

## Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmistä

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmistä. Lain tarkoituksena on säätää välttämättömistä edellytyksistä sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmien Euroopan yhteisön laajuiselle yhteentoimivuudelle. Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/52/EY.

Jäsenvaltioissa käyttöön otettavien sähköisten tienkäyttömaksujärjestelmien on täytettävä direktiivin sisältämät tekniset perusvaatimukset, jotta varmistetaan, että kaikki tulevaisuudessa yhteisössä käyttöön otettavat keräämisjärjestelmät ovat käyttäjän kannalta yhteensopivia koko yhteisön alueella. Direktiivillä säädetään kolmesta eri teknisestä rat-

kaisusta, joiden varaan eurooppalainen sähköinen tienkäyttömaksujärjestelmä perustetaan. Nämä ovat satelliittipaikannus (GNSS), GSM–GPRS -standardin mukainen matkaviestintä sekä mikroaaltotekniikka. Suosituksena on, että käyttöön otettavissa uusissa sähköisissä tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmissä käytettäisiin edellä mainittua satelliittipaikannus- ja matkaviestintäteknikkaa.

Lain ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu. Vaikka ehdotetulla lailla ei ole tarkoitus säätää tienkäyttömaksuista, on lain voimaantulo tarpeen komission tulevaisuudessa antamien toimeenpanosäädösten kansalliseksi täytäntöönpanemiseksi.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ .....</b>	<b>1</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO .....</b>	<b>2</b>
<b>YLEISPERUSTELUT.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Nykytila.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Yleistä.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Muut maat .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3. Euroopan yhteisön lainsäädäntö .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Esityksen tavoitteet .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Esityksen vaikutukset.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Asian valmistelu .....</b>	<b>6</b>
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Lakiehdotuksen perustelut .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Tarkemmat säännökset ja määräykset .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Voimaantulo.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys .....</b>	<b>7</b>
<b>LAKIEHDOTUS .....</b>	<b>9</b>
<b>sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmistä .....</b>	<b>9</b>

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Nykytila

#### 1.1. Yleistä

Suomessa ei kerätä tienkäyttömaksuja. Suomessa ei myöskään ole voimassa tienkäyttömaksuja tai niiden keräämistä koskevaa lainsäädäntöä.

Tienkäyttömaksulla tarkoitetaan maksua, joka peritään tietyllä tiellä, tieverkolla tai tietyllä alueella ajamisesta vastaavalla tavalla kuten esimerkiksi pysäköinnistä peritään maksu pysäköintilaitoksessa. Tekniikan kehittyessä järjestelmät on voitu rakentaa automatisoiduiksi siten, että pysähtyminen tulipisteelle on tarpeetonta. Sähköisiä tienkäyttömaksujärjestelmiä otettiin käyttöön eräissä Euroopan maissa 1990-luvun alussa toimilupa perustuvilla moottoriteillä, joilla tienkäyttömaksuja käytetään infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon rahoittamiseen. Tiemaksujen sähköistämisen ensisijaisena tarkoituksena on nopeuttaa maksujen keruuta tiemaksuasemilla ja siten kasvattaa niiden kapasiteettia, liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden siitä kärsimättä. Automatisointi vähentää myös rahankuljetukseen liittyviä riskejä, koska käteisen käyttö tiemaksuasemilla vähenee.

Sähköisellä tienkäyttömaksulla tarkoitetaan maksun keräämistä automaattisesti ajoneuvoa pysäyttämättä. Automaattisia sähköisiä tienkäyttömaksujärjestelmiä on useita erilaisia. Ajoneuvon rekisterikilpi voidaan kuvata ja tunnistaa, jolloin ajoneuvoon ei tarvita erillistä laitetta. Ajoneuvossa voi myös olla laite, joka kommunikoi tienvarressa olevien tunnistimien kanssa, tai laite, jolla ajoneuvon liikkumista seurataan satelliittipaikannuksen avulla. Automaattisen järjestelmän rinnalla on lisäksi aina oltava myös vaihtoehtoinen tapa suorittaa maksu pysähtymällä tulliasemalle tai lunastamalla ajolupa etukäteen.

Euroopassa on noin 25 000 kilometriä kaupallisia tulliteitä. Lisäksi on teitä, joilla raskas liikenne maksaa veroa tai muuta maksua. Kerättävillä maksuilla rahoitetaan tyypillisesti moottoritieinvestointeja tai kerätään herkkien alueiden läpiajavalta raskaalta liikenteeltä haittamaksua. Samaa tekniikkaa käytetään enenevässä määrin yleistyneissä kau-

punkiseutujen ruuhkamaksujärjestelmissä. Maksut koskevat kaikkia ajoneuvoja, mutta voivat olla käytössä esimerkiksi vain tiettyyn aikaan ja suuntaan. Kaupunkiseutujen tienkäyttömaksujärjestelmien rakentamisen syyinä on tarve vähentää ruuhkia ja ympäristö- ja turvallisuushaittoja.

Sähköiset maksunkeruujärjestelmät voivat olla avainasemassa myös kehitettäessä tietoyhteiskuntaa tieliikenteessä, sillä samoilla ajoneuvoihin asennetuilla laitteilla voidaan käyttää matkustajille suunnattuja lisäarvoa tuottavia telematiikkapalveluja ja turvallisuusjärjestelmiä. Tällaisia ovat muun muassa automaattiset hätäpuhelut onnettomuuksien sattuessa ja reaaliaikaiset tiedot liikenneolosuhteista ja matkustusajoista. Tulevaisuudessa tienkäyttömaksujärjestelmille ja niiden komponenteille, kuten päätelaitteille, tulee olemaan merkittävää kysyntää Euroopassa ja laajemminkin. Suomalaisella teollisuudella voisi olla hyvät edellytykset menestyä uuden sukupolven tienkäyttömaksujärjestelmien markkinoilla vahvan tieto- ja viestintätekniikan osaamisen pohjalta.

#### 1.2. Muut maat

Euroopan laajuisesti on otettu käyttöön erilaisia sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiä, ensin paikallisella ja sitten kansallisella tasolla, mutta nämä järjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia. Tämä on aiheuttanut uusia ongelmia tienkäyttäjille, joilla täytyy olla erilaisia ajoneuvolaitteita, mikäli he haluavat liikkua sujuvasti tullipisteissä pysähtymättä. Kansainvälisen liikenteen lisääntyessä on suotavaa, että tällaiset järjestelmät olisivat yhteensopivia koko Euroopassa.

Ruotsi on mukana eurovinjetti-yhteistyössä. Raskaalle liikenteelle on asetettu aikaperusteinen maksu koko päätieverkolle. Ruotsissa on myös perusteellisesti tutkittu raskaan liikenteen kilometripohjaisten eurovinjetin korvaavien tienkäyttömaksujen käyttöönottamisen mahdollisuuksia ja soveltuvuutta. Parhaillaan Tukholmassa kokeillaan myös ruuhkamaksuja seitsemän kuukauden ajan. Kokeilu liittyy laajempaan liikenteen kokeilupakettiin, johon liittyy lisäksi joukkoliiken-

teen ja liityntäpysäköinnin parannushankkeita. Kokeilun tavoitteena on lisätä liikennejärjestelmän tehokkuutta siten, että ruuhkat ja ympäristövaikutukset vähenisivät.

Norjassa on ollut mahdollista kerätä tienkäyttömaksuja jo vuodesta 1963 lähtien. Maksullisia tieosuuksia tai kaupunkijärjestelmiä on nykyään noin 80. Norjassa on valtakunnallinen yhteentoimiva maksujärjestelmä AutoPass. Tienkäyttömaksuoperaattoreita maassa on noin 40.

Sveitsissä on vuoden 2001 alusta lähtien ollut käytössä tienkäyttömaksujärjestelmä, joka perustuu ajopiirturiin ja älykorttiin. Järjestelmän valvonnassa hyödynnetään liikensensoreita ja GPS – paikannusta. Maksutiedon keruulaite on pakollinen Sveitsissä rekisteröidyissä raskaissa ajoneuvoissa (yli 3,5 t). Maksua kerätään koko tiestöltä. Laite on tiettävästi asennettu noin 80 000 ajoneuvoon.

Saksassa on vuoden 2005 alussa siirretty raskaan liikenteen tienkäyttömaksujen osalta Toll Collect – järjestelmään. Järjestelmä perustuu digitaaliseen karttaan, GPS – paikannukseen ja GSM – verkkoon laskutustietojen siirrossa. Toistaiseksi Saksassa on asennettu noin 500 000 ajoneuvolaitetta. Maksun keruu tehdään vain moottoritieverkolta. Lisäksi monissa maissa, kuten Isossa-Britanniassa ja Ruotsissa, parhaillaan valmistellaan paikannukseen perustuvaa tienkäyttömaksujen keruuta.

Manner-Euroopan maista ainoastaan Suomessa, Virossa, Latviassa ja Liettuassa ei ole käytössä tienkäyttömaksuja eikä niiden keräämisjärjestelmiä.

### 1.3. Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Euroopan yhteisön lainsäädännön osalta tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmien periaatteisiin vaikuttavat erityisesti vaatimukset kaikkien tienkäyttäjien tasapuolisesta kohtelusta sekä kaupankäynnin esteettömyydestä. Nämä vaatimukset on esitetty myös EY:n perustamissopimuksen 75—77 artiklassa.

Käyttäjien tasapuolinen kohtelu tarkoittaa, että kaikki samaa tietä samaan aikaan ja samoissa olosuhteissa käyttävät maksavat keskenään samansuuruisen maksun. Säännölliset käyttäjät voivat halutessaan käyttää sähköistä

ajoneuvolaitetta, mutta satunnaisille käyttäjille on tarjottava vaihtoehtoinen, yksinkertainen maksutapa. Maksun on oltava sama maksutavasta riippumatta. Vaatimus kaupankäynnin esteettömyydestä tarkoittaa, ettei tienkäyttömaksujärjestelmä saa haitata tavaroiden ja palveluiden vapaata liikkuvuutta.

Sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY, jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*, tavoitteena on luoda eurooppalainen sähköinen tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmä. Direktiivissä vahvistetaan edellytykset, joiden mukaisesti sähköisen tienkäyttömaksun keräämisen Euroopan laajuinen palvelu voidaan ottaa käyttöön mahdollisimman pian koko siinä tieverkossa, jossa tiemaksuja peritään. Palvelu perustuu periaatteeseen, jonka mukaan jokaisen asiakkaan on tehtävä vain yksi sopimus ja jokaiseen ajoneuvoon on asennettava vain yksi laite. Tämän toteuttamiseksi on rajoitettava sallittavia tekniikoita ja luotava yleiseurooppalainen tienkäyttömaksupalvelu.

Yhteentoimivuusdirektiivissä ei käsitellä varsinaista tiemaksupolitiikkaa. Direktiivissä ei myöskään rajoiteta jäsenvaltioiden tai yhteisön tulevaan tiemaksupolitiikkaan liittyviä mahdollisia vaihtoehtoja. Valitut tekniset ratkaisut mahdollistavat kaikkien unionin tasolla ja jäsenvaltioissa suunniteltujen politiikkojen toteuttamisen. Yhteentoimivuusdirektiivillä luotava eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä koskee ainoastaan tietä käyttömaksujen keräämistä.

Yhteentoimivuusdirektiiviä sovelletaan kaikentyyppisten tienkäyttömaksujen sähköiseen keräämiseen yhteisön koko tieverkossa, kaupungeissa ja kaupunkien välillä, moottoriteilla, valtateilla ja kantateilla sekä erilaisissa rakenteissa kuten tunneleissa, silloilla ja losseilla. Direktiiviä ei sovelleta muihin kuin sähköisiin keräämisjärjestelmiin. Sitä ei sovelleta myöskään sellaisiin sähköisiin tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiin, jotka eivät edellytä laitteiden asentamista ajoneuvoihin, kuten esimerkiksi Lontoon ruuhkamaksuissa käytössä olevaan ajoneuvon rekisterikilven kuvatunnistukseen. Direktiiviä ei myöskään sovelleta pieniin, yksinomaan paikallisiin järjestelmiin, joissa direktiivin vaatimusten noudattamisesta ai-

heutuvat kustannukset olisivat suhteettoman korkeat hyötyihin nähden.

Direktiivissä säädetään kolmesta teknisestä ratkaisusta, joiden varaan eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä perustetaan. Nämä ovat satelliittipaikannus (GNSS), GSM-GPRS -standardin mukainen matkaviestintä sekä lyhyen kantaman 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka. Mikroaaltotekniikkajärjestelmät ovat yleisempiä, koska ne ovat yksinkertaisempaa ja vanhempaa tekniikkaa. Niissä ajoneuvo joutuu kulkemaan tarkistuspisteiden kautta, joissa ajoneuvo tunnustetaan siten, että ajoneuvolaite kommunikoi tienvarsilaitteen kanssa radioteitse ajoneuvon pysähtymättä. Kustannuksia syntyy tienvarsilaitteiston rakentamisesta ja tarvittavasta kameravalvonnasta, joka tarvitaan akselimäärän tai ajoneuvon perävaunun tarkastamiseksi. Toisaalta mikroaaltojärjestelmän ajoneuvolaitteet ovat halvempia kuin satelliittiperusteisessa järjestelmässä. Satelliittilaitteita ei ole vielä käytössä muualla kuin Saksassa. Satelliittipaikannukseen perustuva järjestelmä vaatii toimiakseen digitaalisen kartan ja ajoneuvossa olevan satelliittipaikannuslaitteen sekä erillisen viestintäjärjestelmän, joka tämän hetken näkemyksen mukaan on järkevintä toteuttaa matkapuhelinverkon kautta. Tienvarsilaitteita ei tarvita kuin valvontaan, joten tienvarsirakenteissa säästetään. Satelliittipaikannusperusteinen järjestelmä on joustavampi toteuttaa ja mahdollistaa käyttömaksut laajemmalla tieverkolla. Direktiivissä suositellaan, että käyttöön otettavissa uusissa sähköisissä tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmissä käytettäisiin satelliittipaikannus- ja matkaviestintätekniikkaa.

Komissio sitoutuu jatkossa kehittämään eurooppalaista sähköistä tiemaksujärjestelmää direktiivin liitteessä lueteltujen tekijöiden pohjalta. Direktiivin liitteessä luetellaan ne tekijät, jotka ovat olennaisen tärkeitä eurooppalaisen sähköisen tienkäyttömaksujärjestelmän määrittelemiseksi ja käyttämiseksi. Nämä tekijät jaotellaan liitteessä teknisiin, menettelyjä koskeviin sekä oikeudellisiin tekijöihin. Komissio tekee päätökset eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän tarkemmasta määrittelystä. Komissiota avustaa sähköisiä tiemaksujärjestelmiä käsittelevä komitea.

Eurooppalaisen sähköisen tienkäyttömak-

sujärjestelmän laitteiden on oltava erityisesti radio- ja telepäätelaitteista ja niiden vaatimustenmukaisuuden vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/5/EY ja sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 89/336/ETY vaatimusten mukaisia.

Verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY, jäljempänä *vinjettidirektiivi*, on asetettu tienkäyttömaksuja koskevia vaatimuksia jäsenvaltioille. Vinjettidirektiivin mukaisesti ajoneuvojen käytöstä on perittävä vähintään direktiivin liitteessä asetetun minimin mukainen vuosittainen ajoneuvovero. Kunkin maan ajoneuvovero koskee vain kyseisessä maassa rekisteröityjä ajoneuvoja. Vinjettidirektiivi koskee ainoastaan yli 12 tonnia painavia raskaita ajoneuvoja. Tienkäyttömaksuja voidaan direktiivin nojalla kantaa ainoastaan moottoriteiden tai muiden ominaisuuksiltaan moottoriteiden kaltaisten monikaistaisten teiden käyttäjiltä tai siltojen, tunneleiden ja vuoristosolien käyttäjiltä. Direktiivissä mahdollistetaan tienkäyttömaksujen kerääminen vuosittaisena maksuna tai ulkomaisten ajoneuvojen osalta myös lyhyemmän ajanjakson perusteella tai ajoneuvosuoritteesta riippuvina maksuina. Merkittävää on, ettei vinjettidirektiivissä aseteta jäsenvaltioille velvoitetta kerätä tienkäyttömaksuja.

## 2. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on panna täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivi. Direktiivin tavoitteen saavuttamiseksi on tarpeen, että kaikissa jäsenvaltioissa sitoudutaan samanlaisten teknisten ratkaisuiden hyväksikäyttämiseen sähköisten tienkäyttömaksujen keräämiseksi.

Suomen lainsäädäntöön ei nykyisellään sisälly säännöksiä tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmistä eikä direktiiviä muutoinkaan voida sisällyttää olemassa olevaan kansalliseen säädökseen. Täytäntöönpano on näin ollen toteutettava uudella säädöksellä.

### 3. Esityksen vaikutukset

Esityksellä ei ole taloudellisia eikä hallinnollisia vaikutuksia.

Suomalaisten kuljetusten eniten käyttämät maksulliset tieverkot ja erityiskohteet ovat Öresundin ja Ison-Beltin sillat Tanskassa, Saksan moottoritiet sekä Norjan tieverkko, jolla on useita tienkäyttömaksujärjestelmiä. Säännöllisesti maksullisilla tieverkoilla liikkuvat suomalaiset kuljetusyrietykset ovat hankkineet jonkin verran tienkäyttömaksujärjestelmien ajoneuvolaitteita. Tanskan järjestelmien ajoneuvolaitteita on ainakin 180 ajoneuvossa ja Saksan järjestelmän laitteita noin 650 ajoneuvossa. Ehdotuksen täytäntöönpanolla kaikissa yhteisön jäsenvaltioissa varmistetaan, että myös suomalaisiin ajoneuvoihin asennettavat ja kiinnitettävät laitteet ovat yhteensopivia Euroopassa käytössä olevien sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmien kanssa. Kaikkien yhteisön jäsenvaltioiden järjestelmien on tarkoitus toimia samalla ajoneuvolaitteella ja maksut laskutetaan jälkepäin yhdellä laskulla.

### 4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitystä valmisteltaessa on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Tiehallinnolta, Ajoneuvohallintokeskukselta, Ratahallintokeskukselta, Viestintävirastolta, Tullihallitukselta, Tieliikelaitokselta, YTV:ltä, Helsingin, Espoon sekä Vantaan kaupungeilta, Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL) Ry:ltä, Linja-autoliitolta, Taksiliitolta, Autoliitolta, Suomen Kuntaliitolta sekä Elinkeinoelämän Keskusliitolta.

Ehdotukseen suhtauduttiin lausunnoissa myönteisesti. Tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmien yhteentoimivuuden varmistamista pidettiin tärkeänä tällaisten maksujen yleistyessä. Muutamissa lausunnoissa haluttiin myös korostaa, että varsinaisista tienkäyttö- tai muista maksuista mahdollisesti tulevaisuudessa annettava lainsäädäntö on nyt ehdotettavasta laista erillinen prosessi.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

**1 §. Lain tarkoitus.** Lailla sitouduttaisiin noudattamaan samoja tekniikoita tienkäyttömaksujen keräämisessä kuin muissa EY:n jäsenvaltioissa, jotta tienkäyttäjä ei joudu hankkimaan lukuisia erilaisia laitteita maksujen suorittamiseksi.

**2 §. Lain soveltamisala.** Lain soveltamisala vastaisi yhteentoimivuusdirektiivin soveltamisalaa. Direktiivin soveltamisala määritellään 1 artiklassa. Lakia sovelletaan tietyllä tiellä, tieverkolla tai tietyllä alueella ajamisesta suoritettavan maksun keräämiseen automaattisesti ajoneuvoa pysäyttämättä järjestelmällä, jossa ajoneuvossa on keräämisjärjestelmään kuuluva laite. Lakia ei sovelleta järjestelmiin, joissa ajoneuvolaitetta ei ole tai jos tienkäyttömaksua kerätään hyvin paikallisesti.

**3 §. Sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiä koskevat tekniset vaatimukset.** Yhteentoimivuusdirektiivin 2 artiklassa luetellaan ne tekniset ratkaisut, joihin perustettava eurooppalainen sähköinen tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmä pohjautuu. Direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa suositellaan, että tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmissä käytettäisiin satelliittipaikannus- ja matkaviestintätekniikkaa. Tätä lakia säädetäessä ei ole tarpeellista tehdä Suomen osalta valintaa direktiivissä mainittujen eri tekniikoiden välillä, joten kaikki direktiivin 2 artiklassa luetellut tekniset vaihtoehdot lueteltaisiin 3 §:ssä.

**4 §. Eurooppalaisen sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmän tunnusmerkit.** Eurooppalaista sähköistä tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmää luotaessa tarkoituksena on, että komissio antaa sitä koskevat tarkemmat säännökset yhteentoimivuusdirektiivin nojalla. Komissiota avustaa tiemaksujärjestelmiä käsittelevä komitea, jonka työskentelyyn jäsenvaltiot osallistuvat. Komiteassa tehtävät ratkaisut tulee panna täytäntöön kansallisesti. Tekniikan valintaa ohjataan myös standardeilla. Mainituista syistä 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi valtuutus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä järjestelmien teknisistä ja menettelyllisistä vaatimuksista.

**5 §. Voimaantulo.** Laki ehdotetaan tulevaisuuteen voimaan mahdollisimman pian. Direktiivin 2 artiklan nojalla kaikkien uusien sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmien, jotka otetaan käyttöön 1 päivän tammikuuta 2007 jälkeen, on perustuttava yhteen tai useampaan direktiivin mukaisista tekniikoista. Vaikka Suomessa ei ole käytössä sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiä, on tarpeen saada mahdollisimman pian voimaan lain sisältämä valtuutus, jotta komission tulevaisuudessa yhteentoimivuusdirektiivin nojalla mahdollisesti antamat toimeenpanosäädökset voidaan mahdollisimman joustavasti täytäntöönpanna.

### 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun lain 4 §:ään otettaisiin valtuutus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä komission sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmille asettamista vaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella annettavat säännökset olisivat lähinnä tekniluonteisia tai muutoin yhteiskunnalliselta ja poliittiselta merkitykseltään vähäisiä.

### 3. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian. Jäsenvaltioille annettu määräaika yhteentoimivuusdirektiivin täytäntöönpanolle päättyi 20 päivänä marraskuuta 2005. Suomi on velvollinen ilmoittamaan komissiolle direktiivin täytäntöönpanosta. Komissio on 14 päivänä marraskuuta 2005 päivätyllä kirjeellään tiedustellut Suomelta direktiivin täytäntöönpanon etenemisestä. Suomi on tässä yhteydessä ilmoittanut komissiolle 29 päivänä joulukuuta 2005 päivätyllä liikenne- ja viestintäministeriön kirjeellä, että direktiivi tullaan panemaan täytäntöön mahdollisimman pian annettavalla kansallisella lainsäädännöllä.

### 4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslain 81 §:n 2 momentin nojalla valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen

ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla. Tienkäyttömaksut voidaan katsoa myös veroiksi, jolloin niiden määräytymistä koskeva lainsäädäntö tulisi antaa perustuslain vaatimukset täyttävällä tavalla. Ehdotettu laki ei sisällä tällaisia säännöksiä.

Ehdotettu laki ei myöskään sisällä kansalaisten perustuslailla turvattuja oikeuksia tai velvollisuuksia koskevia säännöksiä. Jos tienkäyttömaksuista tullaan myöhemmin kansallisesti säätämään, on niihin liittyvistä muun muassa henkilötietojen suojaa koskevista asioista säädettävä samassa yhteydessä.

Ehdotettu laki sisältää valtuutuksen säätää myöhemmin tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella tarkemmin luotavasta eurooppa-

laisesta sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmästä. Yhteentoimivuusdirektiivin nojalla komissio voi antaa tällaisia toimeenpanevia yhteisön säännöksiä. Lakiin on tarpeellista ottaa tätä tarkoitusta varten valtuutus, jotta kansallisesti voidaan tarvittaessa panna täytäntöön komitologiamenettelyn pohjalta annettavat yhteisön säädökset joustavasti silloin, kun ne eivät edellytä lain tasoista sääntelyä.

Hallitus katsoo, että esitys voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyksityksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:



## Laki

### sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmistä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Lain tarkoitus*

Tässä laissa säädetään sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmien välttämättömistä edellytyksistä näiden järjestelmien Euroopan yhteisön laajuisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

#### 2 §

##### *Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan sähköisiin tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiin, jotka edellyttävät sähkötekniisten laitteiden asentamista tai kiinnittämistä ajoneuvoihin.

Sähköisellä tienkäyttömaksulla tarkoitetaan maksun keräämistä automaattisesti. Järjestelmässä ajoneuvo tunnistetaan sähköisesti maksun keräämistä varten.

Tämä laki ei koske tienkäyttömaksujärjestelmiä, joissa tienkäyttömaksujen kerääminen ei tapahdu sähköisesti, eikä järjestelmiä, joissa ajoneuvoon ei asenneta erillistä järjestelmään kuuluvaa sähkötekniistä laitetta. Tämä laki ei myöskään koske pieniä ja paikallisia tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiä.

#### 3 §

##### *Sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmiä koskevat tekniset vaatimukset*

Sähköiset tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmät perustuvat yhteen tai yhdistelmään seuraavista tekniikoista:

- 1) satelliittipaikannus (GNSS);
- 2) GSM-GPRS-standardin mukainen matkaviestintä; sekä
- 3) 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka.

#### 4 §

##### *Eurooppalaisen sähköisten tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmän tunnusmerkit*

Eurooppalainen sähköinen tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmä perustuu sähköisten tienkäyttömaksujärjestelmien yhteentomivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY liitteessä luetteluihin tekijöihin.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset niistä 1 momentissa mainitun direktiivin liitteeseen perustuvista teknisistä tai menettelyllisistä vaatimuksista, jotka sähköisen tienkäyttömaksujen keräämisjärjestelmän tulee täyttää.

#### 5 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 1 päivänä syyskuuta 2006

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*