojalla elinkeinoalan harjoittavien henkilöiden on mahdollista jatkaa työssään. Voimassaoloajan pidennys on tarpeen toteuttaa viranomaisen määräyksellä, jotta poikkeuksellisten olojen asettamiin erityisvaatimuksiin voidaan reagoida nopeasti ja tehokkaasti.

Edellä kuvatuin perustein covid-19-taudin leviämiseen varautumista koskevat ehdotukset ovat välttämättömiä ja tarkkarajaisia.

Asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksien laajentaminen muilta osin

Liikenteen palveluista annetun lain 32 §:ään ehdotettu määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskokeesta (nk. koemalli) on välttämätön uuden käyttöön otettavan kokeen tasalaatuisuuden ja sen tarkoituksenmukaisen toteutuksen varmistamiseksi. Määräyksenantovaltuus on rajattu viraston toimivaltaan kuuluvan kokeen sisältöön ja sen toteutukseen, joten se on tarkkarajainen. Koemalli on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY mahdollistama pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto perustason ammattipätevyyden hankkimiselle. Koemalli otetaan Suomessa käyttöön koulutukseen ja nopeutettuun koulutukseen perustuvan vaihtoehdon rinnalle.

Liikenteen palveluista annetun lain 104 §:ään ehdotetun asetukseenantovaltuuden tarkoituksena on selkeyttää lakia ja täsmentää valtioneuvoston valtuutta antaa asetuksella tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

Liikenteen palveluista annetun lain 107 §:ään ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden laajennus on välttämätön, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksissään ottaa nykyistä paremmin huomioon EU-sääntelystä tulevat vaatimukset ja muutokset.

Liikenteen palveluista annetun lain 108 §:ään ehdotettu muutos laajentaisi valtioneuvoston asetukseenantovaltuutta kattamaan nykyiset ja mahdolliset muut tulevat lisäkoulutukset. Asetukseenantovaltuuden laajennus on välttämätöntä, jotta voitaisiin huomioida kansainvälisellä tasolla muuttuneet lisäkoulutusvaatimukset.

Lakiin esitettävien muutosten vaikutukset alemmanasteiseen sääntelyyn

HE 202/2020 vp

Liikenteen palveluista annetun lain 174 §:n 1 momenttiin ehdotettu muutos edellyttää liikenteen palveluiden valtionavustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:n muuttamista. Asetus on annettu liikenteen palveluista annetun lain 173 §:n 2 momentin ja valtionavustuslain (688/2001) 8 §:n nojalla.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.1.2021. Liikenteen palveluista annetun lain 18 a §, 109 §:n 4 momentti ja 179 a § olisivat kuitenkin voimassa 30.6.2021 saakka.

10 Toimeenpano ja seuranta

Tarkoituksena olisi, että kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta tehtäisiin jälkiarviointi liikenteen palveluista annetun lain hankintoja koskevista säännöksistä (162–172, 260 §).

Vuoden 2021 aikana on tarkoituksena selvittää muutostarpeet koskien viranomaisten päätöksien täytäntöönpanokelpoisuutta muutoksenhakutilanteissa.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnan käsiteltäväksi on 15.10.2020 annettu hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 176/2020 vp; LVM0025:00/2019), jossa liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin taksiliikenteen osalta tarvittavat korjaukset. Esityksessä ehdotetaan samoja pykäläiä muutettavaksi, kuin nyt kyseessä olevassa esityksessä. Muutettavaksi ehdotetaan liikenteen palveluista annetun lain 179 §:ää siten, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi jatkossa raportoitava säännöllisesti liikenteen palveluista annetun lain vaikutuksista. Myös pykälän tietojen toimittamisvelvollisuuteen liittyvää säännöstä täsmennetään.

Eduskunnan käsiteltäväksi on 15.10.2020 annettu myös hallituksen esitys ajoneuvolain muuttamisesta (ns. ajoneuvolain korjaussarja; HE 177/2020 vp; LVM011:00/2020), jolla tehostetaan ajoneuvojen päästömanipulaatioiden valvontaa ja sanktiointia ja siten vähennetään liikenteen päästöjä. Samalla ajoneuvolakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään tehtäväksi tarvittavia teknisiä korjauksia. Esityksessä ehdotetaan samaa pykälää avattavaksi kuin nyt käsiteltävänä olevassa esityksessä. Muutettavaksi ehdotetaan liikenteen palveluista annetun lain 3 §:ää, siten että pykälän 1 momentin 1 kohdassa viitattaisiin jatkossa uuteen ajoneuvolakiin. Selvyyden vuoksi nyt käsiteltävässä ehdotetaan muutettavaksi 3 §:n 4 momenttia, siten että lain lukunumeroinnin muuttamisen johdosta viitataan jatkossa lain 3 lukuun.

Eduskunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (Hallituksen esitys raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 284/2019 muuttamisesta, HE 113/2020 vp), jossa säädettäisiin raideliikennelakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettuun asetukseen tehtävistä muutoksista. Nyt kyseessä olevassa esityksessä liikenteen palveluista annetun lain 260 §:ään ehdotettava 5 momentti liittyy raideliikennelain muuttamista koskevan lakiesityksen (HE 113/2020 vp) uuteen 152 a §:ään, jossa säädetään sääntelyelimen riippumattomana elimenä tekemästä arvioinnista, joka koskee toimivaltaisen viranomaisen päätöstä hank-

kia rautateiden henkilöliikenteen palvelut suorahankintana. Lisäksi esityksessä ehdotetaan samoja pykäläiä muutettavaksi, kuin nyt kyseessä olevassa esityksessä. Muutettavaksi ehdotetaan liikenteen palveluista annetun lain 198 §:n 1 momenttia siten, että niihin vaatimukseen, joita Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää henkilöluvan haltijalta tarkastusta, lisättäisiin tietoja, taitoja ja terveyttä koskevien vaatimusten rinnalle psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi lain 208 §:ää siten, että pykälän 2 momenttiin lisättäisiin terveydellisten edellytysten rinnalle psykologista soveltuvuutta koskevat edellytykset vastaavalla tavalla kuin edellä 198 §:ään. Esityksessä lain 243 §:n 4 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi viipymättä ilmoitettava liikkuvan kaluston kuljettajalle, kun virasto aloittaa menettelyn tälle myönnetyn lupakirjan peruuttamisesta. Selvyyden vuoksi nyt kyseessä olevassa esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 198 §:n 1 ja 3 momenttia, 208 §:n 2 ja 3 momenttia ja 243 §:n 1 momenttia siten, että jatkossa käsitteet luvanhakija ja luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen.

Eduskunnan käsiteltäväksi on 15.10.2020 annettu myös opetus- ja kulttuuriministeriössä valmisteltu hallituksen esitys laiksi ammatillisesta koulutuksesta annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 174/2020 vp; OKM003:00/2020). Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi myös liikenteen palveluista annetun lain 256 ja 257 §:ää. Muutoksilla täsmennettäisiin säännöksiä, jotka koskevat muutoksenhakua silloin kun perustason ammattipätevyyskoulutus suoritetaan osana ammatillista koulutusta.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotuksia voidaan arvioida Suomen perustuslaissa turvattujen yksityiselämän suojan (10 §), omaisuuden suojan (15 §), elinkeinovapauden (18 §) sekä hallintotehtävän antamisen muulle kuin viranomaiselle (124 §) kannalta. Esityksen perusoikeusliittännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Yksityiselämän suoja (10 §)

Meripalvelua koskevien tietojen kirjaaminen ja vahvistaminen tietosuojaa-asetuksen kannalta

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:ään ehdotetaan tehtäväksi muutoksia sisävesien ammattipätevyysdirektiivin täytäntöön panemiseksi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassaolevaa lakia vastaavasti laivanisännän rekisterinpitovelvollisuudesta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklan mukaisesta aluksen päällikön velvollisuudesta meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjata meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjaan. Pykälän uuteen 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan lain 1 momentin toisen ja kolmannen virkkeen mukaiset informatiiviset viittaukset EU:n tietosuojaa-asetukseen (EU) N:o 2016/679⁸ ja yksityisyyden suojasta työelämässä annettuun lakiin (759/2005).

EU:n perusoikeuskirjan henkilötietojen suojasta säätävän 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Tällaisten tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapah-

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (2016/679) luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta.

duttava tiettyä tarkoitusta varten ja asianomaisen henkilön suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla. Henkilötietojen käsittelystä säädetään tietosuojasetuksessa sekä sitä täydentävissä tietosuojalain (1050/2018) ja yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d § 1 momentin mukainen laivanisännän rekisterinpitovelvollisuus tarkoittaa käytännössä henkilötietojen käsittelyä⁹. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin voimassaolevaa pykälää vastaavasti, että laivaisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden terveydentilaan liittyvistä tiedoista. Laivaisäntä toimisi momentissa tarkoitettussa menettelyssä rekisterinpitäjänä.

Tietosuojasetuksessa terveydentilaa koskevat tiedot kuuluvat erityisiin henkilötietoryhmiin, joiden käsittely on sidottu korkeampaan käsittelykynnykseen kuin muiden henkilötietojen käsittely. Erityisiin henkilöryhmiin kuuluvien tietojen käsittelylle on oltava jokin tietosuojasetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukainen peruste.

Tietosuojasetuksen mukaan terveydentilaa koskevien tietojen käsittely on sallittu esimerkiksi silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden, sosiaaliturvan ja sosiaalisen suojelun alalla, siltä osin kuin se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä tai jäsenvaltion lainsäädännön mukaisessa työehtosopimuksessa, jossa säädetään rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevista asianmukaisista suojatoimista¹⁰. Työelämän tietosuojan osalta tietosuojasetuksen 88 artikla jättää kansallista liikkumavaraa. Kansallisessa lainsäädännössä työelämän tietosuojasta säädetään tietosuojalain 30 §:n nojalla tarkemmin yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa.

Ehdotettu 26 d §:n 1 momentti vastaa laivaisännän rekisterinpitovelvoitteen osalta voimassa olevaa lakia. Säännös sisällytettiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin muutoksella HE 157/2018 vp. Kyseisen hallituksen esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa säännöksen perusteena todetaan olevan STCW-yleissopimuksen I/14 säännön 1 kohdan 4 alakohta, jonka mukaan jokaisen aluksen omistajayhtiön on huolehdittava siitä, että sillä on helposti saatavassa muodossa tiedot palkkaamiensa merenkulkijoiden kokemuksesta ja koulutuksesta, tiedot merenkulkijoilta vaaditusta terveydentilasta sekä heidän pätevydestään annettuihin tehtäviin. Vastaava vaatimus sisältyy vähimmäiskoulutusdirektiivin¹¹ 14 artiklaan. Perusteluissa todetaan, että kyseessä olisi lakisääteinen laivanisännän velvollisuus kerätä ja käsitellä henkilötietoja. Tältä osin tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta sallii kansallista sääntelyä. Ehdotettu terveydentilaa koskevien henkilötietojen käsittely on siten tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden alalla.

Tietosuojasetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohdan vaatiman mukaisesti terveydentilaa koskevien henkilötietojen käsittely myös sallitaan jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevista asianmukaisista suojatoimista. Yksityisyyden

⁹ Tietosuojasetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan henkilötiedoilla tarkoitetaan kaikkia tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyviä tietoja. Henkilötietojen käsittelyllä tarkoitetaan 4 artiklan 2 kohdan mukaan esimerkiksi toimintoja, joita kohdistetaan henkilötietoihin, kuten esimerkiksi tietojen keräämistä, tallentamista, säilyttämistä, poistamista tai tietojen luovuttamista.

¹⁰ Tietosuojasetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohta.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta.

suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n mukaan työnantajalla on oikeus käsitellä työntekijän terveydentilaa koskevia tietoja, jos tiedot on kerätty työntekijältä itseltään tai hänen kirjallisella suostumuksellaan muualta ja tietojen käsittely on tarpeen sairausajan palkan tai siihen rinnastettavien terveydentilaan liittyvien etuuksien suorittamiseksi taikka sen selvittämiseksi, onko työstä poissaoloon perusteltu syy, taikka jos työntekijä nimenomaisesti haluaa selvitetävän työkykyisyyttä terveydentilaa koskevien tietojen perusteella. Lisäksi työnantajalla on oikeus käsitellä näitä tietoja niissä tilanteissa ja siinä laajuudessa, kuin muualla laissa erikseen säädetään. Työnantajan suorittaman henkilötietojen käsittelyn on myös oltava yksityisyyden suojasta annetun lain 3 §:ssä säädetyn tarpeellisuusvaatimuksen mukaista.

Myös meripalvelua koskevien kirjauksien tekeminen ja niiden vahvistaminen merkitsevät henkilötietojen käsittelyä. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että aluksen päälliköt kirjaavat direktiivissä tarkoitetun meripalveluajan ja matkat meripalvelukirjaan, jos meripalvelukirjan haltija pyytää kirjaamista. Lisäksi direktiivin velvoittaa jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia vahvistamaan kirjatut meripalvelua koskevat tiedot miehistön jäsenen niin pyytäessä.

Meripalvelukirjalla tarkoitetaan henkilökohtaista rekisteriä, johon kirjataan sen haltijan pyynnöstä meripalvelua koskevia tietoja. Aluksen päällikkö toimii meripalvelukirjaan kirjattavien tietojen osalta henkilötietojen käsittelijänä, jos meripalvelukirjan haltija pyytäisi meripalvelua koskevien tietojen kirjausta meripalvelukirjaansa. Myös Liikenne- ja viestintävirasto toimisi henkilötietojen käsittelijänä viraston huolehtiessa meripalvelua koskevien tietojen vahvistamisesta.

Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos ja vain siltä osin, kuin vähintään yksi artiklassa mainituista edellytyksistä täyttyy. Meripalvelukirjaan kirjattavien tietojen ja niiden vahvistamisen osalta henkilötietojen käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi¹². Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 38 artiklan 3 kohdan kolmannen alakohdan mukaan meripalvelukokemus on osoitettava meripalvelukirjan tai muun vastaavan näytön avulla. Meripalvelukirjalla tarkoitetaan henkilökohtaista rekisteriä, johon kirjataan sen haltijan pyynnöstä meripalvelua koskevia tietoja. Käsittelyn perusta on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklassa. Kansallisesti käsittelyn perusta sisältyisi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:ään.

Tietosuoja-asetuksen 5 artiklassa säädetään henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista. Sen 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään. Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain voimassa oleva 26 d § edellyttää, että laivanisännän on rekisteriä ylläpitäessään ja siinä olevia tietoja käsitellessään noudatettava yleisen tietosuoja-asetuksen velvoitteita. Nyt ehdotetun muutoksen myötä tätä edellytystä laajennettaisiin koskemaan aluksen päällikköä ja Liikenne- ja viestintävirastoa näiden ylläpitäessä rekisteriä, tehdessä meripalvelua koskevia kirjauksia ja käsitellessä niissä olevia tietoja. Lisäksi meripalveluaikaa ja matkoja koskevien tietojen kirjauksessa ja vahvistamisessa olisi noudatettava sisävesien ammattipätevyysdirektiiviä. Tietojen käsittely rajoittuisi olennaisiin tietoihin. Käsittely olisi näin ollen minimointiperiaatteen mukaista.

Henkilötietojen käsittely meripalveluajan ja matkojen kirjaamiseksi ja vahvistamiseksi edistää ihmisten vapaata liikkuvuutta, joka on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin tavoite. Meripalveluajan ja matkojen kirjaaminen ja vahvistaminen ovat olennaisia toimia alan työntekijöiden

¹² Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta.

vapaan liikkuvuuden turvaamiseksi ja työllisyyden edistämiseksi. Näin ollen tietojen käsittely on myös tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi.

On myös huomattava, että henkilötietoja tullaan käsittelemään meripalvelua koskevien tietojen kirjaamisen ja vahvistamisen osalta vain siinä tapauksessa, että meripalvelukirjan haltija sitä erikseen pyytää. Meripalvelukirjan haltijoita tulisivat olemaan sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisella pätevyyskirjalla Suomessa työskentelevä laivaväki. Suomessa ei muutoin ole käytössä meripalvelukirjaa, joten henkilötietojen käsittely kyseiseen tarkoitukseen rajoituisi vain tilanteisiin, joissa henkilö, jolla on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukainen pätevyys, haluaa toimia Suomessa. Vastaava toiminta on jo nykyisellään mahdollista, mutta yhtään tunnustamista koskevaa pyyntöä ei ole Suomen viranomaiselle tullut. Kiinnostus toimia sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisella pätevyydellä Suomessa ei arvioida jatkossa-kaan lisääntyvän, joten henkilötietojen käsittelyn meripalvelua koskevien tietojen kirjaamiseksi ja vahvistamiseksi arvioidaan tulevan olemaan erittäin vähäistä. Meripalvelua koskevien tietojen kirjaaminen ja vahvistaminen eivät edellyttäisi tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien tietojen käsittelyä.

Ehdotettu 3 *momentti* olisi luonteeltaan informatiivinen ja siinä viitattaisiin voimassaolevan 1 momentin sisältöä vastaavasti tietosuoja-asetukseen ja yksityisyyden suojasta työelämässä annettuun lakiin.

Komission tietokantaan tehtävät kirjaukset ja siihen liittyvä henkilötietojen käsittely tietosuoja-asetuksen kannalta

Liikenteen palveluista annetun lain 242 a ja 250 §:iin ehdotetuilla muutoksilla säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta kirjata komission ylläpitämään tietokantaan pätevyyskeskeyttämistä koskevat tiedot. Muutosehdotus koskee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin täytäntöönpanoa. Henkilötietojen käsittelyn perusta on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 ja 30 artikloissa.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin resitaalissa 34 todetaan, että pätevyyskirjoja, meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja tämän direktiivin sääntöjä vastaavien sääntöjen mukaisesti myöntävät viranomaiset, mukaan lukien viranomaiset kolmansissa maissa, käsittelevät henkilötietoja. Tämän direktiivin täytäntöönpanoon ja noudattamisen valvontaan osallistuvilla viranomaisilla ja tarvittaessa kyseisiä vastaavia sääntöjä antaneilla kansainvälisillä järjestöillä olisi myös oltava pääsy komission ylläpitämään tietokantaan tämän direktiivin arviointia, tilastointia, vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämistä ja vesiliikenteen helpottamisen varmistamista varten sekä tietojenvaihdon helpottamiseksi kyseisten viranomaisten välillä. Pääsyn edellytyksenä olisi kuitenkin oltava riittävä tietosuojan taso, erityisesti henkilötietojen osalta, ja kolmansien maiden ja kansainvälisten järjestöjen osalta pääsyn edellytyksenä olisi myös oltava vastavuoroisuusperiaate.

Ehdotetun uuden 242 a §:n ja 250 §:ään ehdotetun muutoksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulee kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan. Henkilötietojen käsittely olisi siten tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi¹³.

¹³ Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta.

Ehdotettua uutta 242 a §:ää ja 250 §:ään ehdotettua muutosta tulee tarkastella myös tietosuojasetuksen 10 artiklan valossa. Kyseisessä artiklassa säädetään rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvien henkilötietojen käsittelystä. Kyseiset henkilötiedot eivät kuulu yleisen tietosuojasetuksen mukaisiin erityisiin henkilötietoryhmiin, mutta asetuksen 10 artiklan mukaan rikostuomioihin ja rikkomuksiin tai niihin liittyviin turvaamistoimiin liittyvien henkilötietojen käsittely on mahdollista yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan perusteella silloin, kun se sallitaan unionin tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojatoimista.

Tietosuojalain 7 §:n mukaan rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvä käsittely on sallittua, jos tietoja käsitellään 6 §:n 1 momentin 1, 2 tai 7 kohdassa säädettyssä tarkoituksessa. Mainitun 2 kohdan mukaan erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien henkilötietojen käsittelykielto ei koske käsittelyä, josta säädetään laissa tai joka johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle laissa säädetystä tehtävästä. Näin ollen myös rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvästä käsittelystä on mahdollista säätää lailla. Tällöin on kuitenkin arvioitava, onko kansallisella lainsäädännöllä yleisen edun mukainen tavoite ja onko se oikeasuhtainen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden tietosuojasetuksen edellyttämällä tavalla.

Muutokset, jotka koskevat 242 a ja 250 §:iin ehdotettavaa viranomaisen velvollisuutta tehdä pätevyysien voimassaolon keskeyttämiseen liittyvät kirjaukset komission ylläpitämään tietokantaan, ovat seurausta sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä jäsenvaltioille asetetuista velvoitteista. Direktiivin 30 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Lisäksi direktiivin 14 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltio voi väliaikaisesti keskeyttää unionin pätevyyskirjan voimassaolon, jos se katsoo, että keskeyttäminen on tarpeen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että keskeyttämistä koskevat tiedot kirjataan viivytyksettä komission ylläpitämään tietokantaan. Komission ylläpitämän tietokannan tavoitteena on direktiivin resitaalin 33 mukaisesti tietojenvaihdon helpottaminen jäsenvaltioiden välillä ja komission kanssa muun muassa direktiivin täytäntöönpanon ja noudattamisen valvonnan helpottamiseksi sekä vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämiseksi. Kyseistä tietokantaa ylläpitäessään komission olisi noudatettava asianmukaisesti henkilötietojen suojaa koskevia periaatteita.

On yleisen edun mukaista, että tiedot pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä jonkin turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen liittyvästä syystä on yleisesti saatavilla komission ylläpitämässä tietokannassa. Ehdotukset ovat tietojen minimointiperusteen mukaisia, sillä ehdotusten sanamuoto sallii ainoastaan pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevien tietojen kirjaamisen. Käsiteltävät tiedot ovat siten asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään. Näin ollen pätevyysien voimassaoloajan keskeyttämistä koskevien tietojen kirjaaminen komission ylläpitämään tietokantaan on yleisen edun mukaista ja oikeasuhtaista sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Direktiivin 14 artiklan 3 kohta, samoin kuin sen nyt ehdotettu kansallinen säännös, edellyttää ainoastaan voimassaolon keskeyttämistä koskevan tiedon kirjausta. Liikenne- ja viestintäviraston käsiteltäväksi ei siten tulisi pykälissä tarkoitettussa menettelyssä tietosuojasetuksen 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvia tietoja.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin kansalliseen täytäntöönpanoon liittyvä henkilötietojen käsittely perustuslain kannalta

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin voimaansaattamista koskevat muutokset ovat merkityksellisiä perustuslain 10 §:ssä turvatus henkilötietojen ja yksityisyydensuojan kannalta erityisesti 26 d §:n 1 momentin osalta. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta on säädettävä tarkemmin lailla. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-ala rajoittaa henkilötietojen suojaa koskevan säännöksen lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja sisältyy osittain samassa momentissa turvatus yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee näin ollen turvata oikeus henkilötietojen suojaan tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta. Yksilön oikeusturva ja yksityisyyden suoja on varmistettava myös henkilötietojen käsittelyssä.

Perustuslakivaliokunta tarkisti aiempaa kantaansa lausunnossaan PeVL 14/2018 vp tietosuoja-asetuksen soveltamisen alkamisen johdosta. Valiokunnan mielestä tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvatus yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuoja-asetuksen sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuoja-asetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä. Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suojaa ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuoja-asetuksen kanssa¹⁴.

Perustuslakivaliokunnan mukaan erityissääntelylle voi kuitenkin olla tietyissä tilanteissa erityistä tarvetta perustuslain kannalta. Asiaa on valiokunnan mukaan arvioitava tietosuoja-asetuksenkin edellyttämän riskiperustaisen lähestymistavan mukaisesti kiinnittämällä huomiota tietojen käsittelyn aiheuttamiin uhkiin ja riskeihin. Tällaisilla seikoilla on perustuslakivaliokunnan mukaan erityistä merkitystä arkaluonteisten tietojen käsittelyn kohdalla¹⁵. Arkaluonteisten tietojen käsittelyä sisältäisi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 1 momentissa tarkoitettuun laivaisännän rekisterinpitovelvollisuuteen.

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että yksityiselämän suojaan kohdistuvia rajoituksia on arvioitava kulloisessakin sääntely-yhteydessä perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten valossa¹⁶. Valiokunta on arvioinut erityisesti arkaluonteisten tietojen käsittelyn sallimisen koskevan yksityiselämään kuuluvan henkilötietojen suojan ydintä¹⁷, minkä johdosta esimerkiksi tällaisia tietoja sisältävien rekisterien perustamista on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten, erityisesti rajoitusten hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden, kannalta¹⁸. Valiokunta on lisäksi arkaluonteisten tietojen käsittelyyn liittyvien uhkien vuoksi kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että arkaluonteisten tietojen käsittely on syytä rajata täsmällisillä ja tarkkarajaisilla säännöksillä vain välttämättömään¹⁹.

¹⁴ PeVL 14/2018 vp, s. 4.

¹⁵ PeVL 14/2018 vp.

¹⁶ Ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2–3 ja siinä viitatus lausunnot.

¹⁷ PeVL 37/2013 vp, s. 2/I.

¹⁸ PeVL 29/2016 vp, s. 4–5 ja esimerkiksi PeVL 21/2012 vp, PeVL 47/2010 vp sekä PeVL 14/2009 vp.

¹⁹ Ks. esim. PeVL 3/2017 vp, s. 5.

Ehdotettu laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 1 momentin mukainen, jo voimassaolevaa säännöstä vastaava laivaisännän velvollisuus pitää rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyteen ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista on muotoiltu täsmällisesti ja tarkkarajaisesti. Lainkohdassa yksiselitteisesti säädetään, keneen rekisterinpitovelvollisuus kohdistuu ja minkälaisia tietoja rekisteri saa sisältää. Lainkohta edellyttää, että vain laivaisännän palveluksessa olevilta henkilöiltä osalta voidaan pitää rekisteriä. Arkaluontoisten henkilötietojen käsittely on tältä osin myös oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun päämäärään. Säännös on välttämätön ja sillä on hyväksyttävä peruste, sillä rekisterin pitämistä koskeva velvoite on tarpeen aluksen miehistön riittävän pätevyyden ja terveydentilan varmentamiseksi. Säännöksen taustalla on siten merenkulun turvallisuuden varmistamiseen tähtäävä päämäärä. Lisäksi säännös on siltäkin osin välttämätön, että toimeenpanee Suomea sitovan STCW-yleissopimuksen velvoitteet.

Edellä esitetyn perusteella on arvioitu, että säädösehdotus täyttää perustuslain asettamat vaatimukset, ja laki voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä yleisen tietosuojasetuksen kannalta

Liikenteen palveluista annetun lain 154 ja 179 §:llä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta hankkia liikkumisen tietopalvelu sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:ltä liikenteen palveluista annetun lain 213 §:n mukaisesti.

Liikkumispalvelukatalogin tuottaminen ja tarjoaminen perustuvat tiedon keräämiseen ja ylläpitoon. Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan b, c ja e alakohdista seuraa vaatimus siitä, että henkilötietojen käsittelyn on aina oltava käyttötarkoitussidonnaista, henkilötietojen määrä on minimoitava suhteessa käyttötarkoitukseen ja henkilötietoja saa säilyttää vain niin kauan kuin on tarpeen suhteessa käyttötarkoitukseen. Tämä vaatimus turhan henkilötietojen käsittelyn välttämiseksi on huomioitu, sillä liikkumisen tietopalvelun tarjoaminen edellyttää hyvin rajoitettua määrää henkilötietojen käsittelyä. Valtaosa tiedoista on jo lähtökohtaisesti sellaisia, että ne eivät sisällä henkilötietoja, sillä palvelun tiedot perustuvat toimijoiden kaikille avoimena olevaan tietoon. Tietoja, joita rajapinnan kautta toimijan edellytetään toimittavan ovat muun muassa reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Liikkumispalvelukatalogia tuottaessa käsitellään seuraavia henkilötietoja: henkilöliikenteen liikkumispalvelun palveluntarjoajan nimi, mahdollinen y-tunnus sekä yhteystiedot, joiden avulla palvelun käyttäjä voi tarvittaessa saada yhteyden palveluntarjoajan edustajaan. Nämä ovat sellaisten palveluntuottajien yhteystietoja, jotka harjoittavat elinkeinotoimintaa yksityisinä elinkeinonharjoittajina eli toiminimen avulla. Heitä on esimerkiksi taksitoiminnan harjoittajissa. Lisäksi Liikkumispalvelukatalogiin tietoja ilmoittavat henkilöt ilmoittavat rekisteröitymisen yhteydessä nimensä ja sähköpostiosoitteensa Liikkumispalvelukatalogin ylläpitäjälle.

Henkilötietojen käsittely Liikkumispalvelukatalogia tuottaessa on tarpeen yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Henkilötietojen käsittelyssä Liikenne- ja viestintävirasto toimii yleisen tietosuojasetuksen 4 artiklan 7 kohdan mukaisena rekisterinpitäjänä ja Traffic Management Finland Oy 4 artiklan 8 kohdan mukaisena henkilötietojen käsittelijänä.

Omaisuuuden suoja (15 §)

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä omaisuuden suo-
jan sekä liike- ja ammattisalaisuuksien kannalta*

Liikkumispalvelukatalogissa avattavaksi tulevasta tiedosta on säännelty liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä sekä valtioneuvoston asetuksessa liikkumispalveluita koskevista olen- naisista tiedoista (643/2017).

Liikkumispalvelukatalogin tuottamiseksi kerätään ja ylläpidetään tietovarantoja. Nämä kerättä- vät tiedot ovat kuitenkin toimijoiden avointa tietoa, jotka on ITS-direktiivin ja sen multimodaa- liasetuksen toteuttamiseksi määrätty liikenteen palveluista annetussa laissa jokaisen liiken- nepalvelun tarjoajan avattavaksi. Nyt ehdotettu sääntely kohdistuu siis vapaasti käytettäväksi tarkoitettuun tietoon, joka hyödyttää koko liikennejärjestelmää. Tiedon luovuttaminen ja jaka- minen tapahtuu lähtökohtaisesti rajapinnan kautta. Tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjel- mistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut tarjotaan oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrji- mättömin ehdoin.

Muutoksen myötä Traffic Management Finland Oy ei Liikkumispalvelukatalogin ylläpitäjänä siis lähtökohtaisesti käsittelee viranomaisten salaisiksi määrittämiä tietoja tai liikesalaisia tie- toja. Näin ollen puuttuminen liike- ja ammattisalaisuuksien suojaan olisi luonteeltaan vähäistä.

Ehdotettu sääntely pyrkii mahdollistamaan tulevan kehityksen, jossa liikkumisen ja myöhem- min laajemmin liikenteen tiedot olisivat koordinoitusti saatavissa alan toimijoiden käyttöön. Edelleen sääntelyssä pyritään luomaan eri toimijoille tasapuoliset toiminnan mahdollisuudet, sekä mahdollistamaan uusien liiketoimintamallien ja uusien palveluiden syntyminen, samalla kun salassa pidettävän tiedon sekä henkilötietojen suoja varmistetaan.

Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §)

Esitystä tulee tarkastella oikeudesta työhön ja elinkeinonvapauden näkökulmasta. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitse- mallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksellä on tarkoitus vahvistaa jokaisen oikeus hankkia toimeentulonsa työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oi- keus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännössä on tunnis- tettu, että ammattipätevyiden suorittamiseen liittyvillä rajoituksilla ja ehdoilla on vaikutusta elinkeinonvapauteen, mutta rajoitukset ovat perusteltuja liikenneturvallisuuden ja ympäristön- suojelun kannalta.

Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:ään ehdotetulla muutoksella, jolla säädettäisiin lai- vaisännän mahdollisuudesta hakea Liikenne- ja viestintävirastolta miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta niin, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, pyritään helpottamaan pienempien aluksien toimintaa. Ehdotuksella on siten esimerkiksi pienen yhteysaluksien ja vesibussien sekä luotsauksen elinkeinotoimintaa hel- pottavia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa ehdotusta koskevassa lausunnossaan, että esitetty aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistämistä koskeva muutos helpottaa pienten alusten osalta elinkeinon kustannuksia. Virasto toteaa muutoksen olevan tarpeellinen

myös pienten alusten teknisen kehityksen kannalta konetehtojen ja automaation kasvaessa, sillä nykyinen 350 KW:n raja on osoittautunut liian pieneksi joillekin nykyisille aluksille.

Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ään ehdotetulla muutoksella, joilla myönnetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltaa pidentää laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa, pyritään turvaamaan kelpoisuustodistusten omaavien henkilöiden mahdollisuudet jatkaa työssäkäyntiään ja elinkeinon harjoittamista covid-19-epidemian aikana. Pätevyyskirjan myöntänyt ulkomainen viranomaisena saattaa poikkeuksellisissa tilanteissa pidentää pätevyyskirjan voimassaoloaikaa helpottaakseen pätevyyskirjan haltijoiden työtä ja turvatakseen merenkulun jatkuvuuden. Tällainen menettely saattaa tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, jos epidemian leviämisen ehkäisemiseksi on jouduttu asettamaan kokoontumis- tai liikkumisrajoituksia, jotka estävät pätevyyskirjojen normaaliin uudistamismenettelyt. Samoista syistä myös kelpoisuustodistuksen voimassaoloaikaa tulee jatkaa vastaamaan alkuperäisen pätevyyskirjan voimassaoloajan pidennystä. Ehdotetulla muutoksella pyritään siten turvaamaan laivaväen työllisyyttä ja merenkulkuun liittyvien elinkeinojen harjoittamista covid-19-epidemian aikana.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai YK:n alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Suomen kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet eivät siten estä ehdotetun kaltaista sääntelyä. Edellä mainittujen pätevyyskirjojen ja merenkulkuaineesäädännön muutosten tavoitteena on pitää helpottaa merenkulkualan toimijoiden elinkeinotoimintaa ja ylläpitää työllisyyttä myös covid-19-epidemian aikana. Ehdotuksilla siten turvataan perustuslain elinkeinovapautteen liittyvää oikeutta työhön ja toimeentuloon.

Direktiivien kansalliseen täytäntöönpanoon liittyvät pätevyyskirjoja koskevat muutosehdotukset ovat perustuslain mukaisia ja täyttävät Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset. Lakiesityksiä laadittaessa on otettava huomioon myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU:n tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jossa on tunnustettu, että ammattipätevyyskirjojen suorittamiseen liittyvillä rajoituksilla ja ehdoilla on vaikutusta elinkeinovapautteen, mutta rajoitukset ovat perusteltuja liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla 154 ja 179 §:ien muutoksilla ehdotetaan säädettäväksi siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa tuottaa ITS-direktiivin edellyttämän liikkumisen tietopalvelun itse tai hankkia palvelun tuottamisen sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:lta 213 §:n mukaisesti. Esityksen tarkoituksena on mahdollistaa se, että jatkossa Traffic Management Finland Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi liikennevälinerajat ylittäviin tietoihin liittyvää liikumispalvelukatalogia. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on myös saattaa liikumispalvelukatalogin tiedot osaksi laajempaa liikenteen tietoalustaa, jota koordinoisi Traffic Management Finland Oy. Esityksessä tulee siten arvioitavaksi perustuslain (731/1999) 124 §:n säännökset koskien julkisen hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslakivaliokunta on arvioinut julkisten hallintotehtävien osakeyhtiöön tapahtuvaa siirtoa aiemmin lausunnossaan²⁰. Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Koska etenkin julkisten palvelutehtävien hoitaminen on kuitenkin voitava järjestää joustavasti eikä tällaisten tehtävien antamisesta ole sääntelyn tavoitteiden kannalta tarpeen edellyttää säädettäväksi yksityiskohtaisesti lailla, voidaan hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säätää tai päättää myös lain nojalla. Tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin.²¹ Perustuslakivaliokunta on todennut, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella.²²

Perustuslain 124 §:ssä on kysymys ensisijaisesti julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle. Perustuslain esitöiden mukaan perustuslain 124 §:n tarkoituksena on rajoittaa julkisten hallintotehtävien osoittamista varsinaisen viranomaiskoneiston ulkopuolelle.²³ Perustuslain 124 § sallii kuitenkin tietyin edellytyksin rajoitetusti siirtää julkista valtaa ja julkisia tehtäviä muille kuin viranomaisille, kuten valtion liikelaitoksille ja yksityisoikeudellisille yhteisöille.²⁴

Perustuslakivaliokunta on lukenut varsinaiseen viranomaiskoneistoon perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä paitsi valtion ja itsehallintoyhdyskuntien normaaliin organisaatioon kuuluvat viranomaiset sekä sellaiset itsenäiset laitoksen kuin Suomen Pankki ja Kansaneläkelaitos, myös kunnallisen työmarkkinalaitoksen ja kunnallisen eläkelaitoksen tapaiset, lähtökohtaisesti kaikkien kuntien yhteiset erityistoimielimet.²⁵ Perustuslain 124 §:n esitöissä ei ole erikseen tarkasteltu valtionyhtiöitä, jotka sinänsä ovat jo käsitteellisesti kiinteästi kytköksissä valtioon, samoin kuin valtion ohjaus- ja määräysvallan piirissä jo yksin valtion omistuksen yhtiössä tuottaman äänivallan takia. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin johdonmukaisesti arvioinut valtio-omisteisille osakeyhtiöille annettavia julkisia hallintotehtäviä perustuslain 124 §:n kannalta.²⁶

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle. Perustuslain 124 §:ssä julkisella hallintotehtävällä viitataan laajaan hallinnollisten tehtävien joukkoon. Tähän kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä.²⁷ Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 26/2017 vp²⁸ on tehty esimerkinomaisesti selkoa tehtävistä, joita valiokunta on pitänyt julkisina hallintotehtävinä.

²⁰ PeVL 16/2018 vp.

²¹ HE 1/1998 vp, s. 179/I.

²² PeVL 11/2004 vp, s. 2/I ja PeVL 11/2002 vp, s. 5/I.

²³ HE 1/1998 vp, s. 178.

²⁴ Ks. tarkemmin HE 1/1998 vp, s. 178-179.

²⁵ PeVL 22/2005 vp.

²⁶ PeVL 16/2018 vp, PeVL 50/2017 vp, PeVL 8/2014 vp ja PeVL 2/2001 vp.

²⁷ HE 1/1998 vp, s. 179/I.

²⁸ PeVL 26/2017 vp, s. 48.

Koska asiassa on kyse kansallisessa laissa Liikenne- ja viestintäviraston suoritettavaksi vastuutetun tehtäväkokonaisuuden siirtämisestä suoritettavaksi yhtiömuodossa valtion kokonaan omistamassa erityistehtävayhtiössä, on edellä mainittua kokonaisuutta arvioitava ensisijaisesti perustuslain 124 §:n nojalla.

Tässä lakiesityksessä ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä koskevia tehtäviä yhtiölle. Toiseksi, siltä osin kuin kysymys on julkisen hallintotehtävän antamisesta yhtiölle, se tehtäisiin lailla tai lain nojalla ja sellaisilla edellytyksillä, että hyvän hallinnon takeet, perusoikeudet ja eri tahojen oikeusturvan toteutuminen voidaan varmuudella varmistaa.

Tarkoituksenmukaisuus

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin.²⁹ Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon.³⁰ Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön tai yhteisön keskeisiä oikeuksia koskevan päätöksenteon kohdalla.³¹

Perustuslakivaliokunta on painottanut vakiintuneessa lausuntokäytännössä, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täytyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi.³² Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen.³³

Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin³⁴, palvelutarpeen lisääntymiseen³⁵, palveluiden alueelliseen saatavuuteen³⁶ ja joustavuuteen³⁷ sekä toiminnan tehokkuuteen³⁸. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota.³⁹ Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydelle.⁴⁰

²⁹ HE 1/1998 vp, s. 179/II; PeVL 8/2014 vp, s. 3/II ja PeVL 16/2016 vp, s. 3.

³⁰ HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 6/2013 vp, s. 2/II; PeVL 65/2010 vp, s. 2/II ja PeVL 57/2010 vp, s. 5/I.

³¹ HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. myös PeVL 8/2014 vp, s. 4/I.

³² PeVL 44/2016 vp, s. 5; PeVL 16/2016 vp, s. 3; PeVL 12/2014 vp, s. 2/II; PeVL 8/2014 vp, s. 3/II; PeVL 5/2014 vp, s. 3/I; PeVL 23/2013 vp, s. 3/I; PeVL 65/2010 vp, s. 2/II; PeVL 57/2010 vp, s. 5/I; PeVL 48/2010 vp, s. 4/I ja niissä viitatus lausunnot. Ks. myös HE 1/1998 vp, s. 179/II.

³³ Ks. esim. PeVL 44/2016 vp, s. 5.

³⁴ PeVL 29/2013 vp, s. 2 ja PeVL 37/2010 vp, s. 5/I.

³⁵ PeVL 6/2013 vp, s. 2/II ja PeVL 16/2016 vp, s. 3.

³⁶ PeVL 11/2004 vp, s. 2/I.

³⁷ PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

³⁸ PeVL 3/2009 vp, s. 4/II.

³⁹ PeVL 11/2006 vp, s. 2-3 ja PeVL 26/2017 s. 49.

⁴⁰ PeVL 23/2013 vp, s. 3/II ja PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

Liikenteen tietojärjestelmien kehitys antaa mahdollisuuksia tehokkuuden parantamiseen. Koordinoitu tietojärjestelmä ja automatisoidut prosessit pystyvät myös jalostamaan laajoja tietomääriä sekä jakamaan sitä viranomaisille ja sidosryhmille hyödynnettäviksi. Sirpaleisen tiedon sijaan jatkossa toiminnassa olisi mahdollista keskittyä koko liikennejärjestelmätason vaikutuksiin. Koko liikennejärjestelmän tasoisten vaikutusten saaminen edellyttää erityisosaamista, resursseja ja tiivistä yhteistyötä alan toimijoiden kanssa sekä investointeja. Perustettavaksi esitettävällä koordinaatiroolilla ja laajemmalla liikenteen tietotalustalla olisi paremmat edellytykset kehittää ekosysteemiä ja uusi palveluita sekä kyky vastata digitalisoituvan liikenteen haasteisiin kuin virastolla.

Yhtiö kykenisi toimimaan ketterästi ja innovatiivisesti markkinatoimijoiden kanssa. Lisäksi yhtiöllä olisi parempi kyky tuottaa ja kehittää sille määritettyjen tehtävien mukaisia palveluita. Yhtiö kykenisi kehittämään tuotteitaan ja palveluitaan nopeasti ja laadukkaasti muuttuvien asiakastarpeiden mukaisesti. Tällainen ketteruus ja nopeus eivät ole mahdollisia virastomuotoisessa palvelutuotannossa julkiseen budjettitalouteen liittyvien haasteiden vuoksi. Yhtiömuotoinen toiminta lisäisi toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta merkittävästi asiakastarpeiden ymmärryksen ja asiakaspalvelun sekä toiminnan suunnitelmallisuuden parantuessa ja kustannustietoisuuden lisääntyessä, kun yhtiö pyrkii kehittämään kannattavaa toimintaansa pidemmällä tähtäimellä. Lisäksi yhtiö pystyisi omaan liiketoimintansa liittyvän tiedon ja osaamisen avulla luomaan alan muille toimijoille uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennetiedon ekosysteemin kautta.

Nykyisessä mallissa virastolla on ollut myös kaksoisrooli palveluiden tuottamisessa sen ollessa sekä palvelun valvova viranomainen että palvelun tuottaja. Virastolla ei ole myöskään palveluiden kehittämiseksi tarvittavaa erityisosaamista tai resursseja kehittää palvelua toimijoita ja tulevaa EU:n sääntelyä hyödyttävästi. Tiedon jalostaminen on yksi eniten resursseja vaativa työvaihe ja siksi virasto on voinut tehdä vain hyvin pienimuotoista palvelun kehittämistoimintaa.

Nyt käsiteltävänä oleva esitys mahdollistaisi tehtävien paremman organisoimisen ja edellä mainittujen ongelmatilanteiden välttämisen. Esityksellä mahdollistetaan palvelun tuottamisen siirto sellaiselle taholle, jolla on sekä riittävät resurssit että erityisosaaminen tietopalvelun tuottamiseen sekä sen kehittämiseen. Muutoksella voitaisiin luoda edellytykset liikenteen tietopalveluiden kokonaisvaltaiseen tehostamiseen ja kehittämiseen ja parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Tietopalvelun ja tiedon laadun paranemisesta hyötyvät erityisesti alan yksityiset toimijat.

Muutos vaikuttaisi positiivisesti viranomaisen kykyyn hoitaa varsinaisia viranomaiselle kuuluvia tehtäviä. Sääntelymuutos parantaisi hallinnon tuottavuutta ja joustavuutta sekä loisi edellytyksen resurssien tehokammalle käytölle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi kohdentaa resursseja ja työtehtäviä viranomaisen kannalta keskeisiin toimintoihin.

Siirtyvistä tehtävistä yleisesti

Nyt siirrettäväksi ehdotetuissa tehtävissä on kyse tietopalvelun tuottamiseen liittyvästä tehtävästä. Siirrettäväksi ehdotetut tehtävät koostuisivat tietopalvelun ja siihen liittyvän tietojärjestelmän tuottamis-, ylläpito- sekä kehittämistehtävistä. Liikkumispalvelukatalogin tuottaminen ja ylläpito on kansallisessa laissa osoitettu Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Virasto on vastannut henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajien olennaisten tietojen antamista varten vaadittavista rajapinnoista sekä rajapintojen käyttämiseksi tarvittavasta tietojärjestelmästä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on tarjonnut teknistä palvelua, jolla toimijoiden tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

ITS-direktiivin edellyttämän NAP-palvelun tuottaminen ja ylläpito on kansallisessa laissa osoitettu viranomaiselle. Direktiivi ei kuitenkaan edellytä palvelun tuottamisen olevan viranomaisen tehtävä, vaan palvelu voidaan toteuttaa eri muodoissa ja jäsenvaltiot voivat määritellä, mikä toimija vastaa palvelun tiedon tarjonnasta. Ehdotetun muutoksen mukaisesti yksityiset yritykset voitaisiin viraston tehtävien siirron myötä velvoittaa antamaan tietojaan toiselle yksityiselle yritykselle, Traffic Management Finland Oy:lle. Palvelun tiedot ovat kuitenkin avointa toimijoiden tietoa. Jos tiedot on sisällytetty yhteyspisteeseen, on yhteyspisteen oltava direktiivin vaatimusten mukainen. Tätä vaatimustenmukaisuutta valvoisi muutoksen jälkeenkin Liikenne- ja viestintävirasto.

Muutoksella ei siten siirry merkittävää julkista valtaa muulle kuin viranomaiselle. Vaikka kotimaisessa laissa palvelun tuottaminen ja siihen liittyvät vastuut ovat olleet viranomaiselle osoitettuna, tehtävä ei kuitenkaan luonteeltaan ole sellainen, että sen täytyisi olla viranomaistehtävä. Palvelun tuottamisella, sen ylläpidolla ja kehittämisellä ei myöskään luoda oikeuksia ja velvollisuuksia yksityisille henkilöille ja yhteisöille.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaaminen

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla.⁴¹

Liikenteen palveluista annettuun lakiin on jo nykyisellään otettu säännös rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Lisäksi liikenteen palveluista annetussa laissa on informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin (412/1974). Sitä vastoin lakiin ei ole otettu viittausta hallinnon yleislakeihin. Lakiin ei ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä yleensä sisällyttää viittausta hallinnon yleislakeihin, sillä hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määrittelemää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä.⁴²

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä on myös yksityiselle annetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonta⁴³ sekä kelpoisuusehdot⁴⁴. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla.⁴⁵ Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä olisi myös liikenteen palveluista annetun lain 138 §:n mukaisilla tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajaan kohdistuvilla vaatimuksilla. Vaatimukset kohdistuvat erityisesti tarjoajan luotettavuuteen, toimintaedellytyksiin sekä henkilöstön osaamiseen.

Yhtiöön sekä siirrettäväksi ehdotetun palvelun tuottamiseen kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään myös liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteen palveluista annetun lain sekä sen

⁴¹ PeVL 50/2017 vp, s. 3; PeVL 33/2004 vp, s. 7 ja PeVL 46/2002 vp, s. 10.

⁴² PeVL 50/2017 vp, s. 3 ja PeVL 42/2005 vp, s. 3

⁴³ PeVL 40/2002 vp, s. 4 ja PeVL 62/2014 vp, s. 3.

⁴⁴ PeVL 40/2002 vp, s. 4.

⁴⁵ PeVL 26/2017 vp, s. 50 ja PeVL 24/2001 vp, s. 4.

nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Ehdotetulla muutoksella lain 154 §:n 2 momentin mukaan tietopalvelun palveluntarjoaja ja sen henkilöstöön sovelletaan myös rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154 ja 179 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Merkityksellistä on myös se, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii ITS-direktiivin toimivaltaisena viranomaisena. Virasto valvoo tässä esityksessä ehdotetun Liikkumispalvelukatalogin vaatimustenmukaisuutta ja olisi edelleen vastuussa palvelun tuottamisesta.

Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä.

Liikenneasioissa valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä päättäminen sekä niiden voimassaolon jatkaminen. Toimivaltainen viranomainen näissä asioissa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska ammattipätevyysien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2017/2397 sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnustamisesta annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2019/1159 on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 262 §:n 2 momentti ja 264 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 1505/2019,

muutetaan 2 §:n 9 kohta ja 10 kohta, II osan 1 luvun numero 2:ksi, 3 §:n 4 momentti, 5 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 18 §, II osan 2 ja 3 luvun numero 3 ja 4:ksi, 41 §:n 2 momentti, II osan 4 luvun numero 5:ksi, 43 §:n 2 momentti, II osan 5—7 luvun numero 6—8:ksi, 70 §:n 2 momentin suomenkielinen sanamuoto, II osan 8—10 luvun numero 9—11:ksi, 96:n 1 momentti, 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti, 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 104 ja 106 §, 107 §:n 3 ja 5 momentti, 108 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 110 §:n 2 momentti, 112 ja 113 §, II osan 11—13 luvun numero 12—14:ksi, 131 §:n 2 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, III osan 1 ja 2 luvun numero 15 ja 16:ksi, IV osan 1 luvun numero 17:ksi, 150 §:n 1 momentin johdantokappaleen ja 2 momentin suomenkielinen sanamuoto, IV osan 2 luvun numero 18:ksi, 154 ja, 161 §, IV osan 3 luvun numero 19:ksi, 162 §:n 1 momentti, 171 §:n 2 momentti, IV osan 4 luvun numero 20:ksi, 174 §, 175 §:n otsikko ja 1—3 momentti, IV osan 5 luvun numero 21:ksi, V osan 1 luvun numero 22:ksi, 179 §:n otsikko ja 2 ja 3 momentti, 181 §:n 3 momentin 7 kohta ja 6 momentti, 186 §:n 5 momentti, 194 §, V osan 2 luvun numero 23:ksi, 197 §:n 3 momentti, 198 §:n 1 momentti ja 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 200 §:n 3 momentti, V osan 3 luvun numero 24:ksi, 208 §:n 2 momentti ja 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, V osan 4 luvun numero 25:ksi, VI osan otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 1—3 luvun numero 26—28:ksi, 230 §:n 3 momentti, VI osan 4 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto ja numero 29:ksi, 233 §:n 1 momentin johdantokappale, VI osan 5 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto ja numero 30:ksi, 236 §:n otsikon ja 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, VII osan 1 luvun numero 31:ksi, 241 ja 242 §, 243 §:n 1 momentin suomenkielinen sanamuoto, 245 §, 248 §:n 1 momentti, 249 §:n 1 momentti, 250 §:n 1 momentti, 253 §:n suomenkielinen sanamuoto, 260 §, VII osan 2 luvun numero 32:ksi, 262 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta, 264 §:n 1 momentin 4 kohdan suomenkielinen sanamuoto, 265 §:n 1 momentti, VIII osan 1 luvun numero 33:ksi, 269 ja 270 § sekä 271 §:n 1 ja 2 momentti ja 4 momentin johdantokappale, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 9 kohta, 43 §:n 2 momentti, 70 §:n 2 momentti, 96 §:n 1 momentti, 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti, 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 108 §:n 3 momentti, 110 §:n 2 momentti, 131 §:n 2 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 198 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 262 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta laissa 301/2018, 2 §:n 10 kohta laissa 579/2018, 3 §:n 4 momentti, 5 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 104 § laissa 1505/2019, 18 §, 41 §:n 2 momentti, 107 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 174 §, 179 §:n 2 momentti, 186 §:n 5 momentti, 197 §:n 3 momentti, 230 §:n 3 momentti, 249 §:n 1 momentti, 260 §, 264 §:n 1 momentin 4 kohdan suomenkielinen sanamuoto ja 265 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 107 §:n 5 momentti, 179 §:n otsikko, 198 §:n 1 momentti, 200 §:n 3 momentti, 208 §:n 2 momentti ja 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, VI osan otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, VI osan 4 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 233 §:n 1 momentin johdantokappale, VI osan 5 luvun otsikon ruotsinkielinen sanamuoto, 236 §:n otsikon ja 2 momentin ruotsinkielinen sanamuoto, 243 §:n 1 momentin suomenkielinen sanamuoto, 248 §:n 1 momentti ja 250 §:n 1 momentti laissa 984/2018, 106, 113

HE 202/2020 vp

ja 245 § laeissa 301/2018 ja 371/2019, 112, 194 ja 242 § laeissa 301/2018 ja 984/2018, 154 § osaksi laissa 984/2018, 161 § laissa 286/2018, 241 § osaksi laissa 371/2019 sekä 253 §:n suomenkielinen sanamuoto laeissa 984/2018 ja 371/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018, 579/2018 ja 371/2019, uusi 11 kohta, lakiin väliaikaisesti uusi 18 a §, 32 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 371/2019, uusi 7 momentti, 109 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018, 984/2018 ja 371/2019, väliaikaisesti uusi 4 momentti, lakiin uusi 174 a ja 175 a §, väliaikaisesti uusi 179 a §, lakiin uusi 242 a § sekä 270 §:n edelle uusi lukuotsikko seuraavasti:

I OSA

YLEISTÄ

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Yleiset määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa;

10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin; ja

11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty.

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

2 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

3 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään 3 luvussa.

5 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetty vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 5 kohdassa säädetty edellytykset. Lisäksi luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

18 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että yrityksen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Luvanhaltijan on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Luvanhaltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa on otettava huomioon yrityksen harjoittaman henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

18 a §

Laajennettu varautumisvelvollisuus covid-19-epidemian aikana

Taksiliikenneluvan haltijan ja muun kuin 18 §:n 1 momentissa tarkoitettua henkilöliikenneluvan haltijan tai henkilöliikennettä harjoittavan tavaraliikenneluvan haltijan on varauduttava covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen ja huolehdittava matkustajien terveyteen liittyvistä toimenpiteistä, jos covid-19-epidemian tilanne sitä edellyttää kansallisesti tai alueellisesti. Luvanhaltijan on laadittava viivytyksettä suunnitelma, jonka laadinnassa on huomioitava sosiaali- ja terveysministeriön sekä Terveys- ja hyvinvoinnin laitoksen antamat tartuntatautien torjumiseen liittyvät ohjeet ja määräykset. Jos luvanhaltija on jäsenenä välityskeskuksessa, suunnitelman voi tehdä myös välityskeskus luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Jos luvanhaltijat tarjoavat viranomaisten järjestämiä palveluja, heidän on erityisesti otettava huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus. Jos luvanhaltijat tarjoavat Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutuslain (1224/2004) perusteella korvaamia matkoja, heidän on erityisesti otettava huomioon Kansaneläkelaitoksen ohjeistus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta.

3 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

4 luku

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

32 §

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyiden saavuttaminen kokeet suorittamalla

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimivaltaansa kuuluvan perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.

41 §

Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyiden todentavien asiakirjojen tunnustaminen

Edellä 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhhteessa muuhun ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyiden osoittavaa asiakirjaa.

5 luku

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika

43 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.

6 luku

Rautatieliikenteen markkinat

7 luku

Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

8 luku

Rautatieliikenteen pätevyudet

70 §

Rautatieliikenteen kuljettajan luvan myöntäminen

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton luvanhaltijaksi, jos hän:

9 luku

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

10 luku

Merenkulku Suomen vesialueella

11 luku

Laivaväen pätevyudet

96 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen. Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin, tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyyden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015), jäljempänä *tunnustamislaki*. Liikenne- ja viestintävirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

97 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

22) *meripalvelulla* myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta;

99 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueilla II ja III toimivalla lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä neljä kuukautta meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurin koulutus ja meripalvelu on osoitettava Liikenne- ja viestintäviraston antamalla todistuksella, ja ne voidaan korvata kalastusaluksen laivurinkirja B:llä.

101 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön ja painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset

Aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Aluksen päällikkö saa kuitenkin toimia myös konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Laivanisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voi myös vahvistaa miehityksen ja antaa miehitystodistuksen laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 6 §:n mukaisesti siten, että aluksen päällikkö, jolla on siihen vaadittava pätevyys, saa toimia konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 750 kilowattia ja jossa aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisten hoitamisen. Menettely ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle.

104 §

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

106 §

Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen

Vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 87/540/ETY, jäljempänä *liikenteenharjoittamisdirektiivi*, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat

ovat voimassa Suomessa ammattipätevyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*, 10 artiklan mukaisesti. Mainitun direktiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset ovat voimassa lukuun ottamatta mainitun artiklan 2 kohdan velvoitteita.

Liikenne- ja viestintävirasto luokittelee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisten edellytysten täyttyessä Suomen alueella olevat sisävesiväylän osuudet meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi ja ilmoittaa nämä Euroopan komissiolle.

Jos on syytä epäillä, että jokin kolmas maa, jonka pätevyysasiakirjat komissio on tunnustanut, ei enää täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava asiasta Euroopan komissiolle mainitun direktiivin mukaisesti.

107 §

Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 114 ja 116 §:n mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeiden ja suositusten sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

108 §

Laivaväen erityiskoulutus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä alustyyppin, liikennealueen ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilan-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

109 §

Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen ja kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen

Covid-19-epidemian aikana Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voidaan pidentää 98 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikoja. Kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennys saa olla voimassa vain 30 päivään kesäkuuta 2021, kuitenkin enintään niin kauan, kuin siihen liittyvä ulkomaisen viranomaisen myöntämä

pätevyyskirja on voimassa. Kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika ei saa ylittää viittä vuotta.

110 §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen

ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja aluksella työskentelyä varten vaadittava asiakirjatodiste on tunnustettava.

112 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa kirjallisesta hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. Sisävesien ammattipätevyyksien osalta sovelletaan kuitenkin 106 §:ää.

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

113 §

Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja muu kelpoisuutta koskeva todistus on säilytettävä kirjallisena tai sähköisessä muodossa siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen ja muun kelpoisuutta koskevan todistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä, jos sen olemassaolo ei ole muutoin todennettavissa.

12 luku

Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

13 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

14 luku

Lentomiehistön pätevyudet ja koulutus

131 §

Ilmailun henkilölupien myöntäminen

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton luvanhaltijaksi, jos hän:

III OSA

LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA

15 luku

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

16 Luku

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

IV OSA

PALVELUT

17 luku

Henkilöliikennepalvelut

150 §

Henkilöliikennepalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuus

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

18 luku

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

154 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa va-kiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tietopalvelusta, johon verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava. Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:ltä 213 §:n mukaisesti. Tietopalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Edellä 2 momentin mukaisesti osoitetun palveluntarjoajan on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

161 §

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 2 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

19 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

162 §

Hankintamenettelyt

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta

siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suorahankintojen ilmoittamisesta.

171 §

Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen

Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

20 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

174 §

Määrärahan kohdentaminen ja käyttö

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan tai sen osan kohdentamisesta toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Tässä momentissa tarkoitettun avustuksen myöntämisestä annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kohdentamaa määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

174 a §

Valtionavustuksen maksaminen ja käytön valvominen

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta 174 §:n 4 momentin mukaiset maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa (688/2001) tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

175 §

Valtionavustuksen takaisin periminen

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun valtionavustuksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu valtionavustus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos valtionavustuksen saaja on:

- 1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun valtionavustuksen tai sen osan;
- 2) antanut valtionavustuksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan valtionavustuksen saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;
- 3) käyttänyt valtionavustuksen olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; tai
- 4) muutoin 1—3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut valtionavustusta koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun valtionavustuksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun valtionavustuksen kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

- 1) valtionavustuksen saaja on kieltäytynyt antamasta valtionavustuksen maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai
- 2) valtionavustuksen on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

Valtionavustuksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle valtionavustuksen maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

175 a §

Takaisinperintään liittyvien tehtävien hoitaminen

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta tämän lain nojalla myönnettyjen valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät 175 §:n mukaisesti.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

21 luku

Välitys- ja yhdistämispalvelut

V OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

22 luku

Viranomaisten toiminta

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Tiedot on toimitettava maksutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirastolla tai sen puolesta toimivalla palveluntarjoajalla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen puolesta toimiva palveluntarjoaja voi luovuttaa kyseiset tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

179 a §

Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen covid-19-epidemian aikana

Poiketen siitä, mitä 179 §:n 2 momentissa säädetään, henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on covid-19-epidemian aikana ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkö-
län, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palve-
lusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa
liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua
sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

186 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään 17 luvun säännösten rik-
kimista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen
antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

194 §

*STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien am-
mattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen*

Jos muualla ei toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto on STCW-yleissopimuksessa, me-
renkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tar-
koitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee merityösopimuslain
(756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan
kuuluvissa asioissa.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden
vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä edellytetyt ilmoi-
tukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille ja muille STCW-yleisso-
pimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

23 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viran-
omaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoita-
miseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vas-
taavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan
hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tar-
koitetusta organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta,
jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja
viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja

julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettu rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettu kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 §:ssä ja 135 §:ssä tarkoitettu ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämisspalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

198 §

Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä taikka *psykologista soveltuvuutta* koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että luvan haltija osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määräajassa virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

Luvan hakija tai -haltija vastaa 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

200 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettujen luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

24 luku

Liikenteen lääkärijärjestelmä

208 §

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se epäilee, ettei luvan hakija tai -haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä tai psykologista soveltuvuutta koskevia edellytyksiä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitettua terveydenhuollon ammattihenkilöllä on salassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänen on ilmoitettava ilman aiheutonta viivytystä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että tämän terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai -haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykynsä.

25 luku

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle

VI OSA

LIIKENTEEN TIETOVARANNOT

26 luku

Liikenneasioiden rekisteri

27 luku

Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö

28 luku

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä

230 §

Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai 25 luvussa tarkoitettua tehtävänsä varten.

29 luku

Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot

233 §

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa

Sen lisäksi, mitä 26–28 luvussa ja muualla säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

30 luku

Väyläviraston tietovarannot

VII OSA

SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

31 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

241 §

Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksenhaun soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Mitä 242 §:n 2–5 momentissa ja 245 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske 39 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

Jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa ei säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.

Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin hyväksymispäätöksen alaista toimintaa koskevista hallinnollisista seuraamuksista tai hyväksymispäätöstä koskevasta muutoksenhausta, sovelletaan tätä lukua.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syytä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyydestä ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittä-

vänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuuluttava luvanhaltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

242 a §

Sisävesiliikenteen ammattipätevyuden voimassaolon keskeyttäminen ja lupa-asiakirjan haltuun ottaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvästä syystä keskeyttää unionin sisävesiliikenteen pätevyyskirjan voimassaolon sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä säädetyn mukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulee kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan ilman aiheetonta viivytystä.

Liikenne- ja viestintävirasto tai muu vesiliikennettä valvova viranomainen voi ottaa haltuunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaolo on keskeytetty. Liikenne- ja viestintävirasto tai muu vesiliikennettä valvova viranomainen voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa myös asian selvittämisen ajaksi, jos se on tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei keskeytetä.

Vesiliikennettä valvovan viranomaisen on toimitettava haltuun ottamansa lupa-asiakirja Liikenne- ja viestintävirastolle ilman aiheetonta viivytystä.

243 §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

Kun Liikenne- ja viestintäviraston harkinnassa on rautatieyrityksen toimiluvan peruuttaminen siksi, että luvanhaltija ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvanhaltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa ja puutetta on pidettävä olennaisena tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, viraston on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

245 §

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon

ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

248 §

Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely

Jos 8 luvussa tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA-valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä asianomaisen ETA-valtion toimivaltaista viranomaista peruuttamaan lupakirja tai tekemään lisätarkastuksia. Viraston on ilmoitettava pyynnöstä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää 8 luvussa tarkoitettulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

250 §

Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenne- ja viestintäviraston antama 11 luvussa tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus sekä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukainen pätevyyskirja, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen. Haltuun otettu asiakirja on toimitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tai sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä. Liikenne- ja viestintäviraston on kirjattava sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot ilman aiheetonta viivytystä Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan.

253 §

Toisen valtion myöntämään lupaan liittyvä ilmoitusoikeus

Jollei muussa laissa toisin säädetä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta seuraa, Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa toisen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos sen on syytä epäillä, että tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevan toisen valtion myöntämän luvanhaltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

260 §

Muutoksenhaku hankinta-asioissa

Edellä 162 §:ssä tarkoitettussa hankinta-asiaassa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta hankintalain:

- 1) 132 §:ää hankinta-oikaisun tekemisestä, 133 §:ää hankinta-oikaisun vireilletulosta sekä 134 §:ää hankinta-oikaisun käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsittelyyn;
- 2) 145 §:ää muutoksenhakuun oikeutetuista;
- 3) 146 §:n 1 momenttia muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;
- 4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momenttia muutoksenhakuajasta;
- 5) 148 §:ää muutoksenhausta ilmoittamista hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;
- 6) 149, 151 ja 152 §:ää, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohtaa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ää käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;
- 7) 169 §:ää vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi Euroopan unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa säädetään muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös sellaisia 162 §:ssä tarkoitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklan mukaisesti.

Edellä 182 §:ssä tarkoitetun mukaisen rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi raideliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla sääntelyelin. Muutoksenhausta sääntelyelimen antamasta arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

32 Luku

Rangaistussäännökset

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

-
- 3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,
 - 4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä 7 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,
-

HE 202/2020 vp

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

264 §

Ammattipätevyyssäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

4) rikkoo luvanhakijalle tai -haltijalle 198 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon.

265 §

Luvatun liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

VIII OSA

VOIMAANTULO

33 luku

Voimaantulo

269 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain 154, 155 ja 157–159 § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja 160 § sekä 188 § tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain 1 §:ssä tarkoitettut määritelmät, 178, 179, 183 ja 185 §:n säännökset viranomaisten toiminnasta sekä 197 §:n säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 154, 155 ja 157–159 §:n soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

34 luku

Siirtymäsäännökset

270 §

Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 2 luvun 5 ja 6 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

271 §

Muut siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnit, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan 4 §:n mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä; Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan 3 §:n mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan 25 §:n mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä 3 §:ssä säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnettyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tämän lain 181 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____ . Lain 18 a §, 109 §:n 4 momentti ja 179 a § ovat voimassa 30 päivään kesäkuuta 2021.

2.

Laki

julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 9 §:n
2 momentti seuraavasti:

9 §

Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan rajaukset

Tämän lain soveltamisesta liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuihin palveluhankintoihin säädetään mainitun lain 162 §:n 2 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 26 d §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 30 kohta ja 26 d §, sellaisena kuin ne ovat, 2 §:n 30 kohta laissa 976/2018 ja 26 d § laissa 384/2019, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

30) *meripalvelulla* myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla; meripalveluksi voidaan katsoa myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

26 d §

Meripalvelukirjaa ja rekisteriä laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista koskevat velvoitteet

Laivanisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyYTEEN ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista.

Aluksen päällikön on meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot noudattaen, mitä ammattipätevyysien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/EY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397 22 artiklan 1 kohdassa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa miehistön jäsenen pyynnöstä unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot noudattaen, mitä mainitun artiklan 2 kohdassa säädetään.

Rekisteriin ja meripalvelukirjaan sisältyvien henkilötietojen käsittelystä säädetään luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojasetus) sekä yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:n 1 momentin 7 ja 8 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 1504/2019, seuraavasti:

2 §

Viraston tehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialaohjauksesta tältä osin;

8) kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa sekä niihin liittyvästä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialaohjauksesta;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

painelaitelain 100 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 100 § seuraavasti:

100 §

Käytön valvojan pätevyysvaihtoehdot aluksilla

Siltä osin, kun kyse on aluksesta, jolla työskentelevään laivaväkeen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:n mukaisesti mainitun lain 11 lukua, alukseen asennetun painelaitteen käytön valvojan pätevyysvaatimuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain nojalla annetuissa säännöksissä.

Muiden alusten ja proomujen painelaitteen käytön valvojien pätevyysvaatimukseen sovelletaan tämän lain 72 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 20 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) 20 §:n 2 momentti seuraavasti:

20 §

Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan rajaukset

Tämän lain soveltamisesta liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) tarkoitettuihin palveluhankintoihin säädetään mainitun lain 162 §:n 2 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 29.10.2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 262 §:n 2 momentti ja 264 §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 1505/2019,

muutetaan 2 §:n 9 kohta ja 10 kohta, II osan 1 luvun numero 2:ksi, 3 §:n 4 momentti, 5 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 18 §, II osan 2 ja 3 luvun numero 3 ja 4:ksi, 41 §:n 2 momentti, II osan 4 luvun numero 5:ksi, 43 §:n 2 momentti, II osan 5—7 luvun numero 6—8:ksi, 70 §:n 2 momentin suomenkielinen sanamuoto, II osan 8—10 luvun numero 9—11:ksi, 96:n 1 momentti, 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti, 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 104 ja 106 §, 107 §:n 3 ja 5 momentti, 108 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 110 §:n 2 momentti, 112 ja 113 §, II osan 11—13 luvun numero 12—14:ksi, 131 §:n 2 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, III osan 1 ja 2 luvun numero 15 ja 16:ksi, IV osan 1 luvun numero 17:ksi, 150 §:n 1 momentin johdantokappaleen ja 2 momentin suomenkielinen sanamuoto, IV osan 2 luvun numero 18:ksi, 154 ja, 161 §, IV osan 3 luvun numero 19:ksi, 162 §:n 1 momentti, 171 §:n 2 momentti, IV osan 4 luvun numero 20:ksi, 174 §, 175 §:n otsikko ja 1—3 momentti, IV osan 5 luvun numero 21:ksi, V osan 1 luvun numero 22:ksi, 179 §:n otsikko ja 2 ja 3 momentti, 181 §:n 3 momentin 7 kohta ja 6 momentti, 186 §:n 5 momentti, 194 §, V osan 2 luvun numero 23:ksi, 197 §:n 3 momentti, 198 §:n 1 momentti ja 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 200 §:n 3 momentti, V osan 3 luvun numero 24:ksi, 208 §:n 2 momentti ja 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, V osan 4 luvun numero 25:ksi, VI osan 1—3 luvun numero 26—28:ksi, 230 §:n 3 momentti, VI osan 4 luvun numero 29:ksi, 233 §:n 1 momentin johdantokappale, VI osan 5 luvun numero 30:ksi, VII osan 1 luvun numero 31:ksi, 241 ja 242 §, 243 §:n 1 momentin suomenkielinen sanamuoto, 245 §, 248 §:n 1 momentti, 249 §:n 1 momentti, 250 §:n 1 momentti, 253 §:n suomenkielinen sanamuoto, 260 §, VII osan 2 luvun numero 32:ksi, 262 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta, 264 §:n 1 momentin 4 kohdan suomenkielinen sanamuoto, 265 §:n 1 momentti, VIII osan 1 luvun numero 33:ksi, 269 ja 270 § sekä 271 §:n 1 ja 2 momentti ja 4 momentin johdantokappale, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 9 kohta, 43 §:n 2 momentti, 70 §:n 2 momentti, 96 §:n 1 momentti, 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti, 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 108 §:n 3 momentti, 110 §:n 2 momentti, 131 §:n 2 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 198 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 262 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohta laissa 301/2018, 2 §:n 10 kohta laissa 579/2018, 3 §:n 4 momentti, 5 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 104 § laissa 1505/2019, 18 §, 41 §:n 2 momentti, 107 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 174 §, 179 §:n 2 momentti, 186 §:n 5 momentti, 197 §:n 3 momentti, 230 §:n 3 momentti, 249 §:n 1 momentti, 260 §, 264 §:n 1 momentin 4 kohdan suomenkielinen sanamuoto ja 265 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 107 §:n 5 momentti, 179 §:n otsikko, 198 §:n 1 momentti, 200 §:n 3 momentti, 208 §:n 2 momentti ja 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 233 §:n 1 momentin johdantokappale, 243 §:n 1 momentin suomenkielinen sanamuoto, 248 §:n 1 momentti ja 250 §:n 1 momentti laissa 984/2018, 106, 113 ja 245 § laissa 301/2018 ja 371/2019, 112, 194 ja 242 § laissa 301/2018 ja 984/2018, 154 § osaksi laissa 984/2018, 161 § laissa 286/2018, 241 § osaksi laissa 371/2019 sekä 253 §:n suomenkielinen sanamuoto laissa 984/2018 ja 371/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, 579/2018 ja 371/2019, uusi 11 kohta, lakiin väliaikaisesti uusi 18 a §, 32 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 371/2019, uusi 7 momentti,

109 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018, 984/2018 ja 371/2019, väliaikaisesti uusi 4 momentti, lakiin uusi 174 a ja 175 a §, väliaikaisesti uusi 179 a §, lakiin uusi 242 a § sekä 270 §:n edelle uusi lukuotsikko seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

I OSA
YLEISTÄ

1 Luku

Yleiset säännökset

2 §

Yleiset määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa.

10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin.

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

3 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta

I OSA

YLEISTÄ

1 Luku

Yleiset säännökset

2 §

Yleiset määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa;

10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin; ja

11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty.

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

2 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

3 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään *II osan 2 luvussa*.

kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään *3 luvussa*.

5 §

5 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen**Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen*

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetty vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 5 kohdan edellytykset. Lisäksi *luvan hakijana* olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetty vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 5 kohdan edellytykset. Lisäksi *luvan hakijana* olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

18 §

18 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus**Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus*

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että *sen* toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. *Sen* on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun.

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että *yrityksen* toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. *Luvan haltijan* on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. *Luvan haltijan* on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa on otettava huomioon *yrityksen harjoittaman* henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa *sen* on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

otettava huomioon *harjoittamansa* henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitusta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 2 momentissa tarkoitettun valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

(uusi)

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitusta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 1 momentissa tarkoitettun valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

18 a §

Laajennettu varautumisvelvollisuus covid-19-epidemian aikana

Taksiliikenneluvan haltijan ja muun kuin 18 §:n 1 momentissa tarkoitettun henkilöliikenneluvan haltijan tai henkilöliikennettä harjoittavan tavaraliikenneluvan haltijan on varauduttava covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen ja huolehdittava matkustajien terveyteen liittyvistä toimenpiteistä, jos covid-19-epidemian tilanne sitä edellyttää kansallisesti tai alueellisesti. Luvanhaltijan on laadittava viivytyksettä suunnitelma, jonka laadinnassa on huomioitava sosiaali- ja terveysministeriön sekä Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen antamat tartuntatautien torjumiseen liittyvät ohjeet ja määräykset. Jos luvanhaltija on jäsenenä välityskeskuksessa, suunnitelman voi tehdä myös välityskeskus luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Jos luvanhaltijat tarjoavat viranomaisten järjestämiä palveluja, heidän on erityisesti otettava huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus. Jos luvanhaltijat tarjoavat Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutuslain (1224/2004) perusteella korvaamia matkoja, heidän on erityisesti otettava huomioon Kansaneläkelaitoksen ohjeistus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta.

2 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

3 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

Voimassa oleva laki

Ehdotus

<p style="text-align: center;">3 luku</p> <p style="text-align: center;">Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä</p> <p style="text-align: center;">32 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla</i></p>	<p style="text-align: center;">4 luku</p> <p style="text-align: center;">Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä</p> <p style="text-align: center;">32 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla</i></p>
<p>(uusi)</p> <p style="text-align: center;">41 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyuden todentavien asiakirjojen tunnustaminen</i></p>	<p><i>Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimivaltaansa kuuluvan perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.</i></p> <p style="text-align: center;">41 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyuden todentavien asiakirjojen tunnustaminen</i></p>
<p>Edellä 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhteessa muussa ETA-valtiossa sijaitsevaan yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyuden osoittavaa asiakirjaa.</p>	<p>Edellä 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhteessa muuhun ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyuden osoittavaa asiakirjaa.</p>
<p style="text-align: center;">4 luku</p> <p style="text-align: center;">Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika</p> <p style="text-align: center;">43 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset</i></p>	<p style="text-align: center;">5 luku</p> <p style="text-align: center;">Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika</p> <p style="text-align: center;">43 §</p> <p style="text-align: center;"><i>Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset</i></p>

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät. *Asetuksen 14 artiklassa tarkoitusta poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö.*

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.

5 luku

Rautatieliikenteen markkinat

6 luku

Rautatieliikenteen markkinat

6 luku

Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

7 luku

Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

7 luku

Rautatieliikenteen pätevyudet

70 §

Rautatieliikenteen kuljettajan luvan myöntäminen

8 luku

Rautatieliikenteen pätevyudet

70 §

Rautatieliikenteen kuljettajan luvan myöntäminen

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton *luvan haltijaksi*, jos hän:

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton *luvanhaltijaksi*, jos hän:

8 luku

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

9 luku

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

9 luku

Merenkulku Suomen vesialueella

10 luku

Merenkulku Suomen vesialueella

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 luku

Laivaväen pätevydet

96 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen.

11 luku

Laivaväen pätevydet

96 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen. *Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin, tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyyskiä koskevien säännösten annettua lakia (1384/2015), jäljempänä **tunnustamislaki**. Liikenne- ja viestintävirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.*

97 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

22) *meripalvelulla* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla, *joka ei ole vapaaasti ohjailtava*; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta;

97 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

22) *meripalvelulla myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoitukseenmukaista* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

99 §

99 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueilla II ja III toimivalla lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä neljä kuukautta meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurin koulutus ja meripalvelu on osoitettava *Liikenteen turvallisuusviraston* antamalla todistuksella, ja ne voidaan korvata kalastusaluksen laivurinkirja B:llä.

Kotimaanliikenteen liikennealueilla II ja III toimivalla lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä neljä kuukautta meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurin koulutus ja meripalvelu on osoitettava *Liikenne- ja viestintäviraston* antamalla todistuksella, ja ne voidaan korvata kalastusaluksen laivurinkirja B:llä.

101 §

101 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön ja painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset

Aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä vain aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta.

Aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Aluksen päällikkö saa kuitenkin toimia myös konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Laivanisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voi myös vahvistaa miehityksen ja antaa miehitystodistuksen laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 6 §:n mukaisesti siten, että aluksen päällikkö, jolla on siihen vaadittava pätevyys, saa toimia konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 750 kilowattia ja jossa aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisen hoitamisen. Menetely ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle.

104 §

104 §

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Voimassa oleva laki

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.
(uusi)

106 §

Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen

Sisävesiväylien tavaraja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 91/672/ETY, jäljempänä pätevyyskirjadirektiivi, sisävesiväylien tavaraja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä annetun neuvoston direktiivin 96/50/EY, jäljempänä myöntämisperusedirektiivi sekä vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 87/540/ETY, jäljempänä liikenteenharjoittamisdirektiivi, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta myöntämisperusedirektiivin eikä liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä pätevyyskirjojen myöntämisperusteista, ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

(uusi)

Ehdotus

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

106 §

Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen

Vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 87/540/ETY, jäljempänä liikenteenharjoittamisdirektiivi, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

ammattipätevyyskseen tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä **sisävesien ammattipätevyysdirektiivi**, 10 artiklan mukaisesti. Mainitun direktiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset ovat voimassa lukuun ottamatta mainitun artiklan 2 kohdan velvoitteita.

Liikenne- ja viestintävirasto luokittelee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisten edellytysten täytyessä Suomen alueella olevat sisävesiväylän osuudet meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi ja ilmoittaa nämä Euroopan komissiolle.

(uusi)

Jos on syitä epäillä, että jokin kolmas maa, jonka pätevyysasiakirjat komissio on tunnustanut, ei enää täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava asiasta Euroopan komissiolle mainitun direktiivin mukaisesti.

107 §

107 §

Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 114 ja 116 §:n mukaisesti.

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 114 ja 116 §:n mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämiskaavimuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeiden ja suositusten sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämiskaavimuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

108 §

108 §

Laivaväen erityiskoulutus

Laivaväen erityiskoulutus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä *matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen* alustyyppin ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös *STCW-*, ja *SOLAS-yleissopimusten* ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä alustyyppin, *liikennealueen* ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös *STCW-yleissopimuksen*, ja *SOLAS-yleissopimuksen* ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

109 §

109 §

Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen

Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen ja kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen

(uusi)

Covid-19-epidemian aikana Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voidaan pidentää 98 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikoja. Kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennys saa olla voimassa vain 30 päivään kesäkuuta 2021, kuitenkin enintään niin kauan, kuin siihen liittyvä ulkomaisen viranomaisen myöntämä pätevyyskirja on voimassa. Kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika ei saa ylittää viittä vuotta.

110 §

110 §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen

Voimassa oleva laki

ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja *tai* lisäpätevyystodistus on tunnustettava.

112 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa kirjallisesta hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. *Sisävesien ammattipätevydet tunnustetaan kuitenkin pätevyyskirjadirektiivin mukaisesti. Sisävesien ammattipätevydet tunnustetaan kuitenkin pätevyyskirjadirektiivin mukaisesti.*

Tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015), jäljempänä tunnustamislaki. Liikenne- ja viestintävirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

113 §

Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja kelpoisuutta koskeva todistus on säilytettävä siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen ja kelpoisuutta koskevan todistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä, *ellei pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettävissä.*

Ehdotus

ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus *ja aluksella työskentelyä varten vaadittava asiakirjatodiste* on tunnustettava.

112 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa kirjallisesta hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. *Sisävesien ammattipätevyyskirjojen osalta sovelletaan kuitenkin 106 §:ää.*

(kumotaan 2 momentti)

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

113 §

Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja muu kelpoisuutta koskeva todistus on säilytettävä *kirjallisena tai sähköisessä muodossa* siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen ja *muun* kelpoisuutta koskevan todistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä, *jos*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sen olemassaolo ei ole muutoin todennettävissä.

11 luku

12 luku

Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

12 luku

13 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

Luvanvarainen lentotoiminta

13 luku

14 luku

Lentomiehistön pätevydet ja koulutus

Lentomiehistön pätevydet ja koulutus

131 §

131 §

Ilmailun henkilölupien myöntäminen

Ilmailun henkilölupien myöntäminen

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton *luvan haltijaksi*, jos hän:

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton *luvanhaltijaksi*, jos hän:

III OSA

III OSA

LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA

LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA

1 luku

15 luku

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

2 luku

16 luku

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

IV OSA

IV OSA

PALVELUT

PALVELUT

1 luku

17 luku

Henkilöliikennepalvelut**Henkilöliikennepalvelut**

150 §

150 §

*Henkilöliikennepalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuus**Henkilöliikennepalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuus*

Henkilöliikennettä tarjoavan *luvan haltijan* sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

Henkilöliikennettä tarjoavan *luvan haltijan* sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

Henkilöliikennettä tarjoavan *luvan haltijan* ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

Henkilöliikennettä tarjoavan *luvan haltijan* ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

2 Luku

18 luku

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus**Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus**

154 §

154 §

*Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot**Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot*

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun *yhteyden* kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (*avoin rajapinta*). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun *avoimen rajapinnan* kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Edellä 1 momentissa tarkoitettun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

161 §

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta

Edellä 1 momentissa tarkoitettun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tietopalvelusta, johon verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset voi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Traffic Management Finland Oy:ltä 213 §:n mukaisesti. Tietopalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Edellä 2 momentin mukaisesti osoitetun palveluntarjoajan on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

161 §

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, *Liikenteen turvallisuusvirasto* voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa tässä pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 1 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

162 §

Hankintamenettelyt

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston

merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, *Liikenne- ja viestintävirasto* voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

(kumotaan)

19 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

162 §

Hankintamenettelyt

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklassa.

annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007, *jäljempänä palvelusopimusasetus*, tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. *Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suora-* *hankintojen ilmoittamisesta.*

171 §

171 §

Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen

Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen

Lisäksi toimivaltainen viranomaisen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta *internet-sivullaan*.

Lisäksi toimivaltainen viranomaisen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta *verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.*

4 luku

20 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki**Liikennepalvelujen julkinen tuki**

174 §

174 §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Määrärahan kohdentaminen ja käyttö

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa *sekä 173 §:n 1 momen-*

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. *Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi samaan tarkoitukseen.*

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kiintiöimää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

(uusi)

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan tai sen osan *kohdentamisesta* toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Tässä momentissa tarkoitettun avustuksen myöntämisestä annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kohdentamaa määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

(uusi)

174 a §

Valtionavustuksen maksaminen ja käytön valvominen

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämistä ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta 174 §:n 4 momentin mukaiset maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

175 §

Korvauksen takaisin periminen

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu korvaus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos *korvauksen* saaja on:

- 1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun *korvauksen* tai sen osan;
- 2) antanut *korvauksen* myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan *korvauksen* saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;
- 3) käyttänyt *korvauksen* olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; tai
- 4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut *korvausta* koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun *korvauksen* kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

- 1) *korvauksen* saaja on kieltäytynyt antamasta *korvauksen* maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai
- 2) *korvaus* on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

Korvauksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle *korvauksen* maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

(uusi)

175 §

Valtionavustuksen takaisin periminen

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun *valtionavustuksen* maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu valtionavustus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos *valtionavustuksen* saaja on:

- 1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun *valtionavustuksen* tai sen osan;
- 2) antanut *valtionavustuksen* myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan *valtionavustuksen* saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;
- 3) käyttänyt *valtionavustuksen* olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; tai
- 4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut *valtionavustusta* koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun *valtionavustuksen* maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun *valtionavustuksen* kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

- 1) *valtionavustuksen* saaja on kieltäytynyt antamasta *valtionavustuksen* maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai
- 2) *valtionavustuksen* on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

Valtionavustuksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle *valtionavustuksen* maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

175 a §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Takaisinperintään liittyvien tehtävien hoitaminen

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta tämän lain nojalla myönnettyjen valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät 175 §:n mukaisesti.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

5 luku

21 luku

Välitys- ja yhdistämispalvelut

Välitys- ja yhdistämispalvelut

V OSA

V OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

22 luku

Viranomaisten toiminta

Viranomaisten toiminta

179 §

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

olennaisista muutoksista *Liikenne- ja viestintävirastolle* viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on ajanjaksona, joka alkaa 16 päivänä maaliskuuta 2020 ja päättyy 31 päivänä lokakuuta 2020, ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla avoimesta rajapinnasta.

(uusi)

olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Tiedot on toimitettava maksutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirastolla tai sen puolesta toimivalla palveluntarjoajalla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen puolesta toimiva palveluntarjoaja voi luovuttaa kyseiset tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

(kumotaan)

179 a §

Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen covid-19-epidemian aikana

Poiketen siitä, mitä 179 §:n 2 momentissa säädetään, henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on covid-19-epidemian aikana ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto

Voimassa oleva laki

Ehdotus

mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

181 §

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, *liitin*, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. *Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.*

186 §

186 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään *IV osan 1 luvun* säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään *17 luvun* säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

194 §

194 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto on STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Jos muualla ei toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto on STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille ja muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille ja muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

2 luku

23 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen**Viranomaistehtävien hoitaminen**

197 §

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatio-

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatio-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

henkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, II osan 6 luvussa tarkoitettusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 §:ssä ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

henkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot *tämän lain* 16 §:ssä tarkoitettusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, *7 luvussa* tarkoitettusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 §:ssä ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

198 §

Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että luvan haltija osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määrääjässä virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

Luvan hakija tai haltija vastaa 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

200 §

198 §

Viranomaisen oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä *taikka psykologista soveltuvuutta* koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että *luvanhaltija* osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määrääjässä virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

Luvanhakija tai -haltija vastaa 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

200 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa *II osan I luvussa* tarkoitetun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa *2 luvussa* tarkoitetun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

3 luku

24 luku

Liikenteen lääkärijärjestelmä**Liikenteen lääkärijärjestelmä**

208 §

208 §

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se epäilee ettei *luvan hakija tai haltija* täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos se epäilee, ettei *luvan hakija tai haltija* täytä luvan saamisen terveydellisiä tai *psykologista soveltuvuutta* koskevia edellytyksiä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitetulla terveydenhuollon ammattihenkilöllä on salassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänen on ilmoitettava ilman aiheetonta viivytystä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että tämän terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä *luvan hakijalle tai haltijalle* on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykynsä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitetulla terveydenhuollon ammattihenkilöllä on salassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänen on ilmoitettava ilman aiheetonta viivytystä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että tämän terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä *luvan hakijalle tai haltijalle* on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykynsä.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

4 luku	25 luku
Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle	Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle

VI OSA	VI OSA
LIIKENTEEN TIETOVARANNOT	LIIKENTEEN TIETOVARANNOT
1 luku	26 luku
Liikenneasioiden rekisteri	Liikenneasioiden rekisteri

2 luku	27 luku
Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö	Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö

3 luku	28 luku
Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä	Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä
230 §	230 §
<i>Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä</i>	<i>Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä</i>

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai <i>V osan 4 luvussa</i> tarkoitettua tehtäväänsä varten.	Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai <i>25 luvussa</i> tarkoitettua tehtäväänsä varten.
4 luku	29 luku
Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot	Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot
233 §	233 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa

Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa

Sen lisäksi, mitä 1–3 luvussa ja muualla säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

Sen lisäksi, mitä 26–28 luvussa ja muualla säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

5 luku

30 luku

Väyläviraston tietovarannot

Väyläviraston tietovarannot

VII OSA

VII OSA

**SEURAAMUKSET, MUUTOKSEN-
HAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET****SEURAAMUKSET, MUUTOKSEN-
HAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET**

1 luku

31 luku

**Hallinnolliset seuraamukset ja muutok-
senhaku****Hallinnolliset seuraamukset ja muutok-
senhaku**

241 §

241 §

*Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksen-
haun soveltamisala**Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksen-
haun soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia. Mitä 242 §:n 2–5 momentissa ja 245 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske 39 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

Jollei Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.
(uusi)

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia. Mitä 242 §:n 2–5 momentissa ja 245 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske 39 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

Jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa ei säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.

Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin hyväksymispäätöksen alaista toimintaa koskevista hallinnollisista seuraamuksista ja hyväksymispäätöstä koskevasta muutoksenhausta, sovelletaan tätä lukua.

242 §

242 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan.

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan *tai hyväksymispäätöksen*.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai peruuttaa luvan, jos:

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa *tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa* tai peruuttaa luvan *tai hyväksymispäätöksen*, jos:

1) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa; tai

1) luvan *tai hyväksymispäätöksen* myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka *luvan haltijan* tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

2) luvanhaltija *tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava* on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka *luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan* tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

3) on muusta *kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta syystä* perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija *tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava* kykene hoitamaan luvan *tai hyväksymispäätöksen* mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa *tai hyväksymispäätöksessä* tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden nou-

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden nou-

Voimassa oleva laki

dattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

(uusi)

Ehdotus

dattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. *Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvan haltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

242 a §

Sisävesiliikenteen ammattipätevyysvoimassaolon keskeyttäminen ja lupa-asiakirjan haltuun ottaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen liittyvästä syystä keskeyttää unionin sisävesiliikenteen pätevyyskirjan voimassaolon sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä säädetyn mukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulee kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan ilman aiheetonta viivytystä.

Liikenne- ja viestintävirasto tai muu vesiliikennettä valvova viranomainen voi ottaa haltuunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaolo on keskeytetty. Liikenne- ja viestintävirasto tai muu vesiliikennettä valvova viranomainen voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa myös asian selvittämisen ajaksi, jos se on tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei keskeytetä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Vesiliikennettä valvovan viranomaisen on toimitettava haltuun ottamansa lupa-asiakirja Liikenne- ja viestintävirastolle ilman aiheutonta viivytystä.

243 §

243 §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

Kun Liikenne- ja viestintäviraston harkinnassa on rautatieyrityksen toimiluvan peruuttaminen siksi, että *luvan haltija* ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvanhaltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutetta on pidettävä olennaisena, tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, viraston on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Kun Liikenne- ja viestintäviraston harkinnassa on rautatieyrityksen toimiluvan peruuttaminen siksi, että *luvanhaltija* ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvanhaltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa ja puutetta on pidettävä olennaisena tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, viraston on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

245 §

245 §

Huomautus ja varoitus

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. *Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.*

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä rekisteriin.

248 §

Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely

Jos *II osan 7 luvussa* tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA-valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä asianomaisen ETA-valtion toimivaltaista viranomaisista peruuttamaan lupakirja tai tekemään lisätarkastuksia. Viraston on ilmoitettava pyynnöstä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää *II osan 7 luvussa* tarkoitettulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämi-

harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.*

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä *liikenneasioiden* rekisteriin.

248 §

Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely

Jos *8 luvussa* tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA-valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä asianomaisen ETA-valtion toimivaltaista viranomaisista peruuttamaan lupakirja tai tekemään lisätarkastuksia. Viraston on ilmoitettava pyynnöstä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää *8 luvussa* tarkoitettulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

250 §

250 §

*Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt**Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt*

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenne- ja viestintäviraston antama *II osan 10 luvussa* tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyytodistus ja kelpoisuustodistus, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen. Haltuun otettu asiakirja on toimitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyytodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta.

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenne- ja viestintäviraston antama *II luvussa* tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyytodistus ja kelpoisuustodistus sekä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukainen pätevyyskirja*, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen. Haltuun otettu asiakirja on toimitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyytodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tai *sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä. Liikenne- ja viestintäviraston on kirjattava sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot ilman aiheutonta viivytystä Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan.*

253 §

253 §

*Toisen valtion myöntämään lupaan liittyvä ilmoitusoikeus**Toisen valtion myöntämään lupaan liittyvä ilmoitusoikeus*

Jollei muussa laissa toisin säädetä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta seuraa, Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa toisen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos sen on syytä epäillä, että tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevan toisen valtion myöntämän *luvan haltija* ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

Jollei muussa laissa toisin säädetä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta seuraa, Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa toisen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos sen on syytä epäillä, että tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevan toisen valtion myöntämän *luvan haltija* ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

260 §

260 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Muutoksenhaku hankinta-asioissa

Mitä hankintalain 132–134 §:ssä, 145 §:n 1 momentissa, 146 §:n 1 ja 2 momentissa, 147 §:n 1 ja 3 momentissa, 148, 149, 151 ja 152 §:ssä, 154 §:n 1 momentin johdantokappaleessa ja 1–4 kohdassa sekä 155, 160–163, 165, 167 ja 169 §:ssä säädetään oikeusturva-keinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain 162 §:ssä tarkoitetussa hankinta-asiassa. Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

(uusi)

(uusi)

(uusi)

(uusi)

Muutoksenhaku hankinta-asioissa

Edellä 162 §:n tarkoitetussa hankinta-asiassa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta hankintalain:

- 1) 132 §:ää hankinta-oikaisun tekemisestä, 133 §:ää hankinta-oikaisun vireilletulosta sekä 134 §:ää hankinta-oikaisun käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsitte-lyyn;
- 2) 145 §:ää muutoksenhakuun oikeutetusta;
- 3) 146 §:n 1 momenttia muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;
- 4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momenttia muutoksenhakuajasta;
- 5) 148 §:ää muutoksenhausta ilmoittamiseen hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;
- 6) 149, 151 ja 152 §:ää, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohtaa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ää käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;
- 7) 169 §:ää vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi Euroopan unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa säädetään muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös sellaisia 162 §:ssä tarkoitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklan mukaisesti.

Edellä 182 §:ssä tarkoitetun rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi rai-
deliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla
sääntelyelin. Muutoksenhausta sääntelyeli-
men antamasta arvioinnista ja sen mukaisesta
päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä
hallintoasioissa annetussa laissa.*

3 luku

32 luku

Rangaistussäännökset

Rangaistussäännökset

262 §

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoitta-
minen*

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoitta-
minen*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuu-
desta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuu-
desta

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliiken-
nettä *tämän lain II osan 5 luvussa* säädettyjen
edellytysten puuttuessa,

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliiken-
nettä *6 luvussa* säädettyjen edellytysten puut-
tuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä *tä-
män lain II osan 6 luvussa* säädettyjen edelly-
tysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä *7 lu-
vussa* säädettyjen edellytysten puuttuessa,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä
siitä muualla laissa säädetä ankarampaa ran-
gaistusta, *luvattomasta ammattimaisen liiken-
teen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen
enintään kuudeksi kuukaudeksi.

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä
siitä muualla laissa säädetä ankarampaa ran-
gaistusta, *luvattomasta ammattimaisen liiken-
teen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen
enintään kuudeksi kuukaudeksi.

*Rangaistus EU:n tavaraliikennelupa-ase-
tuksen 4 artiklan 6 kohdassa tai EU:n kan-
sainvälistä linja-autoliikennettä koskevan
asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa säädettyjen
asiakirjojen mukana pitovelvollisuuden rikko-
misesta ja rikesakosta näiden rikkomusten ai-
noana rangaistuksena säädetään rikesakko-
rikkomuksista annetun lain (986/2016) 4
§:ssä. (30.12.2019/1505)*

(kumotaan 2 momentti)

264 §

264 §

Ammattipätevyysäännösten rikkominen

Ammattipätevyysäännösten rikkominen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman 25 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin 151 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

3) rikkoo 27 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä taikka 30 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta,

4) rikkoo *luvan hakijalle tai haltijalle* 198 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon.

Ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta:

1) rikkoo 98–104 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä;

2) rikkoo 105 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä; tai

3) laiminlyö 113 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen tai esittämisvelvollisuuden.

Rangaistus 39 §:ssä tarkoitetun asiakirjan mukana pitovelvollisuuden rikkomisesta ja rikesakosta tämän rikkomuksen ainoana rangaistuksena säädetään rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:ssä. (30.12.2019/1505)

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

2) harjoittaa *II osan 11 luvussa* tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman 25 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin 151 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

3) rikkoo 27 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä taikka 30 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta,

4) rikkoo *luvan hakijalle tai -haltijalle* 198 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon.

Ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta:

1) rikkoo 98–104 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä;

2) rikkoo 105 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä; tai

3) laiminlyö 113 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen tai esittämisvelvollisuuden.

(kumotaan 3 momentti)

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

2) harjoittaa *12 luvussa* tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

VIII OSA

VOIMAANTULO

1 luku

Voimaantulo

269 §

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain *III osan 2 luvun 1–5 §* tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja *III osan 2 luvun 6 §* sekä *IV osan 1 luvun 11 §* tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain *I osan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitetut määritelmät, *IV osan 1 luvun 1, 2, 6 ja 7 §:n* säännökset viranomaisten toiminnasta sekä *IV osan 2 luvun 2 §:n* säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 *III osan 2 luvun 1–5 §:n* soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

(uusi)

270 §

Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset

VIII OSA

VOIMAANTULO

33 luku

Voimaantulo

269 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain *154, 155 ja 157–159 §* tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja *160 §* sekä *188 §* tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain *1 §:ssä* tarkoitetut määritelmät, *178, 179, 183 ja 185 §:n* säännökset viranomaisten toiminnasta sekä *197 §:n* säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 *154, 155 ja 157–159 §:n* soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

34 luku

Siirtymäsäännökset

270 §

Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Edellä *II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä* tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

271 §

Muut siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan *II osan 1 luvun 2 §:n* mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä; Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan *II osan 1 luvun 1 §:n* mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan *II osan 3 luvun 1 §:n* mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä *II osan 1 luvun 1 §:ssä* säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnetyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Edellä *5 ja 6 §:ssä* tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

271 §

Muut siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan *4 §:n* mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä; Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan *3 §:n* mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan *25 §:n* mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä *3 §:ssä* säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnetyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämän lain IV osan 1 luvun 4 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettelyt sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien.

Tämän lain 181 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettelyt sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 18 a §, 109 §:n 4 momentti ja 179 a § ovat voimassa 30 päivään kesäkuuta 2021.

2.

Laki

julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 9 §:n
2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 §

9 §

*Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan
rajaukset*

*Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan
rajaukset*

Tämän lain soveltamisesta joukkoliikenne-
laissa (869/2009) tarkoitettuihin palveluhan-
kintoihin säädetään mainitun lain 36 §:n 2 mo-
mentissa.

Tämän lain soveltamisesta liikenteen palve-
luista annetussa laissa (320/2017) tarkoitet-
tuihin palveluhankintoihin säädetään maini-
tun lain 162 §:n 2 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 30 kohta ja 26 d §, sellaisena kuin ne ovat 2 §:n 30 kohta laissa 976/2018 ja 26 d § laissa 384/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

30) *meripalvelulla* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella tai proomulla *taikka* lossilla, *joka ei ole vapaasti ohjailtava*; meripalveluksi voidaan katsoa myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasetaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

30) **meripalvelulla** *myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoitukseenmukaista* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla *tai* lossilla; meripalveluksi voidaan katsoa myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasetaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

26 d §

26 d §

Rekisteri laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista

Meripalvelukirjaa ja rekisteriä laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista koskevat velvoitteet

Laivanisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyteen ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista. *Laivanisännän on rekisteriä ylläpitäessään ja siinä olevia tietoja käsi-*

Laivanisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyteen ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tellessään noudatettava luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679. Rekisterissä olevien tietojen käsittelyyn sovelletaan lisäksi, mitä yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa säädetään.

(uusi)

Aluksen päällikön on meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot noudattaen, mitä ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397 22 artiklan 1 kohdassa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa miehistön jäsenen pyynnöstä unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot noudattaen, mitä mainitun artiklan 2 kohdassa säädetään.

(uusi)

Rekisteriin ja meripalvelukirjaan sisältyvien henkilötietojen käsittelystä säädetään luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus) sekä yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa.

—————
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
—————

4.

Laki

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:n 1 momentin 7 ja 8 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 1504/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Viraston tehtävät

Viraston tehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja rahoituksen kohdentamiseen liittyvästä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ohjauksesta;

7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten *toimialaohjauksesta tältä osin*;

8) kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa;

8) kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa *sekä niihin liittyvästä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialaohjauksesta*;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

5.

Laki

painelaitelain 100 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 100 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

100 §

100 §

Käytön valvojan päteyvyysvaihtoehdot aluksilla

Käytön valvojan päteyvyysvaihtoehdot aluksilla

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 4 §:ssä tarkoitettuun alukseen asennetun painelaitteen käytön valvojan pätevyysvaatimuksista säädetään mainitun lain nojalla annetuissa säännöksissä.

Siltä osin, kun kyse on aluksesta, jolla työkentelevään laivaväkeen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:n mukaisesti mainitun lain 11 lukua, alukseen asennetun painelaitteen käytön valvojan pätevyysvaatimuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain nojalla annetuissa säännöksissä.

Muiden alusten ja proomujen painelaitteen käytön valvojien pätevyysvaatimuksiin sovelletaan 72 §:ää.

Muiden alusten ja proomujen painelaitteen käytön valvojien pätevyysvaatimuksiin sovelletaan *tämän lain* 72 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

6.

Laki

vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain 20 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) 20 §:n 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

20 §

20 §

Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan rajaukset

Palveluhankintoja koskevat soveltamisalan rajaukset

Tämän lain soveltamisesta joukkoliikenne-
laissa (869/2009) tarkoitettuihin palveluhan-
kintoihin säädetään mainitun lain 36 §:n 2 mo-
mentissa.

Tämän lain soveltamisesta *liikenteen palve-*
luista annetun lain (320/2017) tarkoitettuihin
palveluhankintoihin säädetään mainitun lain
162 §:n 2 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Liite 1

Vastaavuustaulukot sisävesiliikennettä ja merenkulkua koskevista EU-säädöksistä

1. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi

<i>artikla</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
1 artikla	Ei täytäntöön pantavaa
2 artikla	Ei täytäntöön pantavaa
3 artikla	Ei täytäntöön pantavaa
4 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i> ⁴⁶
5 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
6 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
7 artiklan 1 kohta	Ei täytäntöön pantavaa, koskee vapautuksia kansallisilla sisävesiväylillä
7 artiklan 2 kohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 96 §:n 1 mom. ⁴⁷
7 artiklan 3 kohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 194 §:n 2 mom. ⁴⁸
8 artikla	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 §:n 3 mom.
9 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
10 artiklan 1–3 kohdat	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 §:n 2 mom.
10 artiklan 4, 5 ja 7–9 kohdat	Ei täytäntöön pantavaa
10 artiklan 6 kohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 §:n 4 mom.
11 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
12 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
13 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
14 artiklan 1 kohta	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
14 artiklan 2 ja 3 kohta ⁴⁹	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 242 a §
15 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
16 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
17 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>

⁴⁶ Velvoitteista saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä ks. 39 artiklan 2 kohta.

⁴⁷ Tunnustamista koskevan velvollisuuden osalta.

⁴⁸ Komissiolle tehtävien ilmoitusten osalta.

⁴⁹ Voimassaolon keskeyttämisen osalta.

HE 202/2020 vp

<i>artikla</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
18 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
19 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
20 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
21 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
22 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja 2 kohta	Ehdotettu laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 2 ja 3 mom.
22 artikla muilta osin	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
23 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
24 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
25 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
26 artiklan 1 kohdan d alakohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 242 a §
26 artiklan 1 kohdan e alakohta	Ehdotettu laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 2 mom.
26 artiklan 1 kohdan h alakohta	Ei täytäntöön pantavaa
26 artiklan 2 kohta	Ei täytäntöön pantavaa, koskee jäsenvaltioiden velvollisuutta ilmoittaa komissiolle toimivaltaiset viranomaiset
26 artikla muilta osin	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
27 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
28 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
29 artikla	Rikoslain (39/1889) 36 luvun 1–3 §
29 artiklan 2 kohta	Ei täytäntöön pantavaa
30 artikla	Ehdotetut liikenteen palveluista annetun lain 242 a ja 250 §
31 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
32 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
33 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
34 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
35 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
36 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
37 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
38 artikla ⁵⁰	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 § 2 mom.
39 artikla	koskee määräyksiä direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta, Suomi soveltaa 2 kohdan mukaisia velvoitteita

⁵⁰ Pois lukien 38 artiklan 2 kohta, jonka soveltamisalaan Suomi ei kuulu.

HE 202/2020 vp

<i>artikla</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
40 artikla	Ei täytäntöönpantavaa
41 artikla	Ei täytäntöönpantavaa

2. Merenkulun vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi

<i>Vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttunut artikla ja kohta</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
1 artiklan alakohta 43	Ei täytäntöönpantavaa
1 artiklan alakohta 44	Valtioneuvoston asetus 508/2018 ⁵¹ , 1 §:n 5 kohta, <i>ei muutosta</i>
1 artiklan alakohta 45	Ei täytäntöönpantavaa
1 artiklan alakohta 46	Valtioneuvoston asetus 508/2018 ⁵² , 1 §:n 7 kohta, <i>ei muutosta</i>
2 artiklan 1 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
2 artiklan uusi 2 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
5 artiklan 10 kohta	<i>Lisätään</i> liikenteen palveluista annetun lain 113 §:ään maininta digitaalisuudesta
5 artiklan 13 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
5 a artikla	Valtioneuvoston asetus 508/2018 ⁵³ , 92 §:n 10 mom. <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 1 kohta	<i>Lisätään</i> liikenteen palveluista annetun lain 110 §:n 2 momenttiin maininta asiakirjatodisteista Määräys TRAFICOM/204498/03.04.01.00/2020 kohta 4 ja 8.5.4
5 b artiklan 2 kohta	Liikenteen palveluista annetun lain 110 §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 3 kohta	Laki laivaväen lääkärintarkastuksista ⁵⁴ 9 a §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 4 kohta	Hallintolaki ⁵⁵ 8 § ja 23 §, liikenteen palveluista annettu laki 256 § ja 261 §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 5 kohta	Suomi ei aseta rajoituksia, ei täytäntöönpantavaa
5 b artiklan 6 kohta	liikenteen palveluista annetun lain 111 §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 7 kohta	liikenteen palveluista annetun lain 110 § 4 mom., <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 1 kohta	liikenteen palveluista annetun lain 109 §, valtioneuvoston asetus 508/2018 80–90 §, <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 2 b kohta	Valtioneuvoston asetus 508/2018 86 §, <i>ei muutosta</i>

⁵¹ Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

⁵² Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

⁵³ Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

⁵⁴ 1171/2010.

⁵⁵ 434/2003.

HE 202/2020 vp

<i>Vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttunut artikla ja kohta</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
12 artiklan 3 kohta	Määräys TRAFICOM/204498/03.04.01.00/2020 kohta 7, määräys TRAFI/23173/03.04.01.00/2012, kohta 9 (kumottu), <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 3 a kohta	Valtioneuvoston asetus 1189/2018 ⁵⁶ 71 §:n 2 momentin 2 kohdan b alakohta
19 artiklan 2 kohta	Valtioneuvoston asetus 1189/2018 ⁵⁷ 92 § 7 mom.
19 artiklan 3 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
20 artiklan 8 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
21 artiklan 1 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
21 artiklan 2 kohta	Ei täytäntöönpantavaa
25 artiklan 1 kohta	Valtioneuvoston asetus 508/2018 ⁵⁸ , 92 §, 10 mom. <i>ei muutosta</i>
26 artikla	Ei täytäntöönpantavaa
27 artikla	Ei täytäntöönpantavaa
27 a artikla kohdat 1-6	Ei täytäntöönpantavaa
Direktiivin 2008/106/EY Liite I	Valtioneuvoston asetus 508/2018 ⁵⁹ , 12 §, 14 §, 15 § ja 70–74 §, <i>ei muutosta</i>

⁵⁶ Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

⁵⁷ Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

⁵⁸ Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä.

⁵⁹ Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä.