

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta. Lailla kumottaisiin voimassa oleva samanniminen laki.

Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuutta ja laiminlyötyjen tiemaksujen rajatylittävää tiedonvaihtoa koskeva direktiivi. Direktiivi ei edellytä sähköisten tietullijärjestelmien käyttöönottamista, eikä esityksessä tarkastella niiden perustamista.

Esitykseen sisältyvillä tietullijärjestelmiä koskevilla säännöksillä ei olisi välittömiä vaikutuksia Suomelle. Ehdotetut säännökset koskisivat pääasiassa sähköisten tietullijärjestelmien teknistä yhteentoimivuutta. Esityksellä selvennettäisiin eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun (EETS) toimijoiden oikeuksia ja velvollisuuksia. Ehdotetun lain säännökset vastaisivat sisällöllisesti pääosin voimassa olevan lain säännöksiä, mutta ne päivitetttäisiin vastaamaan muuttunutta EU-säätelyä. Uutena lakiin lisättäisiin EU-säätelyn edellyttämät säännökset tiemaksujen laiminlyöntiä koskevasta rajatylittävästä tiedonvaihdesta. Lisäksi lakiin tehtäisiin teknisiä korjauksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyllä 2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT.....	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu	3
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	4
3 Nykytila ja sen arviointi.....	6
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	9
4.1 Keskeiset ehdotukset	9
4.2 Pääasialliset vaikutukset	9
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset.....	9
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	10
4.2.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset	11
4.2.4 Tietosuojavaikutukset	11
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot.....	12
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	12
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	13
6 Lausuntopalaute.....	13
7 Säännöskohtaiset perustelut	14
8 Voimaantulo	32
9 Toimeenpano ja seuranta	32
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	32
LAKIEHDOTUS.....	36
Laki sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta	36

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmisteluun on johtanut täytäntöönpanoa edellyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520 sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta, jäljempänä *EETS-direktiivi*. Direktiivi annettiin 19.3.2019. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät kansalliset säännökset voimaan viimeistään 19.10.2021.

EETS-direktiivissä säädetään edellytyksistä sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuu-delle Euroopan unionin alueella sekä laiminlyötyjen tiemaksujen rajatylittävästä tiedonvaihdosta. Suomessa ei ole käytössä tietulleja tai -maksuja. EETS-direktiivi ei myöskään velvoita jäsenmaita ottamaan niitä käyttöön. Suomen on kuitenkin saatettava direktiivin edellyttämät säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä. Näin ollen esitykseen sisältyy lakiehdotus niistä teknisistä ja muista vaatimuksista, jotka sähköisen tietullijärjestelmän olisi täytettävä, mutta tietulleja ei otettaisi käyttöön tällä esityksellä. Esityksessä ei tästä johtuen myöskään tarkastella tietullien käyttöönottamista Suomessa.

EETS-direktiivi on uudelleenlaadittu direktiivi. Sitä edeltänyt EU-sääntely on pantu kansallisesti täytäntöön sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annetulla lailla (21/2014), joka ehdotetaan kumottavaksi ja korvattavaksi kokonaan uudella lailla. Koska uudelleenlaaditun direktiivin systematiikka ja esimerkiksi sen määritelmät ovat laajasti muuttuneet, esityksen valmistelussa on päädytty esittämään uuden lain säätämistä.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi. Ehdotuksen tavoitteena on ollut auttaa alaa pysymään kilpailukykyisenä ja siirtymään sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla kohti puhdasta energiaa ja digitalisointia. Komission ehdotukseen sisältyi joukko aloitteita, joiden tarkoituksena oli parantaa liikenneturvallisuutta, edistää reilumpia tiemaksuja, vähentää hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita ja ruuhkia, purkaa byrokratiaa sekä torjua pimeää työtä ja varmistaa työntekijöille asianmukaiset työolot ja lepoajat

Komission ehdotukseen sisältyi kolme toisiinsa vaikuttavaa esitystä. Kaksi esityksistä liittyi Euroopan parlamentin ja neuvoston verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin (1999/62/EY) muuttamiseen (eurovinjettidirektiivi). Kolmas esityksistä koski komission ehdotusta (COM (2017) 280 final) EETS-sääntelystä, johon kuului tuolloin voimassa olevat [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(2004/52/EY\)](#) sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä, jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi*, sekä [komission päätös \(2009/750/EY\)](#) eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun ja sen teknisten osien määrittelystä, jäljempänä *EETS-päätös*.

Komission EETS-sääntelyä koskevan ehdotuksen tavoitteena oli korjata sähköisiä tietullijärjestelmiä koskevan sääntelyn puutteita sekä tehostaa sen tavoitteiden saavuttamista. Komission

mukaan yhteentoimimattomat tiemaksujärjestelmät aiheuttivat ylimääräisiä kustannuksia ja rasitteita käyttäjille sekä viranomaisille. Puutteisiin oli yritetty puuttua jo tehdyillä EU-lainsäädännön muutoksilla, mutta suurin osa lainsäädännön tavoitteista oli jäänyt saavuttamatta.

Valtioneuvosto toimitti eduskunnalle U-kirjelmän (U 38/2017 vp) 5.7.2017. U-kirjelmässä todettiin, että EETS:iin liittyvällä ehdotuksella ei olisi välittömiä vaikutuksia Suomelle. Selvää olisi, ettei EETS-palveluita synny markkinoilla sääntelyn puitteissa. Pidemmällä aikavälillä EETS-palveluiden toteutuminen tavoitteiden mukaisesti parantaisi tienkäyttäjien palvelua EU:n tieverkoilla sekä edistäisi tienkäyttömaksuteknologioiden kehittymistä ja madaltaisi maksujen perimiskustannuksia.

Valtioneuvosto piti hyvänä ja ehdottomana edellytyksenä, että tiemaksujen käyttöönotto jää jokaisen jäsenvaltion itsensä päätettäväksi. Direktiiviehdotus jätti jäsenvaltioille riittävästi joustoa ja valinnanvapautta. Valtioneuvosto kannatti ehdotusta, koska se helpottaisi EETS-palveluiden syntymistä ja voisi vähentää ulkomailla toimivan kuorma-autoliikenteen kustannuksia. Se piti ehdotukseen sisältyviä säännöksiä säädosvallan delegoinnista Euroopan komissiolle tarkoituksen mukaisina ja asianmukaisesti rajattuina. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta lausui yhtyvänsä asiassa valtioneuvoston kantaan (LiVL 14/2017 vp).

EETS-direktiivi annettiin 19.3.2019. Tällä uudelleen laaditulla direktiivillä tehtiin huomattavia muutoksia suhteessa aiempaan direktiiviin, mistä syystä direktiivi päätettiin selkeyden vuoksi laatia uudelleen.

Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on kuultu Liikenne- ja viestintävirastoa.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 12.5.2021 – 11.6.2021. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 23 taholle. Lausuntoja saatiin yhteensä 12 kappaletta. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Esitys on lähetetty tiedoksi myös Ahvenanmaan maakunnalle, koska asia kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n mukaan maakunnan toimivaltaan.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi valtioneuvoston hankeikunan julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM027:00/2021>.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

EETS-direktiivissä säädetään edellytyksistä sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseksi sekä tiemaksujen laiminlyöntiä koskevan rajatylittävän tiedonvaihdon helpottamiseksi koko Euroopan unionin alueella. Direktiivissä ei säädetä tietullien pakollisuudesta, joten jäsenvaltiot voivat jatkossakin itse päättää, ottavatko ne tietulleja käyttöönsä. Eurooppalaisella sähköisellä tietullipalvelulla (European Electronic Toll Service, EETS) tarkoitetaan tietullipalvelua, jossa tienkäyttäjä tekee sopimuksen EETS-palveluntarjoajan kanssa ja on sopimuksen perusteella oikeutettu käyttämään ajoneuvoa yhdessä tai useammassa EETS-tietullikohteessa. EETS-palveluntarjoaja antaa asiakkaan käyttöön ajoneuvolaitteen, jota käytetään osana tietullipalvelua. Ajoneuvolaitteen avulla kerätään tietoa ajoneuvon liikkumisesta EETS:n piiriin kuuluvissa tietullikohteissa ja määrätään tietulli tai tiemaksu.

Direktiivin tavoitteena on tehdä sähköisistä tietullijärjestelmistä yhteentoimivia, jotta voitaisiin pienentää tietullien maksamisen kustannuksia ja tietullien maksamiseen liittyviä rasitteita kaikkialla unionissa. Sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuus unionissa on tavoite, jonka saavuttamiseen on käytettävä eurooppalaista sähköistä tietullipalvelua (EETS), jolla täydennetään jäsenvaltioiden kansallisia sähköisiä tietullipalveluja. Sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuus edellyttää käytetyn teknologian ja yhteentoimivuuden osatekijöiden välisten rajapintojen yhdenmukaistamista, mihin liittyen EETS-direktiivissä annetaan uusia säännöksiä. Direktiivin mukaan olisi toivottavaa, että sähköiset tietullijärjestelmät otetaan laajalti käyttöön jäsenvaltioissa ja naapurimaissa ja että käytössä on mahdollisuuksien mukaan luotettavia, käytäjäystävällisiä ja kustannustehokkaita järjestelmiä, jotka vastaavat tulevan tiemaksupolitiikan tarpeita unionin tasolla ja tekniikan tulevaa kehitystä.

EETS-direktiivillä tavoitellaan tiemaksujen laiminlyöntiä koskevan rajatylittävän tiedonvaihdon helpottamista. EETS-direktiivi on laajennettu koskemaan maksamattomiin tietulleihin liittyvää rajatylittävää tiedonvaihtoa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jäsenmailta edellytetään kansallista yhteyspistettä, joka voi tietyillä ehdoilla hakea automaattisesti muiden jäsenvaltioiden rekistereistä tietoa maksun laiminlyönteestä ajoneuvosta ja sen omistajasta ja haltijasta. Jäsenvaltio, joka havaitsee tiemaksuvelvollisuuden rikkomisen automaattisilla valvontalaitteilla, ei voi tällä hetkellä tunnistaa rikkojaa rekisterinumeron perusteella, jos ajoneuvo on rekisteröity ulkomailla. EU:ssa ei ole oikeusperustaa ajoneuvojen rekisteröintitietojen vaihtamiselle jäsenvaltioiden välillä tiemaksujen perimistä varten. Tästä seuraa kansallisille, alueellisille ja paikallisille tiemaksujärjestelmille vuosittain noin 300 miljoonan euron tulonmenetykset.

EETS-direktiiviin sisältyvänä uutena vaatimuksena on, että ajoneuvolaitteiden, jotka käyttävät satelliittipaikannustekniikkaa ja jotka saatetaan markkinoille 19.10.2021 jälkeen, on oltava yhteensopivia eurooppalaisen satelliittipaikannusjärjestelmä Galileon ja Euroopan geostationaarisen navigointisijärjestelmän (EGNOS) paikannuspalvelujen kanssa.

EETS-direktiivissä säädetään aikaisempaan sääntelyyn verraten tarkemmin EETS-palveluntarjoajan oikeuksista ja velvollisuuksista. EETS-palveluntuottajalle ei aseteta enää vaatimusta siitä, että sen tarjoaman palvelun tulisi kattaa kaikki EETS-tietullikohteet (täyspeittovaatimus), vaan palvelun on katettava vähintään neljän jäsenvaltion kaikki EETS-tietullikohteet. EETS-palveluntarjoajan on julkaistava verkkosivuillaan tieto EETS-tietullikohteista, joissa se pitää palvelua yllä, sekä yksityiskohtaiset suunnitelmat palvelunsa mahdollisesta laajentamisesta muihin EETS-tietullikohteisiin. EETS-palveluntarjoajan velvoitteista, jotka koskevat EETS:n käyttäjille annettavaa palvelua, teknistä tukea sekä EETS:n käyttäjien laskuttamista, säädetään nykyään EETS-täytäntöönpanoasetuksessa. EETS-palveluntarjoajaan kohdistuvana uutena velvollisuutena on tiedonantovelvollisuus liittyen tiemaksun epäiltyyn laiminlyöntiin.

EETS-direktiivin myötä tietullioperaattorin oikeuksiin ja velvollisuuksiin tulee lisäyksiä. Tietullioperaattorin velvollisuuksista koskien EETS-tietullikohteen määrittelyä ja tietullijärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamista säädetään EETS-direktiivissä yksityiskohtaisemmin. Entistä tarkempaa sääntelyä annetaan tietullioperaattorin maksamasta korvauksesta EETS-palveluntarjoajalle sekä tietullioperaattorin velvollisuudesta perustaa testiympäristö, jossa EETS-palveluntarjoaja tai sen valtuutettu edustaja voi tarkastaa, että sen ajoneuvolaitteet soveltuvat käytettäväksi tietullioperaattorin EETS-tietullikohteessa. EETS-direktiivin sääntely koskien ilmoitettuja laitoksia ja rekistereitä pysyy pääosin ennallaan. EETS-direktiiviin sisältyvää uutta sääntelyä ovat säännökset koskien pilottitietullijärjestelmää sekä tiemaksujen laiminlyöntejä koskevaa tiedonvaihtoa koskevaa menettelyä sekä tiemaksujen perimistä koskevia jatkotoimia.

EETS-direktiivin sovitteluelintä koskevassa luvussa veloitetaan kaikki ne jäsenvaltiot, joilla on vähintään yksi EETS-tietullikohde, nimeämään tai perustamaan sovitteluelin helpottamaan sovittelua jäsenvaltion alueella sijaitsevien tietullioperaattoreiden ja EETS-palveluntarjoajien välisissä sopimussuhteissa tai sopimusneuvotteluissa. Jäsenvaltio veloitetaan säätämään myös sovittelumenettelyistä, mikäli sen alueella on vähintään yksi EETS-tietullikohde.

EETS-direktiivi jättää jäsenvaltioille mahdollisuuden liikennetietojen keräämiseen EETS-palveluntarjoajan asiakkaista. Direktiivin mukaan tietullipalveluiden tarjoajat, mukaan lukien EETS-palvelujentarjoajat, voitaisiin velvoittaa toimittamaan näitä tietoja, joita voitaisiin käyttää ainoastaan liikennepoliittikkatoimia varten ja liikenteenhallinnan kehittämiseen.

EETS-direktiivissä säädetään keskitetystä yhteystoimistosta. Direktiivin mukaan jäsenvaltion, jonka alueella on vähintään kaksi EETS-tietullikohdetta, on nimettävä keskitetty yhteystoimisto EETS-palveluntarjoajia varten. Keskitetyn yhteystoimiston tehtävänä on helpottaa ja koordinoita EETS-palveluntarjoajan ja EETS-tietullikohteista vastaavien tietullioperaattoreiden välistä varhaista hallinnollista yhteydenpitoa.

EETS-direktiivissä säädetään myös pilottitietullijärjestelmistä, joihin sisältyy kansallista liikumavaraa. Pilottitietullijärjestelmät ovat järjestelmiä, joissa käytetään uusia teknologioita tai konsepteja, jotka eivät täysin vastaa EETS-direktiivin säännöksiä. EETS-direktiivissä sallitaan jäsenvaltioissa käyttöönotettavaksi tilapäisesti kyseisenlaisia järjestelmiä, mikäli jäsenvaltiossa on tarvetta EETS-teknologian kehittämiseksi.

Valtuutussäännökset

Muutoksena aikaisempaan EETS-säätelyyn uuteen EETS-direktiiviin sisältyy valtuutussäännöksiä. EETS-direktiivissä siirretään useassa kohdin komissiolle valtaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä. Näin pyritään varmistamaan EETS-direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano ja määrittää siihen liittyvät tekniset eritelmat ja hallinnolliset määritelmät.

Komissio on hyväksynyt EETS-direktiivin perusteella täytäntöönpanoasetuksen [\(EU\) 2020/204](#) eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tarjoajien yksityiskohtaisista velvollisuuksista, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tietullikohteen määrityksen vähimmäissisällöstä, sähköisistä rajapinnoista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja päätöksen 2009/750/EY kumoamisesta, jäljempänä *EETS-täytäntöönpanoasetus*. Lisäksi komissio on antanut delegoidun asetuksen [\(EU\) 2020/203](#) ajoneuvojen luokittelusta, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun käyttäjien velvollisuuksista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja vähimmäisperusteista ilmoitettujen laitosten kelpoisuudelle, jäljempänä *delegoitu EETS-asetus*. Kyseiset asetukset ovat jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa EU-oikeutta.

3 Nykytila ja sen arviointi

Voimassa olevaan sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annettuun lakiin ei sisälly veloitetta sähköisten tietullijärjestelmien perustamiselle tai käyttöönotolle Suomessa. EU-säätely on kuitenkin edellyttänyt, että sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään kansallisessa lainsäädännössä. Suomi on yksi harvoista EU-jäsenvaltioista, jossa ei ole käytössä tietulleja tai tiemaksuja. Näin ollen Suomessa ei ole ollut käytössä myöskään sähköisiä tietullijärjestelmiä. Tämä on tarkoittanut käytännössä sitä, että voimassa olevaa sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annettua lakia ei ole ollut tarpeen soveltaa. Jos

Suomessa joskus päätettäisiin sähköisten tietullijärjestelmien käyttöönotosta, tulisi näiden järjestelmien täyttää sähköisille tietullijärjestelmille säädetyt vaatimukset.

Nyt kansallisesti täytäntöön pantava EETS-direktiivi ei muuta aikaisempaa asiantilaa. Direktiivi ei edelleenkään edellytä sähköisten tietullijärjestelmien käyttöönottamista Suomessa. Direktiivi jättää kansallisen liikkumavaran jäsenvaltioille ja jäsenvaltiot voivat itse päättää, haluavatko ne perustaa sähköisiä tietullijärjestelmiä. Tässä hallituksen esityksessä ei tarkastella sähköisten tietullijärjestelmien perustamista.

Voimassa oleva laki sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta sisältää keskeiset säännökset sähköisiin tietullijärjestelmiin liittyen. Se sisältää säännökset sähköisiä tietullijärjestelmiä koskevista vaatimuksista, EETS-palveluntarjoajaa koskevista vaatimuksista, EETS-palvelun kattavuudesta, EETS-käyttäjän ja tietullioperaattorin oikeuksista ja velvollisuuksista, tietulleista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista, ilmoitetuista laitoksista, EETS-tietullikohderekisteristä, EETS-palveluntarjoajarekisteristä ja valvontaviranomaisista.

Nyt täytäntöön pantava EETS-direktiivi täydentää voimassa olevaa sääntelyä sekä tuo mukanaan uutta sääntelyä. Direktiivin myötä kansalliseen lakiin olisi tarpeen lisätä uusia määritelmiä. Direktiivi myös laajentaa aikaisempaa soveltamisalaa kattamaan laiminlyötyjen tiemaksujen rajoittavan tiedonvaihdon. Tämän johdosta ehdotettavaan lakiin olisi lisättävä uudet säännökset tiemaksujen laiminlyöntiä koskevasta tiedonvaihdesta jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden välillä.

EETS-direktiivin säännökset tiemaksun laiminlyöntiä koskevasta ilmoituksesta ja jatkotoimista tiemaksun perimiseksi ovat EETS-direktiiviin sisältyvää uutta sääntelyä, eikä näihin liittyviä säännöksiä sisälly voimassa olevaan lakiin. Direktiivissä ei säädetä siitä, millaisiin menettelyllisiin jatkotoimenpiteisiin tiemaksun laiminlyönnin johdosta olisi ryhdyttävä, vaan toimivalta säilyy tältä osin jäsenvaltioilla. Direktiivissä säädetään kuitenkin siitä, että jos jatkotoimiin ryhdytään ja laiminlyöntiä koskevan ilmoituksen lähettäminen on edellytys tälle, jäsenvaltion on toimitettava direktiivissä tarkemmin määritelty ilmoitus maksuvelvollisuudesta ja sen laiminlyönnistä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Näitä uusia säännöksiä ei täytäntöön pantaisi kansallisesti, koska kansallisista prosesseista kuten menettelyllisistä jatkotoimista tiemaksujen perimiseksi ei ole Suomessa säädetty. Koska Suomessa ei ole käytössä tiemaksuja, jatkotoimista, kuten tiemaksun laiminlyöntiä koskevasta ilmoituksesta ja maksun perimisestä, säätäminen ei ole tarkoituksenmukaista. Säännösten täytäntöönpano kansallisesti olisi arvioitava siinä tilanteessa, jossa Suomessa päätettäisiin ottaa käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä.

EETS-direktiiviin sisältyy uutta teknistä sääntelyä sähköisten tietullijärjestelmien ja ajoneuvolaitteiden teknisistä vaatimuksista. EETS-direktiivin johdosta niiden tekniset vaatimukset muuttuisivat hieman aikaisemmasta ja viittaukset GNSS-satelliittipaikannukseen ja GSM-GPRS-standardin mukaisesta matkaviestinnästä tulisi poistaa kansallisesta laista.

EETS-palveluntarjoajan oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien direktiivin säännösten johdosta voimassa olevaa lakia olisi päivitettävä EETS-palvelun kattavuuden, EETS-palveluntarjoajan antaman palvelun ja EETS-käyttäjien laskuttamisen osalta sekä lisättävä uusi säännös koskien EETS-palvelunantajan tiedonantovelvoitteita. EETS-direktiivin tietullioperaattorin oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien säännösten johdosta voimassa olevaa lakia tulisi päivittää tietullioperaattorin velvollisuuksien osalta liittyen muun muassa EETS-tietullikohteen määrittelyyn ja tietullijärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseen. Direktiivi edellyttää myös, että laissa olisi säädettävä tietullioperaattorin EETS-palveluntarjoajalle maksamasta korvauksesta sekä tietullioperaattorin velvollisuudesta perustaa testiympäristö. Voimassa olevan lain sääntely koskien ilmoitettuja laitoksia, EETS-tietullikohderekistereitä ja EETS-palveluntarjoajien rekisteriä

säilyisivät pääasiallisesti saman sisältöisinä ja niihin olisi tehtävä vain joitakin kieliasullisia täsmennyksiä.

Voimassa olevaan lakiin sisältyy Liikenne- ja viestintäviraston valtuus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä EETS:ää ja yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista teknisistä vaatimuksista. Määräystä ei ole toistaiseksi ollut tarpeen antaa. Lakiin ei olisi jatkossa enää tarpeen sisällyttää määräyksenantovaltuutta, koska näistä teknisistä vaatimuksista säädetään komission suoraan sovellettavissa asetuksissa.

EETS-direktiiviin sisältyy myös ehdotuksia, jotka eivät edellytä kansallisen sääntelyn muuttamista. Tähän esitykseen ei ole tarpeen ottaa säännöksiä sovitteluelimestä eikä sovittelumenettelystä. Sovitteluelimestä ja -menettelystä on tarpeen säätää EETS-direktiivin mukaan vasta sitten, jos Suomessa päätetään ottaa käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä. Tähän esitykseen ei ole tarpeen myöskään sisällyttää säännöksiä keskitetystä yhteystoimistosta. Tästä on tarpeen säätää vasta sitten, jos Suomessa päätetään ottaa käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä ja kun Suomesta löytyy EETS-tietullikohteita. Esitykseen ei niin ikään olisi tarpeen lisätä säännöksiä liikennetietojen keräämisestä. Säännöksen täytäntöönpanoon sisältyy kansallista liikkumavaraa, eikä sen sisällyttämistä kansalliseen lakiin katsota ajankohtaiseksi. Liikennetietojen keräämiseen ja markkinaseurantaan liittyvän säännöksen sisällyttäminen lakiin voidaan ottaa uudelleen tarkasteltavaksi, mikäli Suomessa otetaan käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä.

Esitykseen olisi tarpeen ottaa pilottitietullijärjestelmien mahdollistamista koskeva säännös, jotta uuden teknologian kehittämistä ei tarpeettomasti rajoitettaisi sääntelystä johtuvilla syillä. Vaikka tiedossa ei ole tahoja, jotka voisivat olla kiinnostuneita pilotoimaan uusia EETS-tietulliteknoologioita, ehdotuksen tarkoituksena on mahdollistaa pilotointi, mikäli siihen halukkaita tahoja ilmaantuisi.

EETS-direktiivin mukaan sen mukaisesti käsiteltäviin henkilötietoihin sovelletaan luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus) sekä henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla annetun direktiivin 2002/58/EY (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) ja luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja neuvoston puitepäätyksen 2008/977/YOS kumoamisesta annetun direktiivin (EU) 2016/680 (rikosasioiden tietosuojadirektiivi) täytäntöön panemiseksi annettuja kansallisia lakeja, asetuksia tai hallinnollisia määräyksiä. Koska yleissääntely on kattavaa, esityksessä ei ehdoteta kansallisen liikkumavaran käyttämistä erityissääntelyn antamiseksi. Laissa säädettäisiin vain sellaisesta henkilötietojen käsittelystä, joka olisi välttämätöntä EETS-direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Voimassa olevaan lakiin sisältyy vanhentunut viittaus kumottuun henkilötietolakiin (523/1999), mutta jatkossa laissa ei enää olisi informatiivista viittausta henkilötietojen suojaa koskevaan sääntelyyn.

Käytetystä tekniikasta riippuen päätelaitteen välityksellä saatavien tietojen käsittelyyn voi tulla sovellettavaksi sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 20 luvun sijaintitietoja koskevat säännökset. Kyseisen lain 3 §:n 18 kohdan mukaan sijaintitiedolla tarkoitetaan viestintäverkosta tai päätelaitteesta saatavaa tietoa, joka ilmaisee liittymän tai päätelaitteen maantieteellisen sijainnin ja jota käytetään muuhun kuin viestin välittämiseen. Voimassa olevaan lakiin sisältyy vanhentunut viittaus kumottuun sähköisen viestinnän tietosuojalakiin (516/2004), mutta jatkossa laissa ei olisi informatiivista viittausta myöskään sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta. Lailla kumottaisiin voimassa oleva samanniminen laki. Kaikki esityksen keskeiset säännökset johtuvat täytäntöönpanoa edellyttävän EETS-direktiivin säännöksistä. Seuraavat keskeiset säännökset perustuvat pääasiassa sellaiseen EU-säätelyyn, joka ei jätä kansallista liikkumavaraa täytäntöönpanossa.

Esityksessä säädettäisiin sähköisten tietullien keräämisjärjestelmien ja ajoneuvolaitteiden teknisistä vaatimuksista, edellytyksistä EETS-palveluntarjoajana toimimiseen, EETS-palveluntarjoajan velvollisuuksista koskien EETS-palvelun kattavuutta, EETS-palveluntarjoajan antamaa palvelua, EETS-käyttäjän laskuttamista ja EETS-palveluntarjoajan tiedonantovelvoitteita. Esityksessä säädettäisiin myös tietullioperaattorin velvollisuuksista tietullijärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi ja EETS-palveluntarjoajan hyväksymiseksi tietullikohteeseen, EETS:n käyttäjän oikeuksista, tietulleista, yhteentoimivuuden osatekijöistä, ilmoitetuista laitoksista, EETS-tietullikohderekisteristä ja EETS-palveluntarjoajia koskevasta rekisteristä.

Esityksessä säädettäisiin tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävästä vaihtamisesta. EETS-direktiivi ei jätä kansallista liikkumavaraa tämän osalta. Voimassa olevaan lakiin ei sisälly asiaa koskevia säännöksiä. Liikenne- ja viestintävirasto toimisi kansallisena yhteyspisteinä, joka vastaisi tiedonvaihdosta Suomen ja muiden EU-jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden välillä. Tiedonvaihto tapahtuisi ainoastaan kansallisten yhteyspisteiden kautta. Tiedonvaihto tapahtuisi eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) kautta.

Voimassa olevaan lakiin sisältyy EETS-palvelun kattavuuteen liittyvä ns. täyspeittovaatimus, jonka merkitystä on avattu aikaisemmin esityksessä. Tässä esityksessä täyspeittovaatimus poistuisi, ja EETS-palveluntarjoajalla ei olisi enää uuden lain myötä täyspeittovaatimusta palveluidensa tarjoamisessa. Tilalle tulisi EETS-direktiivin mukainen EETS-palveluntarjoajaan kohdistuva velvollisuus tehdä vähintään neljän jäsenvaltion kaikki EETS-tietullikohteet kattavat EETS-sopimukset tietullioperaattorien kanssa. Sopimusten tekemiselle ja niiden kattavuudelle asetettaisiin uudet määräajat.

Keskeisistä ehdotuksista ainoastaan pilottitietullijärjestelmiä koskeva säännös perustuu sellaiseen EETS-direktiivin artiklaan, joka jättää kansallista liikkumavaraa. Esityksessä ehdotetaan pilottitietullijärjestelmistä säätämistä. Tässä esityksessä direktiivin sisältämä kansallinen liikkumavara käytettäisiin niin, että säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta tilapäisesti sallia EETS-tietullikohteessa pilottitietullijärjestelmän kokeilu. Kyseessä ei olisi velvoittava säännös, vaan ainoastaan mahdollistava säännös.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä taloudellisia vaikutuksia, koska Suomessa ei ole käytössä sähköisiä tietullijärjestelmiä, eikä niitä myöskään otettaisi tällä esityksellä käyttöön. Suomessa ei näin ollen ole sellaisia toimijoita, joita esitys koskee tai joihin esitys voisi vaikuttaa, kuten EETS-tietullikohteita, tietullioperaattoreita tai EETS-palveluntarjoajia. Luonnolliset tai oikeushenkilöt eivät myöskään tästä syystä voi käyttää EETS-palvelua Suomen alueella.

Suomeen sijoittautuneella EETS-palveluntarjoajalla olisi kuitenkin ehdotetun lain mukaan mahdollisuus hakea Suomessa lupaa toimia EETS-palveluntarjoajana riippumatta kansallisuudesta ja siitä, onko Suomessa EETS-tietullikohteita. Tämä on ollut mahdollista jo nykyisen lain nojalla. Suomeen ei toistaiseksi kuitenkaan ole rekisteröitynyt yhtään EETS-palveluntarjoajaa, eikä odotettavissa ole, että tilanne muuttuisi tämän esityksen myötä.

Lisäksi Suomessa rekisteröidyllä oikeushenkilöllä olisi mahdollisuus hakeutua ilmoitetuksi laitokseksi, jonka tehtävä on arvioida EETS:n käyttöön tarkoitettujen laitteiden käyttöönsöveltuvuutta.

Sekä voimassa oleva että nyt ehdotettu laki luovat edellytykset EETS-palveluiden yhteentoimivuudelle ja niihin liittyvän markkinan syntymiselle, mikäli Suomessa myöhemmin päätettäisiin ottaa käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä. Ehdotettu laki esimerkiksi edellyttäisi, että EETS-tietullikohteesta vastaavat tietulliooperaattorit hyväksyvät syrjimättömästi kaikki EETS-palveluntarjoajat, jotka haluavat tarjota EETS-palveluita kyseisissä EETS-tietullikohteissa.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotettuun lakiin sisältyy useita viranomaistehtäviä, jotka vaikuttaisivat Liikenne- ja viestintävirastoon käytännössä vasta siinä tapauksessa, että Suomessa otettaisiin käyttöön sähköisiä tietulleja tai Suomeen rekisteröityisi sellaisia palveluntarjoajia, joille on säädetty velvoite hakea lupaa tai nimeämistä virastolta. Koska viraston ei ole toistaiseksi ollut tarve hoitaa lakiin sisältyviä viranomaistehtäviä, niihin ei nykyisin ole varattu resursseja. Viraston resurssitarpeet tulisi arvioida tarkemmin, jos tilanne tulevaisuudessa muuttuisi. Resurssitarpeet olisi linjattava normaaliin tapaan valtion talousarviomenettelyssä.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi esityksen mukaan pidettävä yllä kahta rekisteriä, eli rekisteriä EETS-tietullikohteista sekä EETS-palveluntarjoajista. Vastaava velvollisuus virastolla on ollut nykyisenkin lain aikana, mutta rekisteriin merkittäviä tahoja ei toistaiseksi ole ollut.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi myös ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille nimeämistään ilmoitetuista laitoksista, jos sellaisia nimettäisiin. Tehtävä siirrettäisiin virastolle liikenne- ja viestintäministeriöltä. Ministeriö ei ole nimennyt yhtään ilmoitettua laitosta, joten tehtävän ei toistaiseksi odoteta vaikuttavan virastonkaan toimintaan. Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa vastaavan kaltaisia tehtäviä muidenkin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon-alan lakien nojalla, joten virastolla katsotaan olevan hyvät edellytykset hoitaa tehtävä.

Liikenne- ja viestintävirasto toimisi jatkossakin lain noudattamista valvovana viranomaisena, mutta tähän liittyviä tehtäviä sillä ei käytännössä ole vielä ollut.

Uutena viranomaistehtävänä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi EETS-direktiivin mukaisena kansallisena yhteyspisteenä tiemaksujen laiminlyöntiin liittyvässä tiedonvaihdossa EU-jäsenvaltioiden välillä. Virasto toimii jo nyt kansallisena yhteyspisteenä useiden kansainvälisten ja EU-säännösten edellyttämällä tavalla. Käytännössä tehtävä tarkoittaa, että virasto vaihtaa ylläpitämäänsä liikenneasioiden rekisteriin merkittyjä tietoja muiden jäsenvaltioiden yhteyspisteiden kanssa Eucaris-järjestelmän kautta. Eucaris-järjestelmään luodaan tätä tarkoitusta varten vuoden 2021 aikana uusi TOLL-rajapinta, jonka kautta on mahdollista hakea automaattisella haulla tietoa toiseen jäsenvaltioon rekisteröidystä ajoneuvosta sekä sen omistajasta ja haltijasta. Liikenne- ja viestintävirasto on jo aiemmin ottanut käyttöön useita Eucaris-järjestelmän muita palveluita (kuten ajoneuvoihin liittyviä tietoja sisältävät PRUM, CBE ja RSI-palvelut, ajokorttitietoja sisältävä RESPER-palvelu sekä liikennelupia koskeva ERRU-palvelu). Edellä mainittujen seikkojen perusteella sekä erityisesti sen vuoksi, että maksamattomiin

tiemaksuihin liittyvä tiedonhaku toteutettaisiin automaattisilla hauilla, vaikutukset viraston tehtäviin olisivat vähäisiä. Tehtävä olisi hoidettavissa nykyisin resurssein. Virastolle aiheutuu tietojärjestelmäkustannuksia TOLL-rajapinnan kehittämisestä 15 000 – 20 000 euroa.

4.2.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

EU-tasolla on tunnistettu, että säätämällä sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävistä vaihtamisesta pyritään takamaan tietullijärjestelmien yhteentoimivuus ja pienentämään tietullien maksamisen kustannuksia ja tietullien maksamiseen liittyviä rasitteita sisämarkkinoilla. Tietullijärjestelmiä ja ajoneuvolaitteita koskevista teknisistä vaatimuksista säädetään sen varmistamiseksi, että EETS-palveluntarjoajan asiakkailleen antama ajoneuvolaite toimii useissa jäsenvaltioissa käytössä olevissa sähköisissä tietullijärjestelmissä.

Niin kauan kuin Suomessa ei ole käytössä sähköisiä tietulleja, käytännön vaikutukset suomalaisiin autoilijoihin näkyvät ainoastaan niiden liikkuesssa sellaisissa jäsenvaltioissa, joissa on käytössä EETS-palveluita. Esimerkiksi suomalaisiin ajoneuvoihin tarvitsisi kiinnittää vain yksi ajoneuvolaite, jonka avulla liikkuminen muissa jäsenvaltioissa olevissa EETS-tietullikohteissa voidaan laskuttaa. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi myös toimittaa suomalaisen ajoneuvon tiedot toisen jäsenvaltion kansalliselle yhteyspisteelle mahdollisten siinä valtiossa aiheutuneiden maksamattomien tiemaksujen perimiseksi.

EETS-direktiivin valmistelun yhteydessä on arvioitu, että pidemmällä aikavälillä EETS-palveluiden toteutuminen parantaa tienkäyttäjien palvelua EU:n tieverkoilla sekä edistää tienkäyttömaksuteknologioiden kehittymistä ja madaltaa maksujen perimiskustannuksia. Vaikutusten toteutuminen edellyttäisi EETS-palvelujen yleistymistä nykyisestä.

Suomessa EETS-palvelu voisi tarjota yhden mahdollisen liikenteeseen liittyvän verotustavan, mikäli sitä erikseen päätettäisiin hyödyntää tähän tarkoitukseen.

4.2.4 Tietosuoja-vaikutukset

EETS

Yleisen tietosuoja-asetuksen 35 artiklassa esitellään tietosuojaa koskevan vaikutustenarvioinnin käsite. Tietosuojan vaikutustenarvioinnissa kuvataan henkilötietojen käsittelyä sekä arvioidaan käsittelyn tarpeellisuutta ja oikeasuhteisuutta. Arviointi tukee luonnollisten henkilöiden oikeuksien toteutumista, kun riskit arvioidaan ja toimenpiteet riskien minimoimiseksi määritellään. Arviointi on tehtävä ennen käsittelyn aloittamista. Euroopan unionin tietosuojayöryhmä on julkaissut ohjeet tietosuojan vaikutustenarvioinnista (Euroopan unionin tietosuojayöryhmä 2017: Ohjeet tietosuojaa koskevasta vaikutustenarvioinnista ja keinoista selvittää ”liittyykö käsittelyyn todennäköisesti” asetuksessa (EU) 2016/679 tarkoitettu ”korkea riski” (WP 248)). Lisäksi Tietosuoja-valtuutetun päätöksen mukaisesti vaikutustenarviointi vaaditaan tietyissä tilanteissa biometrisistä tiedoista, geneettisistä tiedoista, sijaintitiedoista, poikkeamisessa rekisteröidyn informoinnista 14(5) artiklan nojalla ja whistleblowing-tilanteissa. (Tietosuoja-valtuutetun päätös luetteloksi käsittelytoimista, joiden yhteydessä on tehtävä vaikutustenarviointi, <https://tietosuoja.fi/luettelo-vaikutustenarviointia-edellyttavista-kasittelytoimista>).

EETS:n käyttäjät antaisivat EETS-palveluntarjoajalle käyttäjä- ja ajoneuvotietonsa. Lisäksi ajoneuvon asennettava laite keräisi tietoa käyttäjän liikkumisesta EETS-tietullikohteissa. Käyttä-

jän velvollisuus maksaa tietulli tulisi voimaan ajoneuvon sijainnin automaattisella paikantamisella tietylle alueelle. Etenkin sijaintiedon käsittelyn takia EETS-palvelusta tulisi tehdä tietosuojaa koskeva vaikutustenarviointi.

Tietosuojaa koskevaa vaikutustenarviointia ei ole tarkoituksenmukaista tehdä tässä lainvalmisteluvaiheessa, koska Suomessa ei ole käytössä tässä esityksessä tarkoitettuja EETS-palveluja. Ei ole myöskään viitteitä siitä, että palveluja perustettaisiin lähitulevaisuudessa. Lisäksi tässä esityksessä on myöhemmin arvioitu, että EETS-palveluntarjoajan henkilötietojen käsittelyperuste voisi olla tilanteesta riippuen joko sopimus tai lakisääteinen velvoite. Sijaintitietojen käsittely liittyy etenkin sopimukseen EETS-palveluntarjoajan ja ajoneuvon omistajan tai haltijan välillä. Sopimuksen yksityiskohdista päätetään viime kädessä EETS-palveluntarjoajan ja käyttäjän välillä. Mikäli joku EETS-palveluntarjoaja päättäisi aloittaa toiminnan Suomessa, sen olisi rekisterinpitäjänä arvioitava palvelunsa tietosuojavaikutukset. Näin ollen tulevaan kehitykseen liittyy useita epävarmuustekijöitä, eikä tässä vaiheessa esityksessä ole mahdollista tehdä etukästä vaikutustenarviointia.

Tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä

EU-jäsenvaltioiden viranomaiset luovuttavat toisilleen jo nykyisin liikenteeseen liittyvää tietoa Eucaris-järjestelmän kautta. EETS-direktiivi laajentaa tämän tietojenvaihdon koskemaan myös laiminlyötyjä tiemaksuja. Viranomaisten on noudatettava tietojenvaihdossa yleistä tietosuojasetusta, ja Liikenne- ja viestintävirasto seuraa Eucaris-järjestelmän toimintaa ja poikkeamailmoituksia. Näin ollen vaikutukset henkilötietojen suojan tasoon arvioidaan vähäisiksi. Lisäksi on huomioitava, että Liikenne- ja viestintävirasto saa jo nykyisin luovuttaa rekisteristä tietoja ulkomaan viranomaisille tai viranomaistehtäviä varten, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan yhteisön lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen (laki liikenteen palveluista (320/2017) 230 §:n 2 momentti). Myös esimerkiksi luonnollisella henkilöllä on mahdollisuus saada rekisteritunnuksen perusteella yksittäisluovutuksena tieto ajoneuvon omistajan tai haltijan yhteystiedoista (laki liikenteen palveluista 227 §). Nyt tämä tietojensaanti automatisoidaan jäsenvaltioiden viranomaisten välillä.

Tietojenvaihdon tavoitteena on maksamattomien tiemaksujen periminen, millä on vaikutusta yksilön oikeusasemaan. Kun tiedot saadaan suoraan jäsenvaltioiden viranomaisrekistereistä, tietojen oikeellisuuteen voidaan lähtökohtaisesti luottaa. Rekisterinpitäjien tulee kuitenkin yleisesti huolehtia tietojen oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta osana rekisterinpitäjävelvoitetta. Tässä yhteydessä on huomioitava, että sähköinen tietullijärjestelmä voi perustua rekisteritunnuksen automaattiseen tunnistamiseen. On mahdollista, että rekisteritunnus voidaan lukea virheellisesti, mikä voi johtaa laskutuksen kohdentumiseen väärin. Tämä seikka ei kuitenkaan liittyisi tietojen luovuttamiseen viranomaiseen rekisterinpitäjänä vaan tietullipalvelujen tarjoajaan tai tietulliope-
raattoriin rekisterinpitäjänä. Onkin tärkeää, että kansalliset tietosuojaj- ja muut valvontaviranomaiset valvovat palveluntarjoajien tietojenkäsittelyn asianmukaisuutta niissä maissa, joissa tiemaksut ovat käytössä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Esityksen tavoitteena on panna EETS-direktiivi kansallisesti täytäntöön. Koska sääntely ei jätä suurta kansallista liikkumavaraa jäsenvaltioille, varsinaisia muita toteuttamisvaihtoehtoja ei ole arvioitu. Liikkumavaraa on kuitenkin jätetty joissain yksittäisissä artikloissa, mutta niissäkin liikkumavaran käyttö rajoittuu pitkälti siihen, että jäsenvaltio saa päättää, alkaako se soveltaa

kyseistä säännöstä. Tällaisia yksittäisiä liikkumavaran piiriin kuuluvia säännöksiä ovat esimerkiksi pilottitietullijärjestelmää koskevat säännökset, joita on käsitelty jo edellä esityksessä sekä säännöskohtaisissa perusteluissa.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

EETS-palveluita on otettu hitaasti käyttöön EU-jäsenvaltioissa siihen verrattuna, että niitä koskeva sääntely on ollut voimassa jo useita vuosia. Kaikkien jäsenvaltioiden on pantava uudistettu EETS-sääntely kansallisesti täytäntöön 19.10.2021 mennessä. Suuri osa yksityiskohtaisista EETS-vaatimuksista, kuten yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevat vaatimukset, tulevat jatkossa suoraan sovellettavissa komission asetuksista, joten odotettavissa on, että jäsenvaltioiden sääntelykehykset lähentyvät toisiaan ja eroavaisuudet kansallisissa täytäntöönpanoa koskevissa ratkaisuissa vähenevät.

Muutamissa EU-jäsenvaltioissa on jo perustettu EETS-tietullikohteita tai niihin on rekisteröity EETS-palveluntarjoajia. Esimerkiksi Alankomaissa on rekisteröity yksi EETS-palveluntarjoaja ja Saksassa muutamia. Maantieteellisesti Suomea lähimpänä olevat EETS-tietullikohteet ovat Ruotsissa ja Tanskassa sijaitsevia siltoja.

6 Lausuntopalautte

Suurin osa lausunnonantajista kannatti hallituksen esitysluonnosta. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että esityksellä ei otettaisi käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä. Useat totesivat eurooppalaisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuuden olevan hyvä tavoite.

Muutamissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota sähköisten tietullijärjestelmien tietosuojavaikutuksiin. Tietosuoja ja yksityisyydensuojan toteutumisesta ja tietosuojavaikutusten huomioimista pidettiin niissä tärkeänä. Tietosuojavaikutusten mukaan, jos sähköisiä tietullijärjestelmiä otetaan käyttöön, niiden tietosuojavaikutukset tulee ottaa lainvalmistelussa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa huomioon. Tietosuojavaikutuksiin liittyvän lausuntopalautteen johdosta ei ole havaittu tarvetta tehdä muutoksia esitysluonnokseen. Tietosuoja ja tietosuojavaikutusten merkitykseen on kiinnitetty huomiota useassa esityksen kohdassa. Esimerkiksi tietosuojavaikutuksia koskevassa 4.2.4 kohdassa on todettu, että mikäli joku EETS-palveluntarjoaja päättäisi aloittaa toiminnan Suomessa, sen olisi rekisterinpitäjänä arvioitava palvelunsa tietosuojavaikutukset. Koska tulevaan kehitykseen liittyy useita epävarmuustekijöitä, tässä esityksessä ei ole mahdollista tehdä etukäteistä vaikutustenarviointia.

Autoliitto ry, Espoon kaupunki ja Suomen Taksiliitto ry toivat lausunnoissaan esiin näkemyksiään tietullijärjestelmien käyttöönottamisen tarpeellisuudesta ja tiemaksujen käyttöönotosta. Lausuntopalaute ei ole aiheuttanut muutoksia esitykseen. Koska nyt täytäntöön pantavaan EETS-direktiiviin ei sisälly velvoitetta kansallisten tietullien perustamiselle, esityksessä ei ole tarkasteltu niiden käyttöönottamisen tarpeellisuutta Suomen tai yksittäisen paikkakunnan tasolla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esitti, että Suomessa tulisi ottaa käyttöön raskaan liikenteen vinjettimaksu. Kansallisesti raskaan liikenteen vinjettimaksun käyttöönoton valmistelusta vastaisi valtiovarainministeriö, eikä aihetta tästä syystä ole tarkasteltu tässä liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemissa esityksessä.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) kiinnitti huomiota siihen, että sähköiset tietullijärjestelmät perustuvat tällä hetkellä satelliittipaikannus- (GNSS), matkaviestintä- tai mikro-

aaltotekniikkaan (DSRC). Tulevaisuudessa tulisi HSL:n mukaan harkita, pitäisikö yhdenmukaistamiskehityksessä huomioida rekisterikilpien tunnistamiseen (ANPR) perustuvan teknologian standardisointi EU-tasolla. Tässä esityksessä ei kuitenkaan ole tarkasteltu ANPR-teknologiaa, koska nyt täytäntöön pantavan EETS-direktiivin sääntely kytkeytyy lähinnä ajoneuvolaitteen hyväksyntään, tarjontaan ja näihin liittyviin teknisiin standardeihin. ANPR-teknologiaan perustuvia tietullijärjestelmiä ei ole vastaavalla tavalla yhdenmukaistettu EU-sääntelyssä.

Liikenne- ja viestintävirasto kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että virastolle tulee turvata riittävät resurssit, mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä. Esityksen perusteluissa on jo tunnistettu, että viraston resurssitarpeet olisi arvioitava ja linjattava, jos se käytännössä joutuisi tulevaisuudessa hoitamaan laissa sille osoitettuja valvontatehtäviä.

Työ- ja elinkeinoministeriö esitti lakiteknisen huomion, joka on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

7 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Soveltamisala.

Pykälän 1 momentin mukaan laissa säädettäisiin eurooppalaisesta sähköisestä tietullipalvelusta ja sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 1 §:n 1 momenttia. Voimassa olevalla lailla on pantu täytäntöön yhteentoimivuusdirektiivi sekä EETS-päätös. Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520 sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EETS-direktiivi), joka korvaa molemmat edellä mainitut säädökset. Momentissa käytetyt määritelmät ja terminologia muutettaisiin vastaamaan uutta direktiiviä. Momentti perustuisi osin direktiivin 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohtaan.

Pykälän 2 momentin mukaan laissa säädettäisiin myös tiemaksujen laiminlyöntiin liittyvästä ajoneuvojen rekisteritietojen vaihtamisesta Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä. Säännös olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohtaa. Tiemaksun laiminlyönti on määritelmänä laaja. Lain soveltamisalaan kuuluvat erilaiset tiemaksujen laiminlyöntitilanteet, joita on tarkemmin kuvattu myöhemmin 27 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa.

Pykälän 3 momentin mukaan laki ei koskisi pieniä, yksinomaan paikallisia sähköisiä tietullijärjestelmiä. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 1 §:n 3 momenttia ja EETS-direktiivin 1 artiklan 2 kohdan b alakohtaa. Selvää olisi, että ehdotetun lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät myös muut sellaiset maksut, jotka eivät ole soveltamisalassa tarkoitettuja sähköisiä tietulleja, kuten esimerkiksi pysäköintimaksut, jotka on mainittu EETS-direktiivin 1 artiklan 3 kohdassa. Soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät myös sellaiset tietullijärjestelmät, jotka eivät ole 2 §:n 7 kohdassa tarkoitettuja sähköisiä tietullijärjestelmiä.

2 §. Määritelmät. Pykälä sisältäisi keskeisimmät EETS-direktiivissä käytetyt määritelmät. Määritelmät vastaisivat EETS-direktiivin 2 artiklan määritelmiä. Niitä artiklassa mainittuja määritelmiä, joilla ei ole liityntää ehdotetun lain säännöksiin, ei määriteltäisi.

3 §. Sähköisiä tietullijärjestelmiä ja ajoneuvolaitteita koskevat vaatimukset. Pykälässä säädettäisiin sähköisiä tietullijärjestelmiä ja ajoneuvolaitteita koskevista vaatimuksista. Pykälä vastaisi asiallisesti osin voimassa olevan lain 3 §:ää, mutta siihen lisättäisiin momentteja, joissa

säädettäisiin ajoneuvolaitteita koskevista vaatimuksista. Pykälä vastaisi pääosin EETS-direktiivin 3 artiklassa säädettyä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin niistä tekniikoista, joihin sähköisten tietullijärjestelmien on perustuttava, jos niissä edellytetään ajoneuvolaitteiden asennusta tai käyttöä. Näitä ovat satelliittipaikannus, matkaviestintä ja 5,8 gigahertsin mikroaaltotekniikka. Sähköinen tietullijärjestelmä voisi perustua yhteen tai useampaan näistä tekniikoista. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 3 §:ää ja EETS-direktiivin 3 artiklan 1 kohtaa, mutta sen terminologia olisi voimassa olevaa lakia teknologianeutraalimpi.

Pykälän *2 momentin* mukaan ajoneuvolaitteiden tulisi täyttää ehdotetussa laissa säädettyt sekä sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014) radiolaitteille ja sähköturvallisuuslaissa (1135/2016) sähkölaitteille ja -laitteistoille säädetty vaatimukset. Ajoneuvolaitteen tulisi olla yhteentoimiva ja pystyttävä viestimään sähköisten tietullijärjestelmien kanssa. Niiden ajoneuvolaitteiden, jotka käyttävät satelliittipaikannustekniikkaa, on oltava yhteensopivia eurooppalaisen satelliittipaikannusjärjestelmä Galileon ja Euroopan geostationaarisen navigointisäätöjärjestelmän (EGNOS) paikannuspalvelujen kanssa. Säännökset perustuvat EETS-direktiivin 5 artiklan 4 kohtaan sekä 3 artiklan 3 ja 4 kohtaan.

Pykälän *3 momentin* mukaan ajoneuvolaitteessa voitaisiin käyttää sen omia laitteistoja ja ohjelmistoja taikka osia muista ajoneuvossa olevista laitteistoista ja ohjelmistoista tai molempia. Ajoneuvolaite voisi käyttää viestimiseen muiden ajoneuvossa olevien laitteistojärjestelmien kanssa muita kuin 1 momentissa tarkoitettuja tekniikoita sillä edellytyksellä, että käyttö ei vaaranna liikenneturvallisuutta, palvelun laatua tai yksityisyyden suojaa. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 3 artiklan 5 kohdan ensimmäistä alakohtaa.

Pykälän *4 momentin* mukaan ajoneuvolaitteita saisi käyttää tietullipalveluiden lisäksi muiden palvelujen toteuttamiseen. Tällaiset muut palvelut voisivat olla muita sijaintisidonnaisia palveluja kuin tietullipalveluja, kuten liikenne- tai häiriötietoja koskevia palveluita. Edellytys olisi, että ajoneuvolaitteiden käyttö muihin tarkoituksiin ei saa haitata tietullipalveluja missään EETS-tietullikohteessa. Säännöksen tarkoitus on mahdollistaa sellaisten ajoneuvolaitteiden kehittäminen, jotka teknisiltä ominaisuuksiltaan soveltuisivat muiden palveluiden toteuttamiseen. Tarkoitus ei siten esimerkiksi ole luoda perustetta henkilötietojen käsittelylle muihin käyttötarkoituksiin. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 3 artiklan 5 kohdan toista alakohtaa.

4 §. EETS-palveluntarjoajan lupa. Pykälässä säädettäisiin EETS-palveluntarjoajaa koskevista vaatimuksista sekä luvan myöntämisen ja peruuttamisen edellytyksistä. Pykälä pysyisi asiallisesti pääosin saman sisältöisenä kuin voimassa olevan lain 4 §. Ehdotetun pykälän otsikkoa muutettaisiin kuitenkin vastaamaan paremmin pykälän sisältöä. Pykälässä selvennettäisiin, että kyse on lupamenettelystä, erotuksena voimassa olevan pykälän käyttämään rekisteröintimenettelyyn. Palveluntarjoajan merkitsemisestä EETS-palveluntarjoajia koskevaan rekisteriin säädettäisiin 23 §:ssä. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 4 artiklaa.

Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi luvan toimia EETS-palveluntarjoajana Suomeen sijoittautuneille EETS-palveluntarjoajille. Lupa myönnettäisiin palveluntarjoajan hakemuksesta. Pykälässä lueteltaisiin tyhjentävästi luvan myöntämisen edellytyksenä olevat vaatimukset, joiden täytyessä lupa olisi myönnettävä. Momentin 1 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla EN ISO 9001 –sertifikaatti tai vastaava. Vastaavan sertifikaatin vaatimus perustuu suoraan EETS-direktiiviin. Momentin 2 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla tarvittavat tekniset laitteet. Teknisillä laitteilla tarkoitetaan laitteita ja muita teknisiä vaatimuksia, jotka ovat tarpeen sähköisen tietullijärjestelmän toimimiseksi. Mo-

mentin 3 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus tai sertifikaatti, jolla todistetaan, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat eritelmien mukaisia. Momentin 4 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla pätevyys sähköisten tietullipalvelujen tarjoamisessa tai muussa vastaavassa toiminnassa. Muuta vastaavaa toimintaa ei olisi määritelty tarkemmin. EETS-palvelujen ollessa vasta kehitysvaiheessa vastaavan pätevyyden määrittely ei ole tarkoituksenmukaista ja voisi johtaa siihen, että sinänsä päteviä toimijoita rajattaisiin tahattomasti sääntelyn ulkopuolelle. Vaatimus perustuu lisäksi suoraan EETS-direktiiviin. Momentin 5 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla asianmukainen vakavaraisuus. EETS-palveluntarjoaja ei täyttäisi vakavaraisuuden vaatimusta, jos se tai siinä arvo-paperimarkkinain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla määräysvaltaa käyttävä osakkeenomistaja on asetettu konkurssiin kahden viimeisimmän vuoden aikana tai sillä on veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä tai muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykynsä nähden vähäistä suurempia, tai velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksiin tai se on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Momentin 6 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla jatkuva ja kattava riskinhallintasuunnitelma, joka auditoidaan vähintään joka toinen vuosi. Momentin 7 kohdan mukaan EETS-palveluntarjoajalla tulisi olla hyvä maine.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin 1 momentin mukaisiin EETS-palveluntarjoajaa koskeviin vaatimuksiin kuuluva hyvä maine. Palveluntarjoajan ei katsottaisi täyttävän hyvämaineisuuden vaatimusta, jos sen vastuuhenkilö on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan EETS-palveluntarjoajan edustajana. EETS-palveluntarjoajan vastuuhenkilöllä tarkoitetaan henkilöä, joka merkitään viranomaisen julkiseen rekisteriin yhtiömiehenä, vastuunalaisena yhtiömiehenä, toimitusjohtajana, yrityksen hallituksen jäsenenä tai varajäsenenä taikka henkilönä, jolla on procura tai nimenkirjoitusoikeus. Tämä vastaa luottotietolain (527/2007) 3 §:n 3 kohdan määritelmää yrityksen vastuuhenkilöstä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin luvan peruuttamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston olisi peruutettava myöntämänsä lupa, jos palveluntarjoaja ei enää täytä 1 momentissa asetettuja vaatimuksia ja puute on olennainen. Ennen peruuttamista viraston olisi kohtuullisessa määräajassa annettava palveluntarjoajalle tilaisuus korjata vaatimuksiin liittyvä puutteellisuus.

5 §. EETS-palvelun kattavuus. Pykälässä säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta tarjota palvelua kattavasti. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 5 §:ää, mutta sitä muutettaisiin huomattavilta osin. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta tehdä vähintään neljän jäsenvaltion kaikki EETS-tietullikohteet kattavat EETS-sopimukset tietullioperaattorin kanssa kolmen vuoden kuluessa 4 §:n mukaisen luvan myöntämisestä EETS-palveluntarjoajalle. Ehdotettu säännös vastaisi voimassa olevan lain 5 §:n 1 momenttia ja EETS-direktiivin 5 artiklan 1 kohtaa. Ehdotettu säännös merkitsisi muutosta nykytilaan. Ehdotuksessa EETS-palveluntarjoaja saisi enemmän aikaa sopimusten tekemiseen. Sopimukset olisi tehtävä kolmen vuoden kuluessa EETS-palveluntarjoajalle. Toinen muutos nykytilaan verrattuna olisi vaatimus siitä, että EETS-palveluntarjoajan on tehtävä kaikki EETS-tietullikohteet kattavat EETS-sopimukset tietullioperaattorien kanssa, jotka sijaitsevat vähintään neljän jäsenvaltion alueella. EETS-sopimus ei enää kattaisi kaikkia olemassa olevia EETS-tietullikohteita, vaan se kattaisi vähintään neljän jäsenvaltion alueella olevat tietullikohteet.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että 1 momentissa säädetyn lisäksi EETS-palveluntarjoajan EETS-sopimusten on katettava kaikki tietyn jäsenvaltion EETS-tietullikohteet kahden vuoden kuluessa ensimmäisen sopimuksen tekemisestä siinä jäsenvaltiossa. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklan 1 kohdan viimeistä virkettä.

Pykälän 3 *momentin* mukaan EETS-palveluntarjoajan olisi pidettävä palvelua jatkuvasti yllä kaikissa EETS-tietullikohteissaan sen jälkeen, kun se on tehnyt kohteista sopimukset. Momentti vastaisi asiallisesti osin voimassa olevan lain 5 §:n 2 momenttia ja EETS-direktiivin 5 artiklan 2 kohtaa. Ehdotettu momentti merkitsisi kuitenkin osin muutosta nykytilaan. Ehdotuksessa EETS-palveluntarjoaja velvoitettaisiin pitämään EETS-palvelua jatkuvasti yllä. Mikäli palvelun ylläpitäminen ei onnistuisi tietullioperaattorista johtuvasta syystä, tulisi EETS-palveluntarjoajan ryhtyä uudelleen ylläpitämään palvelua kyseisessä kohteessa mahdollisimman pian syyn tai esteen lakattua. Voimassa olevan lain säännökseen sisältyvä vaatimus palvelun palauttamisesta 6 kuukauden kuluessa poistuisi, ja tilalle tulisi velvollisuus palauttaa palvelu mahdollisimman pian.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta julkaista verkkosivuillaan tieto niistä EETS-tietullikohteista, joissa se ylläpitää palvelua, ja niiden mahdollisista muutoksista. EETS-palveluntarjoajan olisi lisäksi kuukauden kuluessa 4 §:ssä tarkoitetun luvan myöntämisestä julkaistava yksityiskohtaiset suunnitelmat palvelunsa mahdollisesta laajentamisesta muihin EETS-tietullikohteisiin. Tässä momentissa tarkoitetut tiedot olisi päivitettävä vuosittain. Ehdotus vastaisi osin voimassa olevan lain 5 §:n 3 momenttia ja EETS-direktiivin 5 artiklan 3 momenttia. Ehdotuksella tarkennettaisiin ja muutettaisiin nykyistä momenttia direktiivin edellyttämällä tavalla. Siihen lisättäisiin EETS-palveluntarjoajalle uusi velvollisuus yksityiskohtaisten suunnitelmien julkaisuun verkkosivuillaan kuukauden kuluessa rekisteröimisestään. Lisäksi momentissa tarkoitettuja tietoja olisi päivitettävä vuosittain. Pykälän tarkoituksena on saattaa tieto EETS-palveluntarjoajan palvelun laajuudesta EETS:n käyttäjien saataville.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta tehdä Liikenne- ja viestintävirastolle vuosittain ilmoitus palvelunsa kattavuudesta EETS-tietullikohteissa. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 5 §:n 4 momenttia.

6 §. EETS-palveluntarjoajan antama palvelu. Pykälässä säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan antamasta palvelusta EETS:n käyttäjälle. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 6 §:ää. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklaa.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta antaa EETS:n käyttäjälle ajoneuvolaitteet, jotta EETS-tietullipalvelua on mahdollista käyttää. Vastaava velvoite sisältyy voimassa olevan lain 6 §:n 2 momenttiin. Momentti vastaisi osin EETS-direktiivin 5 artiklan 4 kohtaa. Ajoneuvolaitteiden teknisistä vaatimuksista säädettäisiin lain 3 §:ssä.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta pitää luetteloa EETS:n käyttäjien kanssa tekemiinsä EETS-sopimuksiin liittyvistä käytöstä poistetuista ajoneuvolaitteista. Luettelon avulla tietullioperaattori pystyy seuraamaan, minkä ajoneuvon liikkumisesta tietullikohteessa se saa maksun palveluntarjoajan kautta ja minkä laskutuksesta se vastaa itse. Luetteloinnin avulla voidaan myös varmistaa, ettei käyttäjiä enää laskuteta käytöstä poistettujen ajoneuvolaitteiden perusteella. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklan 5 kohtaa.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvollisuudesta julkaista verkkosivuillaan sopimusehdot, joita se soveltaa EETS:n käyttäjien kanssa tekemiinsä palvelusopimuksiin. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklan 6 kohtaa.

Pykälän 4 momentin mukaan niistä EETS-palveluntarjoajan velvoitteista, jotka koskevat EETS:n käyttäjille annettavaa palvelua ja teknistä tukea, säädetään eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tarjoajien yksityiskohtaisista velvollisuuksista, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tietullikohteen määrittämisen vähimmäissisällöstä, sähköisistä rajapinnoista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja päätöksen 2009/750/EY kumoamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/204. Momentissa täytäntöönpanoasetukselle annettaisiin lyhytnimike, jota käytettäisiin jäljempänä säädöksessä.

7 §. EETS:n käyttäjien laskuttaminen. Pykälässä säädettäisiin EETS:n käyttäjien laskuttamisesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 7 §:ää ja EETS-direktiivin 5 artiklan 7 ja 11 kohtia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan velvoitteesta toimittaa tietullioperaattorille välttämättömät tiedot EETS:n käyttäjän ajoneuvosta tietullien laskemiseksi tai kaikki välttämätön tieto EETS-palveluntarjoajan EETS-käyttäjältä veloittamien tietullien laskentatavan tarkastamiseksi. Näin tietullioperaattori pystyy tarkistamaan, että EETS-käyttäjältä laskutetaan oikean verran tiemaksuja ja että tietullioperaattori perii oikean määrän tiemaksusta. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklan 7 kohtaa.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin selvytyden vuoksi informatiivinen viittaus EETS-täytäntöönpanoasetukseen, jossa säädetään EETS-palveluntarjoajan velvoitteista koskien EETS:n käyttäjien laskuttamista.

8 §. EETS-palveluntarjoajan tiedonantovelvoitteet. Pykälässä säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan tiedonantovelvoitteista. Pykälä olisi uusi.

Pykälän 1 momentin mukaan EETS-palveluntarjoajan olisi pyynnöstä välittömästi annettava tietullioperaattorille välttämättömät tiedot tiemaksun epäilyyn laiminlyöntiin liittyvästä ajoneuvosta ja kyseisen ajoneuvon omistajasta tai haltijasta, joka on EETS-palveluntarjoajan asiakas. Momentin tarkoituksena olisi pyrkiä varmistamaan, että EETS-palveluntarjoajat tekevät yhteistyötä tietullioperaattoreiden kanssa niiden toimissa rikkomuksesta epäiltyjen tunnistamiseksi. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklan 8 kohdan ensimmäistä alakohtaa.

Pykälän 2 momentin mukaan tietullioperaattorilla olisi oikeus saada EETS-palveluntarjoajalta välttämättömät tiedot niistä EETS-palveluntarjoajan asiakkaiden omistamista tai hallinnassa olevista ajoneuvoista, joilla on tietynä ajankohtana ajettu tietullioperaattorin vastuulla olevassa EETS-tietullikohteessa. Tietullioperaattorilla on oikeus saada myös ajoneuvojen omistajia tai haltijoita koskevat välttämättömät tiedot. Edellä mainittujen tietojen on oltava välttämättömiä tietullioperaattorin laissa säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseksi. Tällaisia laissa säädettyjä velvollisuuksia voisi olla erilaisia siitä riippuen, otetaanko Suomessa käyttöön sähköisiä tietullijärjestelmiä. EETS-palveluntarjoajan olisi annettava pyydetyt tiedot kahden päivän kuluessa pyynnön saamisesta. Momentin tarkoituksena on säätää tietullioperaattorin oikeudesta saada tiedot EETS-palvelun käyttäjistä, jotta tietullioperaattori pystyy täyttämään laissa säädetty velvollisuutensa viranomaisia kohtaan. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 5 artiklan 8 kohdan ensimmäistä alakohtaa ja 5 artiklan 9 kohtaa.

Pykälän 3 momentin mukaan tietullioperaattori ei saisi luovuttaa tietoja edelleen kenellekään muulle taholle, jollei laissa toisin säädettäisi. Tietullioperaattorin ja tietullipalvelujen tarjoajan kuuluessa samaan yksikköön tietoja saisi käyttää ainoastaan tietullioperaattorin laissa säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseksi. Momentilla pantaisiin täytäntöön EETS-direktiivin 5 artiklan 8 kohdan toinen alakohta ja 9 kohta. Näiden kohtien mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tietullioperaattori ei anna tietoja muille tietul-

lipalvelujen tarjoajille. Pykälän tarkoituksena olisi näin ollen estää tietojen luovuttaminen edelleen, ellei jollain taholla, esimerkiksi viranomaisella, olisi siihen laissa säädetty nimenomainen oikeus. Lain määritelmien mukaan tietulioperaattori voi olla julkinen tai yksityinen yksikkö. Suomessa ei toistaiseksi ole yhtään tällaista toimijaa, eikä tiedossa ole, mikä taho voisi mahdollisesti tällaisena toimia. Mikäli tietulioperaattorina toimisi viranomainen tai muu julkista hallintotehtävää hoitava taho, tässä pykälässä tarkoitetut tiedot kuuluisivat lähtökohtaisesti julkisuuslain salassapidon piiriin. Pykälässä tarkoitetut tiedot olisivat luonteeltaan asiakastietoja, joten niiden voidaan katsoa olevan salassa pidettäviä sillä perusteella, että ne sisältävät tietoja liikesalaisuudesta. Momentti ei tässä tapauksessa merkitsisi uutta julkisuuden rajoitusta.

EETS-palveluntarjoajien tietulioperaattoreille sekä 7 että 8 §:n perusteella antamien tietojen käsittelyssä on otettava huomioon EU:n yleisestä tietosuoja-asetuksesta aiheutuvat velvoitteet. Ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevat tiedot sisältäisivät henkilötietoja. Henkilötietojen käsittelyn laimukaisuudesta säädetään EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaan henkilötietojen käsittely on laillista, mikäli se on tarpeen sellaisen sopimuksen täytäntöön panemiseksi, jossa rekisteröity on osapuolena, tai sopimuksen tekemistä edeltävien toimenpiteiden toteuttamiseksi rekisteröidyn pyynnöstä. Käsittely on laillista myös silloin, jos se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. EETS-palveluntarjoajan ja tietulioperaattorin on tehtävä ehdotuksen mukaan sopimus. Suuri osa henkilötietojen käsittelystä perustuu kuitenkin ehdotuksen mukaisiin lakisääteisiin velvollisuuksiin, kuten 8 §:ssä ehdotettaviin säännöksiin. Henkilötietojen käsittelyperustetta on siten perusteltua arvioida ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen lakisääteiseen tehtävään perustuvan käsittelyperusteen kannalta. Mahdollinen voi kuitenkin olla myös sopimukseen perustuva käsittelyperuste. Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen suoja tulee jatkossa turvata ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain (1050/2018) nojalla (PeVL 14/2018 vp). Yleisen tietosuoja-asetuksen voidaan myös nyt katsoa muodostavan käsittelylle riittävän säännöspohjan perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta.

9 §. *Tietulioperaattorin velvollisuudet tietullijärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi.* Pykälässä säädettäisiin tietulioperaattorin velvollisuuksista tietullijärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 6 ja 15 artiklaa. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 8 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan tietulioperaattori vastaisi tietullikohteen yhteentoimivuudesta ja sen olisi laadittava vastuullaan olevasta EETS-tietullikohteesta määrittäminen sekä ylläpidettävä EETS-tietullikohdetta määrittäksen mukaisesti. EETS-tietullikohteen määrittäksessä olisi oltava yksityiskohtainen suunnitelma yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointia koskevasta prosessista. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan ensimmäistä alakohtaa kohtaa ja voimassa olevan lain 8 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan uutta sähköistä tietullijärjestelmää perustettaessa järjestelmästä vastaisuudessa vastaavan tietulioperaattorin olisi julkaistava verkkosivuillaan EETS-tietullikohteen määrittäminen riittävän ajoissa ennen uuden EETS-tietullikohteen toiminnan käynnistämistä. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa EETS-tietullikohteesta kiinnostuneiden EETS-palveluntarjoajien akkreditointi viimeistään kuukautta ennen uuden toiminnan käynnistämistä, ottaen asianmukaisesti huomioon EETS-direktiivin 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointia koskevien prosessien keston. Määrittäminen olisi julkaistava niin riittävässä ajoin ennen uuden EETS-tietullikohteen perustamista, että EETS-palveluntarjoajille olisi tosiasialliset mahdollisuudet akkreditointua säädetyssä ajassa. Akkreditoinnilla tarkoitetaan EETS-direktiivin 2 artiklan 20 koh-

dan mukaan tietulioperaattorin määrittämää ja ohjaamaa prosessia, joka EETS-palveluntarjoajan on käytävä läpi ennen kuin sille annetaan lupa tarjota EETS-palveluja EETS-tietullikohteessa. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa sekä 15 artiklan 1 kohtaa. Momentti olisi uusi.

Pykälän 3 *momenttiin* sisältyisi informatiivinen viittaus EETS-täytäntöönpanoasetukseen, jossa säädetään tarkemmin yhteentoimivuuden teknisistä ja menettelyllisistä ehdoista sekä tietullikohteen määrittämisen sisällöstä.

Pykälän 4 *momentin* mukaan sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, tietullijärjestelmästä vastaavan tietulioperaattorin olisi julkaistava verkkosivuillaan ennen sähköisen tietullijärjestelmän olennaista muuttamista EETS-tietullikohteen määrittämisessä yksityiskohtainen suunnitelma kohteeseen jo akkreditoituneiden EETS-palveluntarjoajien eritelmien mukaisuuden ja yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöönotto- ja soveltuvuuden uudelleearvioinnista. Tällä pyritään siihen, että EETS-tietullikohteeseen jo akkreditoidut EETS-palveluntarjoajat voivat mukauttaa yhteentoimivuuden osatekijöitään uusiin vaatimuksiin ja hankkia uuden akkreditoinnin viimeistään kuukautta ennen muutetun järjestelmän toiminnan käynnistämistä, ottaen asianmukaisesti huomioon yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointia koskevien prosessien keston. Tietulioperaattorin olisi noudatettava kyseistä suunnitelmaa. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan kolmatta alakohtaa sekä 15 artiklan 1 kohtaa. Momentti olisi uusi.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin, että mikäli EETS-tietullikohteeseen ei vastaisi EETS:n yhteentoimivuudelle säädettyjä teknisiä ja menettelyllisiä ehtoja, vastuullisen tietulioperaattorin olisi toteutettava korjaavia toimenpiteitä, jotta tietullijärjestelmän EETS-yhteentoimivuus säilyisi. Vastuullinen tietulioperaattori voi arvioida ongelmaa asianomaisten sidosryhmien kanssa ja toteuttaa vastuualueensa rajoissa korjaavia toimenpiteitä EETS-yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Momentin tarkoituksena on säätää tietulioperaattoriin kohdistuva velvoite varmistaa, että EETS-tietullikohteeseen vastaa yhteentoimivuudelle asetettuja vaatimuksia, ja mikäli EETS-tietullikohteeseen ei vastaisi näitä vaatimuksia, tietulioperaattorilla on velvollisuus toteuttaa korjaavia toimenpiteitä. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 1 kohtaa.

Pykälän 6 *momentin* mukaan tietulioperaattorin olisi toimittava yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa syrjimättömästi ja yhteistyössä EETS-palveluntarjoajien, valmistajien ja ilmoitettujen laitosten kanssa. Tietulioperaattorin on otettava huomioon myös EETS-täytäntöönpanoasetuksen vaatimukset. Säännöksen tarkoituksena olisi varmistaa, että valittuun teknologiaan ja yhteentoimivuuteen liittyvissä seikoissa ei tosiasiallisesti syrjitä keuhkiaan markkinatoimijaa. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 8 kohtaa ja voimassa olevan lain 8 §:n 5 momenttia.

10 §. *EETS-palveluntarjoajan hyväksyminen EETS-tietullikohteeseen.* Pykälässä säädettäisiin EETS-palveluntarjoajan hyväksymisestä EETS-tietullikohteeseen. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklaa sekä osittain voimassa olevan lain 8 §:ää

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että tietulioperaattorin on hyväksyttävä kaikki EETS-palveluntarjoajat, jotka haluavat tarjota EETS-palveluja sen vastuulle kuuluvissa tietullikohteissa. Hyväksynnän edellytyksenä olisi, että EETS-palveluntarjoaja noudattaa EETS-tietullikohteen määrittämisessä vahvistettuja velvoitteita ja yleisiä ehtoja. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 3 kohtaa ja voimassa olevan lain 8 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, ettei tietulioperaattori saa vaatia EETS-palveluntarjoajalta sellaisia teknisiä tai menettelyllisiä ratkaisuja, jotka estävät EETS-palveluntarjoajan yhteentöimivuuden osatekijöiden ja sähköisen tietullijärjestelmän välisen yhteentöimivuuden muissa EETS-tietullikohteissa. Momentti olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 3 kohdan kolmatta alakohtaa.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että tietulioperaattorin ja EETS-palveluntarjoajan välisessä sopimuksessa olisi sallittava, että EETS-palveluntarjoaja laskuttaa tietullin suoraan EETS-käyttäjältä. Momentin mukaan EETS-palveluntarjoajan olisi laskutettava EETS:n käyttäjää tietullioeraattorin nimissä, jos tietullioeraattori sitä pyytäisi. Momentti olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 4 kohtaa.

Pykälän 4 *momentin* mukaan tietullioeraattorin olisi hyväksyttävä kanssaan sopimussuhteessa olevilta EETS-palveluntarjoajilta kaikki EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti sertifioituit toimivat ajoneuvolaitteet, jotka eivät sisälly 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun käytöstä poistettujen ajoneuvolaitteiden luetteloon. Momentin tarkoituksena on varmistua siitä, ettei tietullioeraattori aseta EETS-palveluntarjoajan ajoneuvolaitteelle kohtuuttomia vaatimuksia. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 6 kohtaa ja voimassa olevan lain 8 §:n 3 momenttia.

11 §. *Korvaava palvelu EETS:n häiriötilanteessa.* Pykälässä säädettäisiin korvaavasta palvelusta EETS:n häiriötilanteessa. EETS:n toiminnan häiriintyessä tietullioeraattorista johtuvista syistä tietullioeraattorin olisi huolehdittava korvaavasta palvelusta liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Korvaavalla palvelulla tarkoitettaisiin EETS-direktiivin 6 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua alempitasoista palvelua. Kyseessä voisi olla mikä tahansa muu korvaava palvelu, jolla varmistetaan tietullien tosiasiallinen toimintakyky ja liikenteen sujuvuus. Alempitasoisen palvelun turvin ajoneuvot, jotka on varustettu ajoneuvolaitteilla, voivat liikkua turvallisesti mahdollisimman vähäisin viivein ja ilman, että tiemaksun laiminlyöntiä epäillään. Momentissa säädettäisiin vain tietullioeraattorista johtuvista häiriötilanteista, koska EETS-direktiivissä säädetään vain tällaisista tilanteista. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 7 kohtaa.

12 §. *Tietullioeraattorin palvelukorvaus EETS-palveluntarjoajalle.* Pykälässä säädettäisiin tietullioeraattorin palvelukorvauksesta EETS-palveluntarjoajalle. Pykälä olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 7 artiklaa.

Pykälän 1 *momentin* mukaan EETS-palveluntarjoajalla on oikeus palvelukorvaukseen tietullioeraattorilta. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 7 artiklan 1 kohtaa.

Pykälän 2 *momentin* mukaan EETS-palveluntarjoajien palvelukorvauksen määrittämisessä käytetyn menetelmän olisi oltava sama kaikille tiettyyn EETS-tietullikohteeseen akkreditoiduille EETS-palveluntarjoajille. Tietullioeraattorin olisi julkaistava menetelmä osana EETS-tietullikohteen määrittäksen kaupallisia ehtoja EETS-täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklassa tarkoitettulla tavalla. Palvelukorvauksen määrittämisessä käytetyn menetelmän on oltava avoin, syrjimätön ja sama kaikille tiettyyn EETS-tietullikohteeseen akkreditoiduille EETS-palveluntarjoajille. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 7 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan, jos EETS-tietullikohteessa on pääasiallinen palveluntarjoaja, EETS-palveluntarjoajien palvelukorvauksien määrittämisessä käytetyn menetelmän on oltava rakenteeltaan samanlainen kuin menetelmä, jota sovelletaan palvelukorvauksiin pääasiallisen palveluntarjoajan tuottamista vastaavista palveluista. Pääasiallisella palveluntarjoajalla tarkoitetaan EETS-direktiivin 2 artiklan 12 kohdan mukaan tietullipalvelujen tarjoajaa, jolla on erityisiä velvoitteita, kuten velvoite allekirjoittaa sopimuksia kaikkien halukkaiden käyttäjien kanssa, tai erityisiä oikeuksia, kuten erityinen korvaus tai taattu pitkäaikainen sopimus, ja jonka

oikeudet ja velvoitteet ovat erilaisia kuin muilla palveluntarjoajilla. EETS-palveluntarjoajan palvelukorvauksen määrä voi erota pääasiallisen palveluntarjoajan palvelukorvauksesta vain erityisestä syystä. Tällaiseksi erityiseksi syyksi voidaan katsoa pääasiallisen palveluntarjoajan sellaisista erityisvaatimuksista ja –velvoitteista koituvat kustannukset, joita ei ole EETS-palveluntarjoajilla. Erityiseksi syyksi voidaan katsoa myös tarve vähentää EETS-palveluntarjoajien palvelukorvauksista tietullioperaattorin asettamat kiinteät maksut, jotka määräytyvät EETS-vaatimusten mukaisen järjestelmän tarjoamisesta, toiminnasta ja ylläpidosta tietullikohteessa tietullioperaattorille aiheutuvien kustannusten perusteella, akkreditointikustannukset mukaan lukien, jos näitä kustannuksia ei sisällytetä tietulliin. Pykälän 3 momentti vastaisi EETS-direktiivin 7 artiklan 3 kohtaa.

13 §. *EETS:n käyttäjän oikeudet ja velvollisuudet.* Pykälässä säädettäisiin EETS:n käyttäjän oikeuksista ja velvollisuuksista. Pykälä vastaisi asiallisesti osin voimassa olevan lain 9 §:ää, mutta siihen tehtäisiin direktiivistä johtuvia teknisiä lisäyksiä. Voimassa olevan lain 9 §:n 2 ja 3 momentti poistettaisiin. Pykälä vastaisi EETS-direktiivin 10 artiklaa.

Pykälän 1 momentin mukaan EETS:n käyttäjä voisi tilata palvelunsa miltä tahansa EETS-palveluntarjoajalta. Säännös tarkoittaa, että palvelun voisi tilata riippumatta esimerkiksi kansallisuudesta, asuinjäsenvaltiosta tai ajoneuvon rekisteröintivaltiosta. Sopimuksen tekemisen yhteydessä palveluntarjoajan olisi EETS-direktiivin mukaan ilmoitettava EETS:n käyttäjille esimerkiksi hyväksyttävistä maksuvälineistä ja informoitava henkilötietojen käsittelystä. Vaatimus perustuisi EETS-direktiivin 10 artiklan 1 kohtaan. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 9 §:n 1 momenttia.

EETS:n käyttö edellyttää käyttäjän henkilötietojen käsittelyä. Henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta säädetään EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan henkilötietojen käsittely on laillista, mikäli se on tarpeen sellaisen sopimuksen täytäntöön panemiseksi, jossa rekisteröity on osapuolena, tai sopimuksen tekemistä edeltävien toimenpiteiden toteuttamiseksi rekisteröidyn pyynnöstä. Yleisen tietosuoja-asetuksen sääntelyyn ei näiltä osin sisälly kansallista liikkumavaraa. Koska EETS:n käyttö perustuu palveluntarjoajan ja käyttäjän väliseen sopimukseen, henkilötietojen käsittelyperustetta on perusteltua arvioida yleisen tietosuoja-asetuksen sopimukseen perustuvan käsittelyperusteen kannalta. Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen suoja tulee jatkossa turvata ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain nojalla (PeVL 14/2018 vp). Yleisen tietosuoja-asetuksen voidaan myös nyt katsoa muodostavan käsittelylle riittävän säännöspohjan perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan EETS:n käyttäjän katsotaan täyttävän maksuvelvollisuutensa tietullioperaattorille maksaessaan tietullin EETS-palveluntarjoajalleen. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 9 §:n 4 momenttia ja EETS-direktiivin 10 artiklan 2 kohdan ensimmäistä alakohtaa.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos ajoneuvossa on useampi kuin yksi ajoneuvolaite, EETS:n käyttäjän vastuulla on käyttää oikeaa ajoneuvolaitetta tietyssä EETS-tietullikohteessa. Oikean ajoneuvolaitteen käyttäminen on tärkeää, sillä ajoneuvolaite lähettää tiedon ajoneuvon liikkumisesta tietullikohteessa ja näin ollen se vaikuttaa tietullin määräytymiseen ja sen suuruuteen. Momentti olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 10 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa.

Pykälän 4 momentin mukaan niistä EETS:n käyttäjien velvollisuuksista, jotka koskevat tietojen antamista EETS-palveluntarjoajalle sekä ajoneuvolaitteen käyttöä ja käsittelyä, säädetään ajoneuvojen luokittelusta, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun käyttäjien velvollisuuksista,

yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja vähimmäisperusteista ilmoitettujen laitosten kelpoisuudelle annetussa komission delegoidun asetuksen (EU) 2020/203 3 artiklassa. Momentissa annettaisiin delegoidulle asetukselle lyhytnimike, jota käytettäisiin jäljempänä säädöksessä.

14 §. Tietullit. Pykälässä säädettäisiin tietullin määräytymisestä sekä tietullioperaattorien ja EETS-palveluntarjoajien välisistä vastuista laskutuksen perusteena olevien ajoneuvojen liikkumista koskevien tietojen toimittamisessa. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 10 §:ää ja EETS-direktiivin 8 artiklaa.

Pykälän 1 *momentin* mukaan tietullioperaattorin EETS:n käyttäjältä perimä tietulli ei saisi ylittää muilta käyttäjiltä samasta tietullikohteesta perittävää tietullia. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 10 §:n 1 momenttia ja EETS-direktiivin 6 artiklan 5 kohtaa. EETS:n käyttäjältä perittävä tietulli ei saisi ylittää vastaavaa kansallista tai paikallista tietullia. Tämä ei kuitenkaan vaikuttaisi jäsenvaltioiden oikeuteen ottaa käyttöön alennuksia sähköisten tietullien käytön edistämiseksi. Kaikkien tietulleja koskevien alennusten, joita jäsenvaltio tai tietullioperaattori tarjoaa ajoneuvolaitteiden käyttäjille, on oltava avoimia, niistä on ilmoitettava julkisesti, ja niiden on oltava samoin edellytyksin EETS-palveluntarjoajien asiakkaiden saatavilla.

Pykälän 2 *momentin* mukaan, jos EETS-palveluntarjoajan tietullitariffien määrittelemiseen käyttämä ajoneuvon luokitus poikkeaisi tietullioperaattorin käyttämästä, sovellettaisiin tietullioperaattorin käyttämää luokitusta, jollei sen voida osoittaa olevan virheellinen. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 10 §:n 2 momenttia ja EETS-direktiivin 8 artiklan 1 kohtaa. Ajoneuvojen luokittelusta säädetään tarkemmin komission delegoidussa EETS-asetuksessa. EETS:n tukemat ajoneuvon luokitusperusteet eivät saa asettaa rajoituksia tietullioperaattoreille, kun nämä valitsevat tariffijärjestelmiä.

Pykälän 3 *momentin* mukaan tietullioperaattori voisi vaatia EETS-palveluntarjoajalta maksun kaikista kyseisen EETS-palveluntarjoajan hallinnoimaan EETS-käyttäjätiliin liittyvistä tietulli-ilmoituksista ja tietulli-ilmoituksen tekemättä jättämisistä. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 10 §:n 3 momenttia, mutta siinä ei enää viitattaisi kumotun EETS-päätöksen säännöksiin, vaan säännös kirjoitettaisiin auki tähän momenttiin. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 8 artiklan 2 kohtaa. Tietulli-ilmoitus on EETS-palveluntarjoajan tietullioperaattorille tekemä ilmoitus ajoneuvon liikkumisesta EETS-tietullikohteessa.

Pykälän 4 *momentin* mukaan, jos EETS-palveluntarjoaja on lähettänyt tietullioperaattorille 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun luettelon käytöstä poistetuista ajoneuvolaitteista, EETS-palveluntarjoaja ei enää vastaisi kyseisten käytöstä poistettujen ajoneuvolaitteiden käytön kautta tämän jälkeen mahdollisesti aiheutuvista tietulleista. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 10 §:n 3 momenttia ja EETS-direktiivin 8 artiklan 3 kohtaa. Tietullioperaattorit ja EETS-palveluntarjoajat voivat sopia keskenään käytöstä poistettujen ajoneuvolaitteiden luettelon sisältämien kohtien määrästä, luettelon muodosta ja sen päivitystiheydestä.

Pykälän 5 *momentin* mukaan mikroaaltotekniikkaan perustuvissa tietullijärjestelmissä tietullioperaattorit ilmoittaisivat EETS-palveluntarjoajille tietulli-ilmoitukset niiden EETS:n käyttäjille aiheutuneiden tietullien osalta. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 10 §:n 3 kohtaa ja EETS-direktiivin 8 artiklan 4 kohtaa. Tietullioperaattori vastaisi mikroaaltotekniikkaan perustuvissa tietullijärjestelmissä tietulli-ilmoituksen tekemisestä EETS-palveluntarjoajalle, koska tällaisissa järjestelmissä myös tietullioperaattorin oma järjestelmä kerää tiedot ajoneuvon liikkumisesta.

Pykälän 6 momenttiin sisällytettäisiin selvyyden vuoksi informatiivinen viittaus komission delegoituun EETS-asetukseen, jossa säädetään ajoneuvojen luokitteluun sovellettavien tariffijärjestelmien laatimisen yksityiskohdista ja järjestelmien laatimisessa tarvittavista menettelyistä.

15 §. Toimintojen taloudellinen seuranta. Pykälässä säädettäisiin tietullioperaattorin ja EETS-palveluntarjoajan kirjanpidosta. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 11 §:ää ja EETS-direktiivin 9 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tietullioperaattorin ja EETS-palveluntarjoajan on järjestettävä EETS-toimintojen taloudellinen seuranta ja kirjanpito organisaation muusta toiminnasta erilliseksi siten, että EETS-toimintojen taloudellinen tulos voidaan luotettavasti selvittää. Tällä pyritään siihen, että EETS-toimintojen kustannukset ja hyödyt voitaisiin arvioida selkeästi. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 11 §:n 1 momenttia. Se pysyisi saman sisältöisenä kuin voimassa olevassa laissa.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos sama organisaatio hoitaa sekä tietullioperaattorin että EETS-palveluntarjoajan tehtäviä, sen tulee laatia näistä erilliset tuloslaskelmat ja taseet, jotka liitetään tilinpäätökseen. Tuloslaskelman ja taseen tulee olla organisaation kirjanpidosta johdettavissa. Momenttiin sisältyisi informatiivinen viittaus kirjanpitolakiin (1336/1997), jossa säädetään tuloslaskelman ja taseen laatimisesta. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 11 §:n 2 momenttia ja pysyisi asiallisesti saman sisältöisenä. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 9 artiklaa. Momentin tavoitteena on eriyttää kirjanpitovelvollisen tietullipalveluun liittyvät liiketoiminnan tulot ja menot kirjanpitovelvollisen muusta toiminnasta toimintokohtaisen tuloslaskelmavaatimuksen avulla, jotta valvontaviranomainen voi varmistua esimerkiksi siitä, ettei tämän toiminnon ja kirjanpitovelvollisen muun toiminnon välillä ole kirjattu ristikkäistukea.

16 §. Yhteentoimivuuden osatekijät. Pykälässä säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijöistä. Pykälä vastaisi osittain voimassa olevan lain 12, 13 ja 14 §:n säännöksiä.

Pykälän 1 momentin mukaan EETS-tietullikohteesta vastuussa olevan tietullioperaattorin tulisi perustaa testiympäristö, jossa EETS-palveluntarjoaja tai sen valtuutettu edustaja voisi tarkastaa, että sen ajoneuvolaitteet soveltuvat käytettäväksi tietullioperaattorin EETS-tietullikohteessa. Testien läpäisemisestä olisi annettava todistus. Tietullioperaattori voisi perustaa yhden testiympäristön useampaa EETS-tietullikohdetta varten ja sallia yhden valtuutetun edustajan tarkastaa yhden ajoneuvolaitetypin käyttöönsoveltuvuuden yhden tai useamman EETS-palveluntarjoajan puolesta. Tietullioperaattori voisi vaatia EETS-palveluntarjoajia tai niiden valtuutettuja edustajia kattamaan kyseisistä testeistä koituvat kustannukset. Momentti olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 15 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 2 momentin mukaan yhteentoimivuuden osatekijänä hyväksyttäisiin sellainen osatekijä, jolle on annettu CE-merkintä tai joko vakuutus eritelmien mukaisuudesta tai vakuutus käyttöönsoveltuvuudesta taikka molemmat. Säännös perustuisi EETS-direktiivin 15 artiklan 3 kohtaan. Momenttiin sisältyisi selvyyden vuoksi myös informatiivinen viittaus delegoituun EETS-asetukseen, jossa säädetään muun muassa yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja yleisistä infrastruktuurivaatimuksista.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi informatiivinen viittaus EETS-täytäntöönpanoasetukseen, jossa säädetään erityisistä infrastruktuurivaatimuksista, yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa käytettävästä menettelystä sekä EY-vakuutusten sisällöstä ja muodosta, tietullioperaattoreiden, EETS-palveluntarjoajien ja EETS:n

käyttäjien yhteentoimivuuden osatekijöiden välisten sähköisten rajapintojen eritelmistä. Viittaus olisi tarpeen selvyiden vuoksi, koska jatkossa suuri osa sääntelystä tulee suoraan sovellettavista komission asetuksista.

17 §. Yhteentoimivuuden osatekijöiden puutteellisuuksien korjaaminen. Pykälässä säädettäisiin yhteentoimivuuden osatekijöiden puutteellisuuksien korjaamista koskevasta menettelystä. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 14 §:ää ja EETS-direktiivin 16 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenteen- ja viestintäviraston mahdollisuudesta määrätä valmistajaa tai tämän valtuutettua edustajaa korjaamaan markkinoille saatetuissa yhteentoimivuuden osatekijöissä ilmenneet puutteellisuudet, jos tuotteet eivät täytä ehdotetun lain 16 §:ssä tarkoitettuja vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehostaa määräystä uhkasakolla kuten ehdotuksen 28 §:ssä säädetään. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 14 §:n 1 momenttia ja EETS-direktiivin 16 artikla 3 kohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta päätöksellään rajoittaa yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöalaa, kieltää niiden käyttö tai määrätä ne poistettavaksi markkinoilta, jos 1 momentissa mainittuja korjaavia toimenpiteitä ei ole tehty. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehostaa määräystään ehdotetun lain 28 §:ssä tarkoitetulla hallinnollisella pakkokeinolla. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 14 §:n 2 momenttia ja EETS-direktiivin 16 artiklan 1 kohtaa. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön EETS-direktiivissä säädetty velvollisuus markkinavalvontaan liittyviin toimenpiteisiin silloin, kun markkinoille saatettu ja CE-merkinnällä varustettu tuote ei täytä olennaisia vaatimuksia. Markkinoille saatamisella tarkoitetaan tuotteen asettamista ensimmäistä kertaa saataville EU:n markkinoilla. Markkinoilta poistamisella tarkoitetaan kaikkia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on estää toimitusketjussa olevan tuotteen asettaminen saataville markkinoille.

Pykälän 3 momentin mukaan yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajan tai sen valtuutetun edustajan on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tämän määräämässä ajassa selvitys toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt 2 momentissa tarkoitetun päätöksen johdosta. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 14 §:n 3 momenttia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta välittömästi ilmoittaa 1 ja 2 momentin nojalla tehdyistä toimenpiteistä Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenvaltioille ja asianomaiselle ilmoitetulle laitokselle. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 14 §:n 4 momenttia. Momentilla pantaisiin täytäntöön EETS-direktiivin 16 artiklan 1 ja 3 kohdassa asetetut ilmoitusvelvollisuudet. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi eritellä tekemiensä kielto- ja rajoitustoimenpiteiden syyt komissiolle artiklan 1 kohdan mukaisesti ja esitettävä erityisesti, johtuuko vaatimustenvastaisuus teknisten eritelmien virheellisestä soveltamisesta vai teknisissä eritelmissä olevista puutteista. Komissio kuulee artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiota, valmistajaa, EETS-palveluntarjoajaa tai niiden unioniin sijoittautuneita valtuutettuja edustajia mahdollisimman nopeasti ja arvioi, onko toimenpide ollut perusteltu.

EETS-direktiivin 17 artiklassa säädetään arviointien avoimuudesta. Artiklan mukaan jäsenvaltioiden tai tietulioperaattoreiden päätökset, jotka koskevat yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointia, taikka 16 artiklan nojalla tehtyjen päätöksiä, on perusteltava yksityiskohtaisesti. Päätöksistä on ilmoitettava viipymättä asianomaiselle valmistajalle, EETS-palveluntarjoajalle tai näiden valtuutetuille edustajille. Hallintopäätöksen muodosta ja sisällöstä sekä oikaisuvaatimusohjeista ja valitusosoituksesta säädetään hallintolain (434/2003) 7 luvussa.

18 §. Ilmoitetun laitoksen nimeäminen. Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämisestä. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 §:ää ja EETS-direktiivin 19 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto nimeäisi hakemuksesta EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisen eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyn suorittamisesta tai valvonnasta vastaavat laitokset ja ilmoittaisi ne Euroopan unionin komissiolle ja muille Euroopan unionin jäsenvaltioille. Ilmoitusten tulisi sisältää kunkin laitoksen tehtäväalue sekä komissiolta etukäteen saadut tunnusnumerot. Komissio julkaisee ja ylläpitää Euroopan unionin virallisessa lehdessä ajantasaista luetteloa ilmoitetuista laitoksista. Momentin mukaiset ilmoitetun laitoksen nimeämiseen ja ilmoittamiseen liittyvät tehtävät siirtyisivät ehdotuksessa liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentti vastaisi muutoin voimassa olevan lain 16 §:n 1 momenttia, mutta nimeämistehävä siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle. Virasto hoitaa nykyisin vastaavanlaisia tehtäviä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Säännös perustuisi EETS-direktiivin 19 artiklan 1 kohtaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämis päätöksen sisällöstä. Päätöksessä määriteltäisiin kunkin laitoksen pätevyysalue muun muassa siltä osin, mitä yhteentoimivuuden osatekijöitä se olisi valtuutettu tarkastamaan ja millaisia vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyitä se saisi soveltaa. Päätöksessä vahvistettaisiin myös laitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt, kuten esimerkiksi pätevyyden uudelleen arvioinnin ajankohdat, jotta laitos täyttäisi jatkuvasti sille asetetut vaatimukset. Päätöksessä voitaisiin asettaa myös muita laitoksen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja. Ilmoitettu laitos voitaisiin nimetä määrääjäksi tai toistaiseksi. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 16 §:n 2 momenttia. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa nimetä ilmoitettuja laitoksia rajaisi useat delegoidun EETS-asetuksen säännökset ja esimerkiksi ehdotuksen 19 ja 20 §.

19 §. Ilmoitetun laitoksen nimeämisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämisen edellytyksistä. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 17 §:ää ja EETS-direktiivin 19 artiklan 2 kohtaa, mutta esimerkiksi viittaukset EU-sääntelyyn päivitettäisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vaatimuksista, jotka ilmoitetun laitoksen tulee täyttää, jotta se voitaisiin nimetä. Laitoksen tulisi olla Suomessa rekisteröity oikeushenkilö tai sen osa. Laitoksen tulisi täyttää delegoidussa EETS-asetuksessa asetetut vähimmäisvaatimukset. Suomessa tarkastuslaitosten akkreditoinnin tekee Suomen kansallinen akkreditointielin FINAS-akkreditointipalvelu. Jos laitos täyttää asianomaisissa eurooppalaisissa standardeissa määrätty arviointiperusteet, sen katsottaisiin täyttävän edellä mainitut delegoidussa asetuksessa asetetut vähimmäisvaatimukset. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 17 §:n 1 momenttia ja EETS-direktiivin 19 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen tulisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle kaikista muutoksista, joilla voisi olla vaikutusta 1 momentissa tai delegoidussa EETS-asetuksessa säädettyjen vaatimusten täyttymiseen. Näin pystyttäisiin tehokkaammin valvomaan sitä, että laitos täyttää jatkuvasti sille asetetut vähimmäisvaatimukset. Momentin mukainen ilmoitus olisi tehtävä ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle liikenne- ja viestintäministeriön sijaan. Momentti vastaisi muutoin asiallisesti voimassa olevan lain 17 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin laitosten velvollisuudesta toimittaa vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle selvitys EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisen eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyn suorittamisesta tai valvonnasta sekä arviointimenettelyn tai valvonnan tuloksista. Raportointivelvollisuudella pyrittäisiin tehostamaan laitos-

ten valvontaa. Ehdotuksessa momentin mukainen raportointi tulisi tehdä liikenne- ja viestintäministeriön sijasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutoin momentti vastaisi voimassa olevan lain 17 §:n 3 momenttia.

20 §. Ilmoitetun laitoksen tehtävien suorittaminen. Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen tehtävien suorittamisesta. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 18 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin laitosten velvollisuudesta ottaa tehtäviensä hoitamisessa huomioon toimialaansa koskevat säännökset, suositukset, ohjeet ja standardit. Laitosten tulee myös seurata näiden kehittymistä. Säännöksellä pyritään turvaamaan tarkastustoiminnan luotettavuus. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 18 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitetun laitoksen ehdotetun lain nojalla suorittamat arviointitehtävät olisivat luonteeltaan perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä. Siten tehtävien suorittamisessa tulisi noudattaa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003), julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annettua lakia (906/2019), hallintolakia (434/2003), kielilakia (423/2003) ja saamen kielilakia (1086/2003). Momenttiin ei jatkossa sisällytettäisi informatiivista viittausta hallinnon yleislakeihin, koska se ei ole nykyisin tarpeen. Selvää kuitenkin on, että julkista hallintotehtävää hoitaessa on noudatettava hallinnon yleislakeja. Momentissa säädettäisiin jatkossakin voimassa olevan lain 18 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta. Ilmoitetun laitoksen henkilöstöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sen suorittaessa julkisia hallintotehtäviä. Vahingonkorvausvastuuseen sovellettaisiin vahingonkorvauslakia (412/1974).

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ilmoitettujen laitosten mahdollisuudesta käyttää apunaan ulkopuolisia asiantuntijapalveluita. Ulkopuolisten toimijoiden tulisi kuitenkin täyttää ilmoitetuille laitoksille ehdotetun lain 19 §:n 1 momentissa sekä delegoidussa EETS-asetuksessa säädetyt vaatimukset. Ilmoitettu laitos vastaisi suorittamiensa arviointien kokonaisuudesta, vaikka se käyttäisi ulkopuolisia asiantuntijoita. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 18 §:n 3 momenttia.

21 §. Ilmoitetun laitoksen nimeämisen peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämisen peruuttamisesta. Pykälän mukaiset tehtävät siirrettäisiin ehdotuksessa liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirastolle. Pykälä vastaisi muutoin asiallisesti voimassa olevan lain 19 §:ää. Säännös perustuisi EETS-direktiivin 19 artiklan 3 kohtaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta määrätä ilmoitettu laitos korjaamaan ilmoitetuille laitoksille säädettyjä vaatimuksia tai nimeämispäätöksessä sille asetettuja ehtoja koskevat puutteet taikka muut sen toimintaa koskevat vakavat puutteet. Jos ilmoitettu laitos ei korjaisi puutteita määräajassa ja puutetta olisi pidettävä olennaisena, viraston tulisi peruuttaa nimeäminen. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 19 §:n 1 momenttia ja EETS-direktiivin 19 artiklan 3 kohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ilmoittaa nimeämisen peruuttamisesta Euroopan komissiolle ja Euroopan unionin jäsenvaltioille. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 19 §:n 2 momenttia ja EETS-direktiivin 19 artiklan 3 kohtaa.

22 §. EETS-tietullikohderekisteri. Pykälässä säädettäisiin EETS-tietullikohderekisteristä. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 20 §:ää ja EETS-direktiivin 21 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä Suomen alueella olevista tietullikohteista. Momentissa lueteltaisiin ne tiedot, jotka rekisteriin olisi merkittävä. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 20 §:n 1 ja 2 momenttia ja EETS-direktiivin 21 artiklan 1 kohtaa. Momentin 3 kohdassa selvennettäisiin, että tietullin perustiedoilla tarkoitetaan EETS-direktiivin 2 artiklan 15 kohdan mukaisesti vastuullisen tietullioperaattorin määrittelemiä tietoja, jotka tarvitaan tietullin määrittämiseksi tietyssä tietullikohteessa liikkuvalle ajoneuvolle ja tietullitapahtuman suorittamiseksi. Momentin 4 kohdassa tarkoitetaan EETS-tietullikohteen määrittämisestä säädetään ehdotuksen 9 §:ssä ja sen vähimmäissisällöstä EETS-täytäntöpanoasetuksessa.

Pykälän 2 momentin mukaan tietullikohteista vastaaville tietullioperaattoreille asetettaisiin velvollisuus ilmoittaa ilman aiheutonta viivytystä Liikenne- ja viestintävirastolle muutoksista, jotka koskevat 1 momentissa tarkoitettuja tietoja. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 20 §:n 4 momenttia. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 6 artiklan 1 kohtaa.

Pykälän 3 momentissa mukaan rekisterin olisi oltava yleisesti saatavilla sähköisessä muodossa. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 20 §:n 2 momenttia. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 21 artiklan 3 kohtaa.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi toimitettava Euroopan komissiolle kunkin kalenterivuoden lopussa sähköisessä muodossa tiedot rekisteriin merkityistä EETS-tietullikohteista. Komissio asettaisi nämä tiedot muiden jäsenvaltioiden saataville. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 20 §:n 3 momenttia ja EETS-direktiivin 21 artiklan 5 kohtaa.

23 §. Rekisteri EETS-palveluntarjoajista. Pykälässä säädettäisiin EETS-palveluntarjoajia koskevasta rekisteristä. Pykälä vastaisi eräin tarkennuksin voimassa olevan lain 21 §:ää ja EETS-direktiivin 21 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto pitäisi rekisteriä EETS-palveluntarjoajista. Momentissa säädettäisiin niistä tietokategorioista, jotka rekisteriin talletettaisiin. Liikenne- ja viestintävirastolle jäisi harkintavaltaa määrittää tarkemmin talletettavat tiedot. Niitä voisivat olla esimerkiksi EETS-palveluntarjoajan nimi, y-tunnus ja yhteystiedot. Niin ikään voitaisiin tallettaa esimerkiksi tieto myönnetystä ja peruutetusta luvasta sekä sen sisällöstä, lupaehdoista, lupatunnuksesta, voimassaoloajasta ja muutoksesta. Direktiivin mukaisesti rekisteriin talletettaisiin lisäksi 4 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun riskienhallintasuunnitelman auditoinnin päätelmät. Momentti vastaisi eräin tarkennuksin voimassa olevan lain 21 §:ää ja EETS-direktiivin 21 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohtaa ja toista alakohtaa.

Talletettavat tiedot olisivat pääosin muita kuin henkilötietoja. Tietoihin voisi kuitenkin sisältyä joitakin henkilötietoja, kuten EETS-palveluntarjoajan yhteys- tai vastuuhenkilön nimi ja yhteystiedot. Henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta säädetään EU:n yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklassa. Sen 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen käsittely on laillista, mikäli se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Nyt kyse olisi tällaisesta lakisääteisestä velvoitteesta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi julkaistava verkkosivuillaan tieto luvan saaneista EETS-palveluntarjoajista. Vaatimuksen voisi esimerkiksi täyttää julkaisemalla luettelon palveluntarjoajien nimistä ja verkkosivuista. Luettelon ei tulisi sisältää henkilötietoja, sillä perustuslakivaliokunnan käytännön mukaisesti internetin kautta ei voi luovuttaa henkilötietoja massaluovutuksina. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 21 §:n 1

momenttia ja EETS-direktiivin 21 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohtaa ja 3 kohtaa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi toimitettava Euroopan komissiolle kunkin kalenterivuoden lopussa sähköisessä muodossa tiedot rekisteriin merkityistä EETS-palveluntarjoajista. Komissio asettaisi nämä tiedot muiden jäsenvaltioiden saataville. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 21 §:n 1 momenttia ja EETS-direktiivin 21 artiklan 5 kohtaa.

24 §. Valvontaviranomainen. Pykälässä säädettäisiin siitä, että ehdotetun lain noudattamista valvoisi Liikenne- ja viestintävirasto. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 22 §:ää. Pykälässä ei enää säädettäisi liikenne- ja viestintäministeriön valvontatehtävistä koskien ilmoitettuja laitoksia, koska ministeriöllä ei olisi jatkossa laitosten nimeämistehtävää.

25 §. Valvontaviranomaisen oikeudet ja velvollisuudet. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan lain 23 §:ää, mutta sen sisältöä täsmennettäisiin ja otsikko muutettaisiin vastaamaan paremmin pykälän sisältöä. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin valvontaviranomaisen eli Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada salassapitoa koskevan sääntelyn estämättä valvontaa varten välttämättömät asiakirjat niiltä toimijoilta, joita ehdotetun lain velvoitteet koskevat.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tarkistaa vähintään vuosittain EETS-palveluntarjoajille asetettujen vaatimusten täyttyminen. Tämä koskee erityisesti ehdotetun lain 4 §:n 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia ja 5 §:ssä asetettuja palvelun kattavuutta koskevia vaatimuksia. Säännös perustuisi EETS-direktiivin 21 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa jäsenvaltioille asetettuun tarkastusvelvollisuuteen. Momentissa säädettäisiin myös Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada välttämättömiä tietoja rikosrekisteristä ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 46 §:ssä tarkoitetusta sakkorekisteristä EETS-palveluntarjoajaa koskeviin vaatimuksiin kuuluvan hyvämaineisuuden arvioimiseksi. Hyvämaineisuus on määritelty ehdotetun lain 4 §:n 2 momentissa ja edellytyksen tarkastaminen edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston pääsyä kyseisiin rekistereihin.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta päästä valvontatehtäviensä suorittamiseksi EETS-toimijoiden toimitiloihin tai muihin tiloihin. Virasto tekisi tarkastuksia pääosin yleisissä tiloissa, mutta sille voi syntyä myös tilanteita, joissa valvottava yhteentoimivuuden osatekijä sijaitsee muulla kuin yleisellä paikalla, esim. valmistajan tai sen edustajan toimistossa tai tuotantolaitoksessa. Tarkastusoikeus ei ulottuisi kotirauhan piiriin kuuluihin tiloihin. Perustuslakivaliokunnan linjausten mukaan kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikenlaiset pysyväisluonteiseen asumiseen tarkoitetut tilat (PeVL 16/2004 vp, PeVL 39/2005 vp). Vastaavasta Liikenne- ja viestintäviraston tarkastusoikeudesta on säädetty esimerkiksi laivavarustelaissa (1503/2011). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä (esim. PeVM 9/2018 vp) edellytetyllä tavalla momentissa säädettäisiin myös siitä, että tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintola in (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

26 §. Pilottitietullijärjestelmät. Pykälässä säädettäisiin pilottitietullijärjestelmistä. Pykälä olisi uusi ja se vastaisi EETS-direktiivin 22 artiklaa.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi kokeilutarkoituksessa tilapäisesti sallia EETS-tietullikohteessa pilottitietullijärjestelmän, jossa käytetään uusia teknologioita tai menetelmiä, jotka poikkeaisivat tämän lain ja alemman asteisten EU-asetusten vaatimuksista. Momentti perustuisi EETS-direktiivin 22 artiklan 1 kohtaan. Direktiivi ei edellytä asiasta säättämistä, vaan ainoastaan mahdollistaa sen. EETS:n teknologian kehittä-

miseksi jäsenvaltiot voivat tilapäisesti sallia rajatuissa osissa tietullikohteitaan ja samanaikaisesti EETS-vaatimusten mukaisen järjestelmän kanssa pilottitietullijärjestelmiä, joissa käytetään uusia teknologioita tai konsepteja, jotka eivät ole yhden tai useamman tämän direktiivin säännöksen mukaisia. EETS-vaatimusten mukaisella järjestelmällä tarkoitetaan EETS-direktiivin 2 artiklan 9 kohdan mukaan sähköisen tietullijärjestelmän osia, joita tarvitaan nimenomaan EETS-palveluntarjoajien ottamiseksi järjestelmään ja EETS:n toimintaa varten. EETS-palveluntarjoajia ei vaadita osallistumaan pilottitietullijärjestelmiin.

Pykälän 2 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi pyydettävä Euroopan komissiolta lupa pilottitietullijärjestelmän käynnistämiseksi. Momentti perustuisi EETS-direktiivin 22 artiklan 3 kohtaan. EETS-direktiivin mukaan Euroopan komissio joko antaa luvan tai kieltäytyy antamasta sitä päätöksen muodossa kuuden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Komissio voi kieltäytyä antamasta lupaa, mikäli pilottitietullijärjestelmä voisi haitata tavallisen sähköisen tietullijärjestelmän tai EETS:n asianmukaista toimintaa. Lupa myönnettäisiin ensi vaiheessa enintään kolmeksi vuodeksi.

27 §. *Laiminlyötyjä tiemaksuja koskeva tiedonvaihto jäsenvaltioiden välillä.* Pykäliä olisi kokonaan uusi. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteinä. Momentissa annettaisiin direktiiville lyhytnimike.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava muiden jäsenvaltioiden kansallisille yhteyspisteille EETS-direktiivin liitteen I mukaiset pakolliset tiedot ajoneuvoista sekä niiden omistajista ja haltijoista tiemaksun laiminlyönteä ajoneuvon ja sen omistajan tai haltijan tunnistamiseksi. Tietojen vaihtamiseen on käytettävä eurooppalaista ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmää. Tiedot annettaisiin eurooppalaisessa ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmässä (Eucaris) tehtävän haun kautta. Haussa olisi käytettävä EETS-direktiivin liitteen I mukaisia tietoja. Momentti perustuisi EETS-direktiivin 23 artiklan 1 ja 4 kohtaan. Tiemaksun laiminlyönnillä tarkoitetaan EETS-direktiivin 2 artiklan 22 kohdan mukaan tiemaksun rikkomusta, joka koostuu siitä, että tienkäyttäjä ei maksa tiemaksua jäsenvaltiossa, siten kuin se määritellään kyseisen jäsenvaltion asiaa koskevissa kansallisissa säännöksissä.

EETS-direktiivin 23 artiklassa maksamattomia tiemaksuja koskevaa tiedonvaihtoa ei ole rajattu pelkästään eurooppalaiseen sähköiseen tietullipalveluun (EETS). Artiklan mukaan tiedonvaihto koskee sellaisia ajoneuvoja, joiden osalta on todettu tiemaksun laiminlyönti. Direktiivin 2 artiklan 22 kohdan määritelmän mukaan tiemaksun laiminlyönnillä tarkoitetaan rikkomusta, joka koostuu siitä, että tienkäyttäjä ei maksa tiemaksua jäsenvaltiossa, siten kuin se määritellään kyseisen jäsenvaltion asiaa koskevissa kansallisissa säännöksissä. Saman artiklan 21 kohdan mukaan tietullilla tai tiemaksulla tarkoitetaan maksua, joka tienkäyttäjän on maksettava tietyn tien, tieverkoston taikka rakenteen, kuten sillan tai tunnelin, tai lossin, käyttämisestä. Edelleen saman artiklan 10 kohdan mukaan sähköisellä tietullijärjestelmällä tarkoitetaan tietullien keräämisjärjestelmää, jossa käyttäjän velvollisuus maksaa tietulli tulee voimaan ajoneuvon sijainnin automaattisella paikantamisella tietylle alueelle ja on yhteydessä siihen. Tässä käytetään etäyhteyttä ajoneuvon ajoneuvolaitteeseen tai automaattista rekisterikilpien tunnistamista. EETS-direktiivin soveltamisalaa koskevan 1 artiklan perusteella kaikkia direktiivin artikloja sovelletaan sähköisiin tietullijärjestelmiin, mutta 23 artiklan tiedonvaihtoa koskevat säännökset soveltuvat myös muihin kuin sähköisiin tietullijärjestelmiin. Näin ollen nyt ehdotettava momentti koskisi EETS:n käyttäjän maksulaiminlyönnin lisäksi myös esimerkiksi manuaalisten tietullien tai rekisteritunnuksen lukuun perustuvien järjestelmien mukaisten maksujen laiminlyöntiä.

Tiedot ajoneuvoista sekä niiden omistajista ja haltijoista ovat Suomessa Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämässä liikenneasioiden rekisterissä. Liikenteen palveluista annetun lain 230 §:n 2 momentissa säädetään, että Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa rekisteristä tietoja ulkomaan viranomaisille tai viranomaistehtäviä varten, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan yhteisön lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen. Ehdotetussa momentissa säädettäisiin lakiin perustuvasta oikeudesta luovuttaa tietoja. Tietojen luovutus tapahtuisi vain jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden eli käytännössä viranomaisten välillä. Tietulioperaattoreilla olisi epäsuora pääsy tietoihin, koska niillä on mahdollisuus tehdä Eucaris-kysely, mutta kysely tulisi joka tapauksessa aina toisen jäsenvaltion kansallisen yhteyspisteen kautta. Luovutettavat tiedot olisivat EETS-direktiivin I liitteen mukaisia pakollisia tietoja. Liitteen mukaisia valinnaisia tietoja ei näin ollen luovutettaisi. Liite 1 sisältää tyhjentävän luettelon niistä pakollisista tietosisällöistä, jotka jäsenvaltion on luovutettava. Momentissa käytettäisiin tältä osin viittaustekniikkaa ja viitattaisiin suoraan EETS-direktiivin I liitteeseen. Viittaustekniikkaa voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, koska kyse on teknisluontoisesta ja yksityiskohtaisesta direktiivin sääntelystä, joka ei jätä aineellisen sisällön osalta kansallista liikkumavaraa.

Pykälässä tarkoitetussa tiedonvaihdossa välitettäisiin sellaisia tietoja, jotka sisältäisivät henkilötietoja. Tiedonvaihto tapahtuisi vain EU-jäsenvaltioiden viranomaisten välillä, eikä tietoja esimerkiksi siirrettäisi kolmansiin maihin. Henkilötietojen käsittelyn laimukaisuudesta säädetään EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen käsittely on laillista, mikäli se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi. Henkilötietojen käsittelyperustetta on siten perusteltua arvioida lakisääteiseen tehtävään perustuvan käsittelyperusteen kannalta. Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen suoja tulee jatkossa turvata ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain nojalla (PeVL 14/2018 vp). Yleisen tietosuoja-asetuksen voidaan myös nyt katsoa muodostavan käsittelylle riittävän säännöspohjan perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta.

28 §. Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka. Pykälässä säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa virheen tai laiminlyönnin korjaamiseen, mikäli ehdotettua lakia tai EETS-direktiivin nojalla annettuja komission täytäntöönpano- tai delegoitujasäädöksiä rikottaisiin. Liikenne- ja viestintäviraston päätöksen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990), mutta pykälään ei enää jatkossa sisällytettäisi informatiivista viittausta näihin.

29 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentin mukaan laissa tarkoitettuun päätökseen saisi vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Ilmoitetun laitoksen päätökseen haettaisiin oikaisua ilmoitetulta laitokselta. Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen haettaisiin oikaisua virastolta. Oikaisuvaatimuksen käyttöalaa laajennettaisiin voimassa olevaan lakiin nähden.

Pykälän 2 momentin mukaan muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Pykälän 3 momentin mukaan tämän lain nojalla tehtyä päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää. Säännös on perusteltu, sillä esimerkiksi EETS:iä varten käytettäviä laitteita koskevia kieltoja ja rajoituksia annetaan

vain perustellusta syystä silloin, kun laitteet eivät täytä asetettuja vaatimuksia. Tällaisissa tilanteissa on yleisen edun mukaista, että kielto toteutuu mahdollisimman täysimääräisenä.

Pykälän 4 momentin mukaan muutoksenhausta uhkasakon asettamista ja maksettavaksi tuomitsemista sekä teettämistä tai keskeyttämistä asettamista ja täytäntöön pantavaksi määräämistä koskevaan päätökseen säädetään uhkasakkolaissa.

30 §. Voimaantulo ja siirtymäsäännös. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lain voimaantulosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin voimassa olevan sähköisten tietullijärjestelmien yhteentömmivuudesta annetun lain kumoamisesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin viittauksesta vanhaan lakiin. Säännös perustuu EETS-direktiivin 32 artiklan 1 kohdan 3 alakohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset kumottuun direktiiviin ja kansallisiin säädöksiin tehdään.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että EETS-palveluntarjoajat saavat 31 päivään joulukuuta 2027 saakka tarjota kevyiden ajoneuvojen käyttäjille ajoneuvolaitteita, jotka soveltuvat käytettäväksi ainoastaan 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikan kanssa käytettäväksi EETS-tietullikohteissa, joissa ei vaadita satelliittipaikannuksen tai matkaviestintätekniikan käyttöä. Momentti vastaisi EETS-direktiivin 3 artiklan 6 kohtaa.

8 Voimaantulo

EETS-direktiivin 32 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava viimeistään 19.10.2021 säännökset direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Tämän johdosta ehdotetaan, että laki tulee voimaan syksyllä 2021 mahdollisimman pian eduskuntakäsittelyn jälkeen.

9 Toimeenpano ja seuranta

Toimeenpanoa varten ei ole suunniteltu erityisiä toimia, koska Suomessa ei ole tässä esityksessä tarkoitettuja sähköisiä tietulleja, eikä niitä myöskään oteta käyttöön yksistään nyt ehdotetun lain perusteella.

Laki edellyttäisi jatkossa, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii EETS-direktiivin mukaisena kansallisena yhteyspisteenä tiemaksujen laiminlyöntiin liittyvässä tiedonvaihdoissa EU-jäsenvaltioiden välillä. Eucaris-järjestelmään luodaan tätä tarkoitusta varten vuoden 2021 aikana uusi TOLL-rajapinta, jonka kautta on mahdollista hakea automaattisella haulla tietoa toiseen jäsenvaltioon rekisteröidystä ajoneuvosta sekä sen omistajasta ja haltijasta. Liikenne- ja viestintävirasto on ilmoittanut, että sillä on valmiudet ottaa mainittu rajapinta käyttöön lain voimaantulon aikataulussa.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämijärjestys

Henkilötietojen suoja

Esitys on merkityksellinen perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Ehdotettu sääntely on merkityksellistä myös EU:n perusoikeuskirjan kannalta. EU:n perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvataan yksityiselämän suoja ja 8 artiklassa jokaisen oikeus henkilötietojensa suojaan. Henkilötietojen suoja sisältyy ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyn yleissopimuksen (Euroopan ihmisoikeussopimus) 8 artiklaan.

Eurooppalainen sähköinen tietullipalvelu (EETS) edellyttäisi sen käyttäjien henkilötietojen käsittelyä. Palvelu perustuu EETS-palveluntarjoajan ja käyttäjän väliseen sopimukseen (6 ja 13 §), jonka perusteella EETS:n käyttäjällä on EETS:n käyttömahdollisuus. Tämä edellyttää, että EETS-palveluntarjoaja saa tiedot ajoneuvosta ja palvelun käyttäjästä. Lisäksi ajoneuvoon asennettava laite keräisi tietoa EETS:n käyttäjien liikkumisesta EETS-tietullikohteissa. Nämä tiedot liittyisivät tunnistettuihin tai tunnistettavissa oleviin luonnollisiin henkilöihin, joten tiedot olisivat henkilötietoja. Henkilötietoja käsitellään lisäksi EETS-palveluntarjoajan ja EETS-tietullikohteesta vastaavan tietullioperaattorin välillä. Ehdotetun lain 5 §:n perusteella näiden tahojen välillä on sopimussuhde. Ehdotuksen 7 §:ssä säädetään ajoneuvon ja sen käyttäjän tietojen luovuttamisesta EETS-palveluntarjoajalta tietullioperaattorille tietullien laskemiseksi, ja ehdotuksen 8 §:ssä säädetään näiden välisistä tiedonantovelvoitteista ja –saantioikeuksista tiemaksun laiminlyöneen tahon tunnistamiseksi sekä tietullioperaattorin lakisääteisten velvollisuuksien täyttämiseksi esimerkiksi veroviranomaisia kohtaan. Direktiivi edellyttää myös tiettyjen rekisterien ylläpitämistä ja ehdotetun 23 §:n mukaiseen rekisteriin voisi sisältyä henkilötietoja. Lisäksi ajoneuvoa ja sen omistajaa tai haltijaa koskevia tietoja käsiteltäisiin ehdotuksen 27 §:n nojalla, jossa säädetään laiminlyötyjä tiemaksuja koskevasta tiedonvaihdesta EU-jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden välillä.

Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen suoja tulee jatkossa turvata ensisijaisesti yleisen tietosuoja-asetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain nojalla (PeVL 14/2018 vp). Kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava (PeVL 1/2018 vp). Kansallisen sääntelyn tarve lähinnä korostuu yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisten erityisten henkilötietoryhmien sekä kansallisesti valtiosääntöisesti arkaluonteisiksi katsottavien tietojen osalta (PeVL 15/2018 vp). Sääntelytarpeen arvioinnissa on otettava huomioon riskiperusteisuus (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5) ja perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2—3 ja siinä viitatu lausunnot).

Perustuslakivaliokunta on todennut pitävänsä yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta olennaisena, että internetiin sijoitettavasta henkilörekisteristä tietoja ei voida hakea erilaisina massahakuina, vaan esimerkiksi ainoastaan yksittäisinä hakuina. Valiokunta on pitänyt tällaista rajausta edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä arvioidessaan varsin laajan terveydenhuollon ammattihenkilöiden tietoja sisältävän tietopalvelun luomisen mahdollistavaa esitystä (PeVL 32/2008 vp, s. 3/1; PeVL 2/2018 vp).

Ehdotettavista säännöksistä olisi johdettavissa henkilötietojen käsittelyperuste, joita on käsitelty kunkin ehdotuksen säännöskohtaisissa perusteluissa. Esityksen perusteella olisi myös selvää, mikä taho toimii rekisterinpitäjänä ja kuka on rekisteröity. Ehdotukseen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä ei olisi kyse erityisistä henkilötietoryhmistä eikä arkaluonteisista henkilötiedoista. Kyse ei ole myöskään salassa pidettävistä tiedoista. EETS-palveluntarjoajista sähköisesti julkaistavat tiedot eivät sisältäisi henkilötietoja.

Ehdotetulla lailla saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä EU:n direktiivi. Ehdotettuun lakiin ei sisälly EETS:n käyttäjien henkilötietojen käsittelyä koskevaa kansallista erityissääntelyä. Yleisen tietosuoja-asetuksen voidaan katsoa muodostavan tähän ehdotukseen perustuvalla henkilötietojen käsittelylle riittävän säännöspohjan perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta.

Julkisen hallintotehtävän siirtäminen

Esitys on myös merkityksellinen perustuslain 124 §:ssä säädetyn julkisen hallintotehtävän siirtämistä koskevan sääntelyn kannalta.

Perustuslain 124 §:n mukaan 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. Perustuslain 124 §:n sanamuodolla korostetaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muille kuin viranomaisille vain rajoitetusti (HE 1/1998 vp, s. 179/I).

Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa vain viranomaisille. Merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä pidetään esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 62/2010 vp, s. 6/I ja PeVL 28/2001 vp, s. 5/II).

Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistamisen kannalta on perustuslakivaliokunnan käytännössä tarkasteltu kysymyksiä hallinnon yleislakien soveltamisesta, virkavastuusta, sääntelyn yleisestä tarkkuudesta ja muusta asianmukaisuudesta, hallintotehtävää hoitavien henkilöiden sopivuudesta ja pätevyydestä sekä toiminnan valvonnasta (ks. PeVL 26/2017 vp, s. 49—50 ja siinä mainitut lausunnot).

Ehdotetun lain 18 §:n 1 momentissa säädettäisiin ilmoitetun laitoksen nimeämisestä. Ilmoitetun laitoksen tehtävä on vastata EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisen eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyn suorittamisesta tai valvonnasta. Kyse on perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä. Ilmoitettujen laitosten tehtävät eivät kuitenkaan sisältäisi merkittävää julkisen vallan käyttöä. Kyse olisi teknisluonteisista tehtävistä, joissa ei puututtaisi merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin. EETS-täytäntöönpanoasetus on suoraan sovellettava komission asetus, jonka sääntely erittäin teknisluontoista.

Julkisen hallintotehtävän siirtämisestä säädettäisiin tässä tapauksessa perustuslakivaliokunnan käytännössä lähtökohtaisesti edellytetyllä tavalla laissa. Laissa olisi täsmällisesti yksilöity, mitä tehtävää siirtäminen koskee. Tehtävä olisi tarkoituksenmukaista siirtää esityksessä tarkoitetuille ilmoitetuille laitoksille, koska sen hoitaminen edellyttää erityistä asiantuntemusta.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan viittausta hallinnon yleislakeihin ei enää nykyisin ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää lakiin, koska hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai liikelaitosten kielellisiä palveluita ja yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (esim. PeVL 5/2014 vp, 4 s.). Sovellettavien lakien luettelon sisällyttämiselle erilliseen pykälään ei toisaalta ole myöskään perustuslaista aiheutuvaa estettä, jos luettelo on kattava.

Voimassa olevaan lakiin sisältyy viittaus hallinnon yleislakeihin, mutta viittausta ei enää jatkossa sisällytettäisi lakiin, koska se ei ole välttämätöntä. Selvää on, että hallinnon yleislakeja sovelletaan ilmoitettuihin laitoksiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä eikä oikeustilan ole tarkoitettu muuttuvan tältä osin. Esityksen 20 §:n 2 momentissa säädettäisiin kuitenkin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevien säännösten soveltamisesta näitä tehtäviä hoitavaan henkilöstöön. Vahingonkorvausvastuun osalta viitattaisiin vahingonkorvauslakiin. Saman pykälän 3 momentin mukaan ilmoitettu laitos vastaisi tekemistään arvioinneista kokonaisuudessaan, mukaan lukien sen ulkopuolisilla palveluntuottajilla teettämät toimenpiteet. Ehdotetun lain 29 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta myös ilmoitettujen laitosten tekemien päätösten osalta.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämismenettelyssä.

Ponsi

Koska sähköisten tietoliikennesysteemien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/520 on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään eurooppalaisesta sähköisestä tietullipalvelusta ja sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta.

Tässä laissa säädetään myös tiemaksujen laiminlyöntiin liittyvästä ajoneuvojen rekisteritietojen vaihtamisesta Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä.

Tämä laki ei koske pieniä, yksinomaan paikallisia sähköisiä tietullijärjestelmiä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *tietullipalvelujen tarjoajalla* oikeussubjektia, joka tarjoaa tietullipalveluja yhdessä tai useammassa EETS-tietullikohteessa yhdelle tai useammalle ajoneuvoluokalle;

2) *tietullioperaattorilla* julkista tai yksityistä yksikköä, joka perii tietulleja EETS-tietullikohteessa liikkuvilta ajoneuvoilta;

3) *EETS:llä* eurooppalaista sähköistä tietullipalvelua, jota EETS-palveluntarjoaja tarjoaa EETS:n käyttäjälle yhdessä tai useammassa EETS-tietullikohteessa sopimuksen perusteella;

4) *EETS-palveluntarjoajalla* yksikköä, joka tarjoaa erillisen sopimuksen perusteella EETS:n käyttäjälle EETS:n käyttämättömyyden, siirtää tietullit asianomaiselle tietullioperaattorille ja joka on rekisteröity sijoittautumisjäsenvaltiossaan;

5) *EETS:n käyttäjällä* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on EETS-palveluntarjoajan kanssa sopimus EETS:n käyttämisestä;

6) *EETS-tietullikohteella* sellaista tietä ja tieverkostoa, siltaa, tunnelia ja muuta rakennetta, sekä lossia, jossa tietulleja kerätään käyttäen sähköistä tietullijärjestelmää;

7) *sähköisellä tietullijärjestelmällä* tietullien keräämiseksi käytettävää järjestelmää, jossa käyttäjän velvollisuus maksaa tietulli tulee voimaan ajoneuvon sijainnin automaattisella paikantamisella tietylle alueelle ja paikantamisessa käytetään etäyhteyttä ajoneuvon ajoneuvolaitteeseen tai automaattista rekisterikilpien tunnistamista;

8) *ajoneuvolaitteilla* laitteisto- ja ohjelmistokomponenttien kokonaisuutta, jota käytetään osana tietullipalvelua ja joka on asennettu ajoneuvoon tai joka on ajoneuvossa tietojen keräämistä, tallentamista, käsittelyä, vastaanottamista ja lähettämistä varten joko erillisenä laitteena tai ajoneuvon integroituna järjestelmänä;

9) *yhteentoimivuuden osatekijällä* sellaista EETS:ään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettua laitteen perusosaa, osien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta palvelun yhteentoimivuus on suoraan tai epäsuorasti riippuvainen;

10) *käyttöönsoveltuvuudella* yhteentoimivuuden osatekijän kykyä ylläpitää määrättyä suoritustasoa käytössä, kun se toimii tarkoituksensa mukaisesti osana EETS:ää suhteessa tietulliope-raattorin järjestelmään;

11) *tietulli-ilmoituksella* tietullipalveluiden tarjoajan ja tietulliope-raattorin keskenään so-pimassa muodossa tietulliope-raattorille tehtävää ilmoitusta, joka vahvistaa ajoneuvon läsnäolon EETS-tietullikohteessa.

3 §

Sähköisiä tietullijärjestelmiä ja ajoneuvolaitteita koskevat vaatimukset

Jos sähköinen tietullijärjestelmä edellyttää ajoneuvolaitteiden asennusta tai käyttöä, sen on perustuttava yhteen tai useampaan seuraavista tekniikoista:

- 1) satelliittipaikannus;
- 2) matkaviestintä;
- 3) 5,8 gigahertsin mikroaaltotekniikka.

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, ajoneuvolaitteiden tulee täyttää sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014) radiolaitteille ja sähköturvallisuuslaissa (1135/2016) sähkölaitteille ja -laitteistoille säädetyt vaatimukset. Ajoneuvolaitteen on 1 momentissa tarkoi-tetussa tilanteessa oltava yhteentoimiva sähköisen tietullijärjestelmän kanssa ja pystyttävä vies-timään sen kanssa. Ajoneuvolaitteiden, jotka käyttävät satelliittipaikannustekniikkaa, on lisäksi oltava yhteensopivia Galileo-satelliittipaikannusjärjestelmän ja Euroopan geostationaarisen na-vigointilisäjärjestelmän paikannuspalvelujen kanssa.

Ajoneuvolaitteessa voidaan käyttää sen omia laitteistoja ja ohjelmistoja taikka osia muista ajoneuvossa olevista laitteistoista ja ohjelmistoista tai molempia. Ajoneuvolaite voi käyttää viestimiseen muiden ajoneuvossa olevien laitteistojärjestelmien kanssa muita kuin 1 momen-tissa tarkoitettuja tekniikoita sillä edellytyksellä, että käyttö ei vaaranna liikenneturvallisuutta, palvelun laatua tai yksityisyyden suojaa.

Ajoneuvolaitteita saa käyttää tietullipalveluiden lisäksi muiden palvelujen toteuttamiseen. Ajoneuvolaitteiden käyttö muihin tarkoituksiin ei saa haitata tietullipalveluja EETS-tietullikoh-teessa.

4 §

EETS-palveluntarjoajan lupa

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta luvan toimia Suomessa EETS-palvelun-tarjoajana Suomeen sijoittautuneelle palveluntarjoajalle, jolla on:

- 1) EN ISO 9001 -sertifikaatti tai vastaava;
- 2) tarvittavat tekniset laitteet;
- 3) EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus tai sertifikaatti, jolla todistetaan, että yhteentoimi-vuuden osatekijät ovat eritelmien mukaisia;
- 4) pätevyys sähköisten tietullipalvelujen tarjoamisessa tai muussa vastaavassa toiminnassa;
- 5) asianmukainen vakavaraisuus;
- 6) jatkuva ja kattava riskinhallintasuunnitelma, joka auditoidaan vähintään joka toinen vuosi;
- 7) hyvä maine.

EETS-palveluntarjoaja ei täytä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaati-musta, jos sen vastuuhenkilö on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeus-rangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdeta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdeta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan EETS-palveluntarjoajan edustajana.

Jos palveluntarjoaja ei enää täytä 1 momentissa tarkoitettuja edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on varattava sille tilaisuus korjata puutteellisuus kohtuullisessa ajassa. Liikenne- ja viestintäviraston on määräajan jälkeen peruutettava myöntämänsä lupa, jos palveluntarjoaja ei ole korjannut puutteellisuutta ja puutetta on pidettävä olennaisena.

5 §

EETS-palvelun kattavuus

EETS-palveluntarjoajan on tehtävä vähintään neljän jäsenvaltion kaikki EETS-tietullikohteet kattavat EETS-sopimukset tietulioperaattorien kanssa kolmen vuoden kuluessa luvan myöntämisestä EETS-palveluntarjoajalle.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi EETS-sopimusten on katettava kaikki tietyn jäsenvaltion EETS-tietullikohteet kahden vuoden kuluessa ensimmäisen sopimuksen tekemisestä siinä jäsenvaltiossa.

EETS-palveluntarjoajan on pidettävä palvelua yllä jatkuvasti kaikissa EETS-tietullikohteissaan sen jälkeen, kun se on tehnyt kohteista sopimukset. Jos palvelu jossakin EETS-tietullikohteessa on keskeytynyt tietulioperaattorista johtuvasta syystä, EETS-palveluntarjoajan on ryhdyttävä uudelleen ylläpitämään palvelua mahdollisimman pian syyn poistumisen jälkeen.

EETS-palveluntarjoajan on julkaistava verkkosivuillaan tieto niistä EETS-tietullikohteista, joissa se ylläpitää palvelua, ja niiden mahdollisista muutoksista. EETS-palveluntarjoajan on lisäksi kuukauden kuluessa luvan myöntämisestä julkaistava yksityiskohtaiset suunnitelmat palvelunsa mahdollisesta laajentamisesta muihin EETS-tietullikohteisiin. Tässä momentissa tarkoitettut tiedot on päivitettävä vuosittain.

EETS-palveluntarjoajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle vuosittain ilmoitus palvelunsa kattavuudesta EETS-tietullikohteissa.

6 §

EETS-palveluntarjoajan antama palvelu

EETS-palveluntarjoajan on annettava EETS:n käyttäjälle palvelun käyttämiseksi tarvittavat ajoneuvolaitteet.

EETS-palveluntarjoajan on pidettävä luetteloa EETS-käyttäjien kanssa tekemiinsä EETS-sopimuksiin liittyvistä käytöstä poistetuista ajoneuvolaitteista.

EETS-palveluntarjoajan on julkaistava verkkosivuillaan sopimusehdot, joita se soveltaa EETS:n käyttäjien kanssa tekemiinsä palvelusopimuksiin.

Niistä EETS-palveluntarjoajan velvoitteista, jotka koskevat EETS:n käyttäjille annettavaa palvelua ja teknistä tukea, säädetään eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tarjoajien yksityiskohtaisista velvollisuuksista, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tietullikohteen määrittelyn vähimmäissäällöstä, sähköisistä rajapinnoista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja päätöksen 2009/750/EY kumoamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/204, jäljempänä *EETS-täytäntöönpanoasetus*.

7 §

EETS:n käyttäjien laskuttaminen

EETS-palveluntarjoajan on toimitettava tietulioperaattorille välttämättömät tiedot EETS:n käyttäjän ajoneuvosta tietullien laskemiseksi tai kaikki välttämätön tieto EETS-palveluntarjoajan EETS-käyttäjältä veloittamien tietullien laskentatavan tarkastamiseksi.

Niistä EETS-palveluntarjoajan velvoitteista, jotka koskevat EETS:n käyttäjien laskuttamista, säädetään EETS-täytäntöönpanoasetuksessa.

8 §

EETS-palveluntarjoajan tiedonantovelvoitteet

EETS-palveluntarjoajan on pyynnöstä välittömästi annettava tietulioperaattorille välttämättömät tiedot tiemaksun epäiltyyn laiminlyöntiin liittyvästä ajoneuvosta ja kyseisen ajoneuvon omistajasta tai haltijasta, joka on EETS-palveluntarjoajan asiakas.

Tietulioperaattorilla on oikeus saada EETS-palveluntarjoajalta välttämättömät tiedot niistä EETS-palveluntarjoajan asiakkaiden omistamista tai hallinnassa olevista ajoneuvoista, joilla on tiettyä ajankohtana ajettu tietulioperaattorin vastuulla olevassa EETS-tietulikohteessa, sekä ajoneuvojen omistajia tai haltijoita koskevat välttämättömät tiedot. Tietojen saamisen edellytyksenä on, että tiedot ovat välttämättömiä tietulioperaattorin laissa säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseksi. EETS-palveluntarjoajan on annettava pyydetyt tiedot kahden päivän kuluessa pyynnöstä.

Tietulioperaattori ei saa luovuttaa 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja tietoja edelleen, jollei laissa toisin säädetä. Tietulioperaattorin ja tietullipalvelujen tarjoajan kuuluessa samaan yksikköön tietoja voidaan käyttää ainoastaan tietulioperaattorin laissa säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseen.

9 §

Tietulioperaattorin velvollisuudet tietullijärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi

Tietulioperaattori vastaa tietulikohteen EETS-yhteentoimivuudesta. Sen on laadittava vastuullaan olevasta EETS-tietulikohteesta määräitys ja ylläpidettävä kohdetta sen mukaisesti. EETS-tietulikohteen määräityksessä on oltava yksityiskohtainen suunnitelma yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointia koskevasta prosessista.

Sähköistä tietullijärjestelmää perustettaessa järjestelmästä vastaavan tietulioperaattorin on julkaistava verkkosivuillaan EETS-tietulikohteen määräitys riittävän ajoissa ennen uuden EETS-tietulikohteen toiminnan käynnistämistä, jotta EETS-palveluntarjoajat voivat akkreditoitua viimeistään kuukautta ennen uuden järjestelmän toiminnan käynnistämistä.

Yhteentoimivuuden teknisistä ja menettelyllisistä ehdoista sekä tietulikohteen määräityksen vähimmäissisällöstä säädetään EETS-täytäntöönpanoasetuksessa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, ennen sähköisen tietullijärjestelmän olennaista muuttamista järjestelmästä vastaavan tietulioperaattorin täytyy laatia ja julkaista EETS-tietulikohteen määräityksessä yksityiskohtainen suunnitelma kohteeseen jo akkreditoituneiden EETS-palveluntarjoajien eritelmien mukaisuuden ja yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöönsoveltuvuuden uudelleenarvioinnista. Suunnitelman on mahdollistettava kyseisten EETS-palveluntarjoajien akkreditoituminen uudelleen vähintään kuukautta ennen muutetun järjestelmän toiminnan aloittamista. Tietulioperaattorin on noudatettava kyseistä suunnitelmaa.

Jos EETS-tietulikohte ei vastaa EETS:n yhteentoimivuudelle säädettyjä teknisiä ja menettelyllisiä ehtoja, vastuullisen tietulioperaattorin on toteutettava korjaavat toimenpiteet, jotta tietullijärjestelmän EETS-yhteentoimivuus säilyy.

Tietulioperaattorin on toimittava yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa syrjimättömästi ja yhteistyössä EETS-palveluntarjoajien, valmistajien ja ilmoitettujen laitosten kanssa.

10 §

EETS-palveluntarjoajan hyväksyminen EETS-tietullikohteeseen

Tietulioperaattorin on hyväksyttävä kaikki EETS-palveluntarjoajat, jotka haluavat tarjota EETS-palveluja sen vastuulle kuuluvissa tietullikohteissa. Hyväksynnän edellytyksenä on, että EETS-palveluntarjoaja noudattaa EETS-tietullikohteen määräyksessä vahvistettuja velvoitteita ja yleisiä ehtoja.

Tietulioperaattori ei saa vaatia EETS-palveluntarjoajalta sellaisia teknisiä tai menettelyllisiä ratkaisuja, jotka estävät EETS-palveluntarjoajan yhteentoimivuuden osatekijöiden ja sähköisen tietullijärjestelmän välisen yhteentoimivuuden muissa EETS-tietullikohteissa.

Tietulioperaattorin ja EETS-palveluntarjoajan välisessä sopimuksessa on sallittava, että EETS-palveluntarjoaja laskuttaa tietullin suoraan EETS-käyttäjältä. EETS-palveluntarjoajan on laskutettava EETS:n käyttäjää tietulioperaattorin nimissä, jos tietulioperaattori sitä pyytää.

Tietulioperaattorin on hyväksyttävä kanssaan sopimussuhteessa olevien EETS-palveluntarjoajien kaikki EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti sertifioidut toimivat ajoneuvolaitteet, jotka eivät sisälly 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun käytöstä poistettujen ajoneuvolaitteiden luetteloon.

11 §

Korvaava palvelu EETS:n häiriötilanteessa

Jos EETS:n toiminta häiriytyy tietulioperaattorista johtuvista syistä, tietulioperaattorin on huolehdittava korvaavasta palvelusta liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi.

12 §

Tietulioperaattorin palvelukorvaus EETS-palveluntarjoajalle

EETS-palveluntarjoajalla on oikeus palvelukorvaukseen tietulioperaattorilta.

EETS-palveluntarjoajien palvelukorvauksen määrittämisessä käytetyn menetelmän on oltava sama kaikille tiettyyn EETS-tietullikohteeseen akkreditoituille EETS-palveluntarjoajille. Tietulioperaattorin on julkaistava menetelmä osana EETS-tietullikohteen määrityksen kaupallisia ehtoja. Palvelukorvauksesta säädetään EETS-täytäntöönpanoasetuksessa.

Jos EETS-tietullikohteessa on pääasiallinen palveluntarjoaja, EETS-palveluntarjoajien palvelukorvauksien määrittämisessä käytetyn menetelmän on oltava rakenteeltaan samanlainen kuin menetelmä, jota sovelletaan palvelukorvauksiin pääasiallisen palveluntarjoajan tuottamista vastaavista palveluista. EETS-palveluntarjoajan palvelukorvauksen määrä voi erota pääasiallisen palveluntarjoajan palvelukorvauksesta vain erityisestä syystä.

13 §

EETS:n käyttäjän oikeudet ja velvollisuudet

EETS:n käyttäjä voi tilata palvelunsa miltä tahansa EETS-palveluntarjoajalta.

EETS:n käyttäjä on täyttänyt maksuvelvollisuutensa tietulioperaattorille, kun käyttäjä on maksanut tietullin EETS-palveluntarjoajalleen.

Jos ajoneuvossa on useampi kuin yksi ajoneuvolaite, EETS:n käyttäjän vastuulla on käyttää oikeaa ajoneuvolaitetta tietyssä EETS-tietullikohteessa.

Niistä EETS:n käyttäjien velvollisuuksista, jotka koskevat tietojen antamista EETS-palveluntarjoajalle sekä ajoneuvolaitteen käyttöä ja käsittelyä, säädetään ajoneuvojen luokittelusta, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun käyttäjien velvollisuuksista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja vähimmäisperusteista ilmoitettujen laitosten kelpoisuudelle annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2020/203, jäljempänä *delegoitu EETS-asetus*, 3 artiklassa.

14 §

Tietullit

Tietullioperaattorin EETS:n käyttäjältä perimä tietulli ei saa ylittää muilta käyttäjiltä samasta tietullikohteesta perittävää tietullia.

Jos EETS-palveluntarjoajan tietullitariffien määrittelemiseen käyttämä ajoneuvon luokitus poikkeaa tietullioperaattorin käyttämästä, sovelletaan tietullioperaattorin käyttämää luokitusta, jollei sen voida osoittaa olevan virheellinen.

Tietullioperaattori voi vaatia EETS-palveluntarjoajalta maksun kaikista kyseisen EETS-palveluntarjoajan hallinnoimaan EETS-käyttäjätiliin liittyvistä tietulli-ilmoituksista ja tietulli-ilmoituksen tekemättä jättämisistä.

Jos EETS-palveluntarjoaja on lähettänyt tietullioperaattorille 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun luettelon käytöstä poistetuista ajoneuvolaitteista, EETS-palveluntarjoaja ei enää vastaa kyseisten käytöstä poistettujen ajoneuvolaitteiden käytöstä tämän jälkeen mahdollisesti aiheutuvista tietulleista.

Mikroaaltotekniikkaan perustuissa tietullijärjestelmissä tietullioperaattorit ilmoittavat EETS-palveluntarjoajille tietulli-ilmoitukset niiden EETS:n käyttäjille aiheutuneiden tietullien osalta.

Ajoneuvojen luokitteluun sovellettavien tariffijärjestelmien laatimisen yksityiskohdista ja järjestelmien laatimisessa tarvittavista menettelyistä säädetään delegoidussa EETS-asetuksessa.

15 §

Toimintojen taloudellinen seuranta

Tietullioperaattorin ja EETS-palveluntarjoajan on järjestettävä EETS-toimintojen taloudellinen seuranta ja kirjanpito organisaation muusta toiminnasta erilliseksi siten, että EETS-toimintojen taloudellinen tulos voidaan luotettavasti selvittää.

Jos sama organisaatio hoitaa sekä tietullioperaattorin että EETS-palveluntarjoajan tehtäviä, sen tulee laatia näistä erilliset tuloslaskelmat ja taseet, jotka liitetään tilinpäätökseen. Tuloslaskelman ja taseen laatimisesta säädetään kirjanpitolaissa (1336/1997).

16 §

Yhteentoimivuuden osatekijät

EETS-tietullikohteesta vastuussa olevan tietullioperaattorin tulee perustaa testiympäristö, jossa EETS-palveluntarjoaja tai sen valtuutettu edustaja voi tarkastaa, että sen ajoneuvolaitteet soveltuvat käytettäväksi tietullioperaattorin EETS-tietullikohteessa. Testien läpäisemisestä on annettava todistus. Tietullioperaattori voi perustaa yhden testiympäristön useampaa EETS-tietullikohdetta varten ja sallia yhden valtuutetun edustajan tarkastaa yhden ajoneuvolaitetyypin käyttöönsoveltuvuuden yhden tai useamman EETS-palveluntarjoajan puolesta. Tietullioperaattori voi vaatia EETS-palveluntarjoajia tai niiden valtuutettuja edustajia kattamaan kyseisistä testeistä koituvat kustannukset.

EETS:n yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja yleisistä infrastruktuuri-vaatimuksista säädetään delegoidussa EETS-asetuksessa. Sellaisten yhteentoimivuuden osatekijöiden, joissa on CE-merkintä tai vakuutus eritelmien mukaisuudesta taikka vakuutus käyttöönsoveltuvuudesta, katsotaan täyttävän yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevat vaatimukset.

Erityisistä infrastruktuurivaatimuksista, yhteentoimivuuden osatekijöiden eritelmien mukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa käytettävästä menettelystä sekä EY-vakuutusten sisällöstä ja muodosta, tietullioperaattoreiden, EETS-palveluntarjoajien ja EETS:n käyttäjien yhteentoimivuuden osatekijöiden välisten sähköisten rajapintojen eritelmistä säädetään EETS-täytäntöönpanoasetuksessa.

17 §

Yhteentoimivuuden osatekijöiden puutteellisuuksien korjaaminen

Jos yhteentoimivuuden osatekijät, joille on annettu CE-merkintä ja jotka on saatettu markkinoille, eivät täytä 16 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, Liikenne- ja viestintävirasto määrää yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajan tai sen valtuutetun edustajan korjaamaan puutteellisuudet määräajassa.

Jos yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistaja tai sen valtuutettu edustaja ei noudata Liikenne- ja viestintäviraston 1 momentissa tarkoitettua määräystä, Liikenne- ja viestintävirasto voi päätöksellään rajoittaa yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöalaa, kieltää niiden käytön tai määrätä ne poistettavaksi markkinoilta.

Yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajan tai sen valtuutetun edustajan on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tämän määräämässä ajassa selvitys toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt 2 momentissa tarkoitetun päätöksen johdosta.

Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava tämän pykälän nojalla tekemistään toimenpiteistä ja niiden perusteista Euroopan komissiolle ja asianomaiselle ilmoitetulle laitokselle. Liikenne- ja viestintäviraston tulee lisäksi ilmoittaa 1 momentin nojalla antamastaan määräyksestä Euroopan unionin jäsenvaltioille.

18 §

Ilmoitetun laitoksen nimeäminen

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää hakemuksesta EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisen eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyn suorittamisesta tai valvonnasta vastaavat laitokset ja huolehtii näiden ilmoittamisesta Euroopan komissiolle ja muille Euroopan unionin jäsenvaltioille.

Nimeämispäätöksessä määritellään ilmoitetun laitoksen pätevyysalue, vahvistetaan laitoksen valvontaan liittyvät järjestelyt ja asetetaan tarvittaessa muitakin sen toimintaa koskevia vaatimuksia, rajoituksia ja ehtoja, joilla varmistetaan tehtävien asianmukainen suorittaminen. Ilmoitettu laitos nimetään määräajaksi tai toistaiseksi.

19 §

Ilmoitetun laitoksen nimeämisen edellytykset

Ilmoitetun laitoksen on oltava Suomessa rekisteröity oikeushenkilö tai sen osa. Muista vähimmäisvaatimuksista, jotka laitoksen on täytettävä, säädetään delegoidussa EETS-asetuksessa. Laitoksen, joka täyttää asianomaisissa eurooppalaisissa standardeissa määritetyt arviointiperusteet, katsotaan täyttävän kyseiset vähimmäisvaatimukset.

Ilmoitetun laitoksen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta 1 momentissa ja delegoidussa EETS-asetuksessa säädettyjen vaatimusten täyttymiseen.

Ilmoitetun laitoksen on vuosittain toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle selvitys EETS-täytäntöönpanoasetuksen mukaisen eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyn suorittamisesta tai valvonnasta sekä arviointimenettelyn tai valvonnan tuloksista.

20 §

Ilmoitetun laitoksen tehtävien suorittaminen

Ilmoitetun laitoksen on tehtäviään suorittaessaan otettava huomioon kohdetta koskevat säännökset, suositukset, ohjeet ja standardit sekä seurattava niiden kehittymistä toimialallaan.

Ilmoitetun laitoksen henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä sen suorittaessa julkisia hallintotehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Ilmoitettu laitos voi käyttää apunaan ulkopuolisia testaus-, tarkastus- tai muita palveluja, jos ulkopuolinen palveluntuottaja täyttää 19 §:n 1 momentissa ja delegoidussa EETS-asetuksessa säädetyt vaatimukset. Ilmoitettu laitos vastaa myös ulkopuolisella teettämistään toimenpiteistä sekä vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arvioinnin kokonaisuudesta.

21 §

Ilmoitetun laitoksen nimeämisen peruuttaminen

Jos ilmoitettu laitos ei enää täytä 19 §:n 1 momentissa ja delegoidussa EETS-asetuksessa säädettyjä vaatimuksia tai noudata nimeämispäätöksessä asetettuja ehtoja taikka jos sen toiminnassa muutoin esiintyy vakavia puutteita, Liikenne- ja viestintäviraston on kehotettava sitä määräjassa korjaamaan havaittu epäkohta. Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava nimeäminen, jos ilmoitettu laitos ei ole korjannut epäkohtaa annetussa määräjassa ja puutetta on pidettävä olennaisena.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan komissiolle ja Euroopan unionin jäsenvaltioille ilmoitetun laitoksen nimeämisen peruuttamisesta.

22 §

EETS-tietullikohderekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä Suomen alueella olevista EETS-tietullikohteista. Rekisteriin merkitään seuraavat tiedot:

- 1) tietullikohteesta vastaava tietullioperaattori;
- 2) käytetyt tietulliteknologiat;
- 3) tietullin perustiedot, joita ovat vastuullisen tietullioperaattorin määrittelemät tiedot, joita tarvitaan tietullin määrittämiseksi tietyssä tietullikohteessa liikkuvalla ajoneuvolla ja tietullitahtuman suorittamiseksi;
- 4) EETS-tietullikohteen määrittäminen;
- 5) ne EETS-palveluntarjoajat, jotka ovat tehneet sopimuksen tietullioperaattorin kanssa.

Tietullikohteesta vastaavan tietullioperaattorin on ilmoitettava ilman aiheutonta viivytystä Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tietojen muutoksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen on oltava yleisesti saatavilla sähköisessä muodossa.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava Euroopan komissiolle kunkin kalenterivuoden lopussa sähköisessä muodossa tiedot rekisteriin merkityistä EETS-tietullikohteista.

23 §

Rekisteri EETS-palveluntarjoajista

Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä EETS-palveluntarjoajista. Rekisteriin kirjataan tiedot EETS-palveluntarjoajasta ja myönnetystä luvasta sekä 4 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun riskienhallintasuunnitelman auditoinnin päätelmät.

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee verkkosivuillaan tiedon niistä EETS-palveluntarjoajista, joille on myönnetty 4 §:n mukainen lupa, ja niiden yhteystiedot.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava Euroopan komissiolle kunkin kalenterivuoden lopussa sähköisessä muodossa tiedot rekisteriin merkityistä EETS-palveluntarjoajista.

24 §

Valvontaviranomainen

Tämän lain noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto.

25 §

Valvontaviranomaisen oikeudet ja velvollisuudet

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä tämän lain noudattamisen valvontaa varten välttämättömät tiedot EETS-palveluntarjoajalta, tietullioperaattorilta, yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajalta tai sen valtuutetulta edustajalta ja ilmoitetulta laitokselta.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkastettava vähintään kerran vuodessa, että EETS-palveluntarjoajat täyttävät niille säädetyt vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada 4 §:n 1 momentin 6 kohdassa tarkoitetun hyvämaineisuuden vaatimuksen arvioimiseksi välttämättömiä tietoja rikosrekisteristä ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 46 §:ssä tarkoitettusta sakkorekisteristä.

Liikenne- ja viestintävirastolla on valvontatehtäviensä suorittamiseksi oikeus päästä EETS-palveluntarjoajan, tietullioperaattorin ja yhteentoimivuuden osatekijöiden valmistajan tai sen valtuutetun edustajan toimitiloihin sekä muihin tiloihin, lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyjä tiloja. Tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

26 §

Pilottitietullijärjestelmät

Liikenne- ja viestintävirasto voi kokeilutarkoituksessa tilapäisesti sallia EETS-tietullikohteissa pilottitietullijärjestelmän, jossa käytetään uusia teknologioita tai menetelmiä, jotka poikkeavat tässä laissa, EETS-täytäntöönpanoasetuksessa tai delegoidussa EETS-asetuksessa säädetyistä vaatimuksista.

Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä Euroopan komissiolta lupa pilottitietullijärjestelmän käynnistämiseksi.

27 §

Laiminlyötyjä tiemaksuja koskeva tiedonvaihto jäsenvaltioiden välillä

Liikenne- ja viestintävirasto toimii sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520, jäljempänä *EETS-direktiivi*, 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteenä.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava muiden jäsenvaltioiden kansallisille yhteyspisteille EETS-direktiivin liitteen I mukaiset pakolliset tiedot ajoneuvoista sekä niiden omistajista ja haltijoista tiemaksun laiminlyöneen ajoneuvon ja sen omistajan tai haltijan tunnistamiseksi. Tietojen vaihtamiseen on käytettävä eurooppalaista ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmää.

28 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Jos joku rikkoo tätä lakia, EETS-täytäntöönpanoasetusta tai delegoitua EETS-asetusta, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

29 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Tämän lain nojalla tehtyä päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Muutoksenhausta uhkasakon asettamista ja maksettavaksi tuomitsemista sekä teettämis- tai keskeyttämisuhan asettamista ja täytäntöön pantavaksi määräämistä koskevaan päätökseen säädetään kuitenkin uhkasakkolaissa (1113/1990).

30 §

Voimaantulo ja siirtymäsäännös

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annettu laki (21/2014).

Muualla laissa olevalla viittauksella sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annettuun lakiin tarkoitetaan tämän lain tultua voimaan viittausta tähän lakiin.

EETS-palveluntarjoajat saavat 31 päivään joulukuuta 2027 tarjota kevyiden ajoneuvojen käyttäjille ajoneuvolaitteita, jotka soveltuvat käytettäväksi ainoastaan 5,8 gigahertsin mikroaaltotekniikan kanssa, käytettäväksi EETS-tietullikohteissa, joissa ei vaadita satelliittipaikannuksen tai matkaviestintätekniikan käyttöä.

HE 115/2021 vp

Helsingissä 2.9.2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka