

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Hallituksen esitys 202/2020 vp eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä niihin liittyviksi laeiksi

1 Taustaa

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017), julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia (1397/2016), laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia (1687/2009), Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia (935/2018), painelaitelakia (1144/2016) sekä vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja posti-palvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia (1398/2016).

Muutokset ovat suurilta osin teknisiä. Liikenteen palveluista annetun lain lukunumerointi muutettaisiin juokseväksi eduskunnan lausuman edellyttämällä tavalla. Lakiin tehtäisiin myös muita teknisluontoisia tulkintaa helpottavia muutoksia ja korjauksia. Lisäksi osaan edellä luetelluista liitelaista tehtäisiin muutoksia liikenteen palveluista annettua lakia koskeviin lakiviitteisiin.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavilla muutoksilla myös toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman tavoitetta edistää liikenteen ja logistiikan digitalisoitumista. Ehdotetuilla muutoksilla mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä, joka koordinoisi jatkossa laajempaa liikenteen ja logistiikan tietojen koontitietokantaa. Muutoksella edistettäisiin kestäväää ja oikeudenmukaista liikennejärjestelmän digitalisointia luomalla edellytykset liikenteen tiedon laajemmalle hyödyntämiselle ja näin uusien liikenteen ja logistiikan digitaalisten palveluiden syntymiselle.

Ehdotettavilla muutoksilla liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin pantaisiin kansallisesti täytäntöön kaksi EU:n laivaväen pätevyysä koskevaa direktiiviä.

Tässä lausunnossa on esitetty tiiviisti kunkin säädöksen osalta keskeiset ehdotukset, tavoitteet ja niiden vaikutukset.

2 Tekniset muutokset

2.1 Lukunumeroinnin muutos

Liikenteen palveluista annetun lain lukunumerointi esitetään eduskunnan edellyttämällä tavalla muutettavaksi juokseväksi (EV 251/2018 vp). Vastavasti korjattaisiin lain sisäiset viittaukset. Lukunumeroinnin muutos parantaisi edelleen lain luettavuutta.

2.2 Tekniset korjaukset ja kielelliset täsmennykset

Liikenteen palveluista annettuun lakiin on tehty useita teknisiä korjauksia ja kielellisiä täsmennyksiä. Laista on muun muassa korjattu virastouudistuksen jäljiltä vanhoja virastojen nimiä sekä yhdenmukaistettu lakiin luvanhakijaa ja -haltijaa koskevien käsitteiden kirjoitusasua. Vastaavasti lain ruotsinkieliseen kieliversioon ehdotetaan tehtäväksi korjauksia ja kielellisiä täsmennyksiä.

Liikenteen julkinen tuki: Liikennepalvelulakiin esitetään lisättäväksi uusi 174 a ja 175 a §, joiden mukaisesti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus (jäljempänä *KEHA-keskus*) hoitaisi jatkossa valtionavustusten maksatukseen, käytön valvontaan ja takaisinperintään liittyviä tehtäviä toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (jäljempänä *ELY-keskusten*) puolesta. ELY-keskuksille jäisi kuitenkin valvova rooli. Ehdotetuilla muutoksilla arvioidaan olevan toimivaltaisille ELY-keskuksille myönteisiä vaikutuksia. Tehtävien valtakunnallisen keskittämisen arvioidaan helpottavan ja yhdenmukaistavan maksatusprosesseja sekä tukevan ELY-keskusten palvelujen digitalisointia. Muutos ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin. Lisäksi liikenteen julkista tukea koskeviin säännöksiin esitetään viranomaisten toimivaltaa selkeyttäviä muutoksia sekä yhdenmukaistavia kielellisiä täsmennyksiä. Edellä mainitut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, eikä niillä arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia.

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen: Hankintamenettelyitä koskevia pykälä (162 ja 260 §) selkeytettäisiin lisäämällä viittauksia hankintalakiin sekä muilla lainsäädäntötekniisillä muutoksilla. Muutoksilla selkeytettäisiin muun muassa palvelusopimusasetuksen tulkintaa koskien suorahankintojen ilmoittamismenettelyjä. Lisäksi palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeuden antamista koskevaan pykälään (171 §) lisättäisiin lain tulkinnan selkeyttämiseksi viittaus hallintolakiin.

Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (jäljempänä *hankintalaki*) 9 §:ään ehdotetulla muutoksella tehtäisiin aiempiin lakimuutoksiin liittyvä tekninen korjaus lakiviittaukseen. Pykälän 2 momentin viittaus kumottuun joukkoliikennelain 36 §:n 2 momenttiin korjattaisiin. Jatkossa hankintalain 9 §:n 2 momentissa viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain 162 §:n 2 momenttiin, joka vastaa sisällöllisesti joukkoliikennelain säännöstä. Vastaava muutos tehdään vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin (jäljempänä *erityisalojen hankintalaki*). Erityisalojen hankintalain 20 §:n 2 momentista korjataan viittaus kumottuun joukkoliikennelakiin voimassa olevaan saman sisältöiseen liikenteen palveluista annetun lain säännökseen. Muutokset ovat viittausteknisiä, eikä niihin liity taloudellisia tai muitakaan vaikutuksia.

Painelaitelaki: Painelaitelakiin ehdotettu 100 §:ää koskeva muutos on sisällöltään viittaustekninen. Pykälän 1 momentin viittaus laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 4 §:ään korjattaisiin vastaamaan

aiempia lakimuutoksia. Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisalasta säädetään nykyään liikenteen palveluista annetun lain 96 §:ssä. Samalla pykälän sanamuotoa ehdotetaan selkeytettäväksi niin, että se muodostaa loogisen kokonaisuuden viittauksen kohteena olevan pykälän sanamuodon kanssa. Muutos on lakitekkinen, eikä sillä ole taloudellisia tai muita vaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston ohjausrooli: Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n 7 ja 8 kohtia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston ELY-keskuksille antamasta ohjauksesta käytettäisiin käsitettä toimialaohjaus. Toimialaohjauksella tarkoitetaan ELY-keskuksista annetun lain 8 §:ssä (31/2015, HE 2019/2014 vp) säädettyä sektorikohtaista operatiivista toimintaa koskevaa ohjausta. Ehdotettavassa muutoksessa ei ole kyse uudesta tehtävästä, vaan selvyiden vuoksi laissa käytettäisiin ohjauksesta yhtenevää kielellistä ilmausta. Muutoksella selkeytettäisiin ja tarkennettaisiin edelleen viraston ohjausroolia joukkoliikennepalveluihin, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoitukseen sekä yksityistieasioihin liittyvissä asioissa. Ohjausroolin täsmentämisen on tekninen muutos, eikä sillä arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia.

3 Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen liikenteenohjausyhtiö Traffic Management Finland Oy:ltä

Ehdotetuilla muutoksilla mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä. Tietopalvelulla tarkoitetaan ITS-direktiivin multimodaaliasetuksen mukaista kansallista yhteyspistettä, jonka kautta asetuksen mukaiset aikataulu- ja reittitiedot ovat saatavissa. Suomessa palvelu on toteutettu Liikkumispalvelukatalogina, johon on katalogimaisesti koottu eri liikkumispalveluiden rajapintoja.

Ehdotetun muutoksen myötä Traffic Management Finland Oy voisi tuottaa, ylläpitää ja kehittää liikennevälinerajat ylittävään aikataulu- ja reittitietoon liittyvää järjestelmää osana esitettyä laajempaa liikennetietojen koontitietokantaa. Traffic Management Finland Oy voisi jatkossa tarjota liikennepalvelulain edellyttämät liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen liittyvät tekniset työkalut sekä vastaanottaa rajapinnat. Lisäksi yhtiö voisi ottaa vastaan tiedot henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta tai olennaisista muutoksista. Näin yhtiö tietopalvelun tarjoajana voisi käytännössä asettaa muutostiedot helpommin saataville.

Traffic Management Finland Oy on liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavan Traffic Management Finland -konsernin emoyhtiö. Konserni on kestävä liikumisen edistäjä, jonka tehtävänä on vauhdittaa alan kehitystä ja parantaa liikennealan yritysten toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Yhtiön tarjoama tieto auttaa yrityksiä luomaan uusia liikkumisratkaisuja ihmisille ja tavaroille.

Muutoksen tavoitteena on pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman mukaisesti liikenteen ja logistiikan digitalisoitumisen edistäminen ja liikenteen digitalisaation mahdollisuuksien käyttäminen täysimittaisesti liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Tavoitteena on myös erityisesti pienten ja kes-

kisuurten yritysten kasvuedellytysten vahvistaminen parantamalla tasaver-
taisia toimintaedellytyksiä. Liikenteen tietopalveluita kehittämällä Suomessa
olisi mahdollista tarjota luotettavaa liikennevälinerajat ylittävää reitti- ja aika-
taulutietoa helposti käytettävässä muodossa koko valtakunnan tasolla.

Jotta näihin tavoitteisiin päästäisiin, on kehitettävä edellytykset liikenteen ja
logistiikan uusien palveluiden syntymiselle. Liikkumiseen liittyvän tiedon
hyödyntämiseen pyritäänkin luomaan rakenne, joka mahdollistaa datan siir-
tämisen monenvälisesti. Rakenne edellyttää toimiakseen koordinaatiroolin
vastuuttamista sekä koordinoitua tietokantaa, joka luo edellytykset liikenne-
tiedon laajemmalle hyödyntämiselle ja datan laadun parantamiselle. Tämän
vuoksi myös Liikkumispalvelukatalogi olisi tärkeää siirtää osaksi laajempaa
Traffic Management Finland Oy:n koordinoimaa koontitietokantaa, jolla pe-
rustetaan puitteet älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitun ja johdon-
mukaisen käyttöönoton tukemiseksi.

Ehdotettu muutos tukisi alan yritysten kilpailukykyä ja koronaviruksen jälkeistä
elvyttämistä, loisi uutta liiketoimintaa Suomeen sekä kasvattaisi liikenteen
yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Uuden hallinnointimallin myötä eri toimijoi-
den olisi helpompi päästä markkinoille riippumatta yrityksen koosta tai
maantieteellisestä alueesta. Muutoksen myötä toimijat voisivat tuottaa pa-
rempia ja laadukkaampia palveluita loppukäyttäjille.

Lisäksi muutoksella ennakoidaan Euroopan unionin yhtenäistä tiedon hal-
linnan toimintamallia ja edistetään rajat ylittävää tietojärjestelmien yhteen-
toimivuutta. ITS-direktiivin ja sen toimeenpanoasetusten velvoitteet tietojen
avaamisesta laajenevat vuosittain, minkä vuoksi velvoitteita tiedon saata-
vuudelle ja laadulle pyritään ennakoimaan.

Siirron jälkeen Liikenne- ja viestintävirastolle ei jäisi mitään operatiivisia jär-
jestelmävastuita liikkumisen tietopalveluiden osalta. Ehdotetun muutoksen
myötä yhtiö tulisi tarjoamaan tietopalvelun sekä hoitamaan siihen liittyvät
tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät. Yhtiö tuottaisi palveluita alan toi-
mijoille, mutta se ei tulisi tarjoamaan palveluita loppukäyttäjille.

Liikkumispalvelukatalogin tuottaminen ja tarjoaminen perustuvat tiedon ke-
räämiseen ja ylläpitoon. Liikkumisen tietopalvelun tarjoaminen edellyttää
kuitenkin hyvin rajoitettua määrää henkilötietojen käsittelyä. Valtaosa tie-
doista on jo lähtökohtaisesti sellaisia, että ne eivät sisällä henkilötietoja, sillä
palvelun tiedot perustuvat toimijoiden kaikille avoimena olevaan tietoon. Tie-
topalvelussa ei ole henkilötietoja kuluttajakansalaisista, vaan tässä tarkoite-
tut tiedot sisältävät tietoja vain palvelujen tuottajista, eikä siis palveluita käyt-
tävästä.

ITS-direktiivin multimodaaliasetuksen edellyttämän kansallisen yhteyspis-
teen tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä, vaan yh-
teyspiste voidaan toteuttaa eri muodoissa. Vaikka kotimaisessa laissa pal-
velun tuottaminen ja siihen liittyvät vastuut ovat olleet viranomaiselle osoi-
tettuina, lakiesityksessä ei tehtävän luonteen vuoksi siirtyisi merkittävää jul-
kisen vallan käyttöä koskevia tehtäviä yhtiölle. Lisäksi Liikenne- ja viestintä-
virasto toimii ITS-direktiivin toimivaltaisena viranomaisena ja valvoisi tässä
esityksessä ehdotetun Liikkumispalvelukatalogin vaatimustenmukaisuutta
sekä olisi edelleen vastuussa palvelun tuottamisesta.

4 Direktiivien kansallinen täytäntöönpano

4.1 Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2397, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, ammattipätevyyskriteerien tunnistamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta (*sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*) yhdenmukaistaa unionin sisävesiliikenteen ammattipätevyyksiä. Direktiivillä tavoitellaan turvallisuuden lisäämistä ja työvoiman vapaan liikkuvuuden edistämistä unionin sisävesiliikenteen alalla.

Suomi on koko EU-jäsenyytensä ajan pyrkinyt pysymään EU:n sisävesiliikennettä koskevan sääntelyn ulkopuolella. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin osalta Suomi hyödyntää rajoitetun täytäntöönpanon mahdollistavaa 39 artiklan 2 kohtaa. Mainitun kohdan mukaan Suomi on velvollinen panemaan kansallisesti täytäntöön direktiivin velvoitteet, jotka koskevat keskeisimmin unionin sisävesiliikenteen ammattipätevyyskriteerien ja meripalvelukirjojen voimassaoloa Suomen alueella, meripalvelua koskevien kirjauksien tekemistä, pätevyyskriteerien hallinnointiin liittyvää viranomaisyhteistyötä sekä peitosten torjuntaa ja sanktioita. Suomen ei tarvitse myöntää uusia pätevyyskriteeriä, eikä direktiivin täytäntöönpano muiltakaan osin merkitse muutosta nykytilanteeseen, jossa Suomen sisävesialueilla voidaan toimia samoilla pätevyyskriteerillä kuin merellä.

Muutoksia ehdotetaan liikenteen palveluista annetun lain 96, 106, 112, 194 ja 250 §:iin. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi uusi 242 a §. Direktiivin kansallisella täytäntöönpanolla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suhteessa nykytilaan. Jo nykyisellään alan toimijoilla olisi mahdollisuus työskennellä tai harjoittaa elinkeinoa Suomen sisävesillä muun jäsenvaltion myöntämällä pätevyydellä, mutta Liikenne- ja viestintäviraston tiedoissa ei ole yhtään tällaista tapausta.

Myös laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin ehdotetaan sisävesien ammattipätevyysdirektiivin kansallista täytäntöönpanoa koskevia muutoksia. Lain 26 d §:ään ehdotettavat keskeisimmät muutokset liittyvät meripalvelua koskevien kirjausten tekemiseen ja vahvistamiseen. Aluksen päällikön tehtävänä olisi meripalvelukirjan haltijan (eli miehistön jäsenen) pyynnöstä kirjata meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä vahvistettava unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot.

Meripalvelukirjalla tarkoitetaan henkilökohtaista rekisteriä, johon kirjataan miehistön jäsenen työhistoria, erityisesti meripalveluaika ja tehdyt matkat. Meripalvelua koskevien kirjauksien tekemisestä voi seurata vähäisiä hallinnollisia velvoitteita laivaisännille ja Liikenne- ja viestintävirastolle siltä osin, jos meripalvelukirjan haltija pyytää tietojen kirjaamista ja vahvistamista. Otaen huomioon aiempiin sisävesialan direktiiveihin pohjautuneiden tunnistamispyyntöjen koskevien tiedustelujen vähäinen määrä, vaikutusten arvioidaan kokonaisuudessaan olevan hyvin vähäiset. Direktiivi edellyttää pientä muutosta Liikenne- ja viestintäviraston rekistereihin meripalvelukirjaan merkittyjen tietojen vahvistamista koskevan pyynnön varalta.

4.2 Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muutos

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1159, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnustamisesta annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta (*merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi*) edellyttää vähäisiä muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin. Lain 110 §:n 2 momenttiin ehdotetaan mainintaa aluksella työskentelyä varten vaadittavien asiakirjatodisteiden tunnustamisesta. Lisäksi 113 §:ään ehdotetaan mainintaa asiakirjojen säilyttämisestä aluksella joko kirjallisesti tai sähköisessä muodossa. Muutokset selkeyttäisivät oikeustilaa.

5 Muita ehdotuksia

Lisäksi hallituksen esityksessä ehdotetaan tehtäväksi muita tarvittavia muutoksia esimerkiksi laivaväen pätevyyskiin. Myös joitakin lain asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia selkeytettäisiin ja täsmennettäisiin.

Liikenteen palveluista annetun lain 32 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi momentti, jolla annettaisiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaansa kuuluvan perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Myös lain 104 §:ään ehdotetaan uutta 2 momenttia, jossa selkeytetään valtioneuvoston valtuutta asetuksella antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeutettavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena. Lain 107 §:n 5 momentin määräyksenantovaltuutta ehdotetaan laajennettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa myös merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisaatimuksista. Lisäksi lain 108 §:ään lisättäisiin maininta liikennealueista, jolloin valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä myös kunkin liikennealueen mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisaatimuksista.

Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä käy selvemmin ilmi jo voimassa oleva sääntö siitä, että aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Lisäksi niitä perusteita, joilla aluksen päällikkö saa toimia myös konepäällikkönä, ehdotetaan muutettavaksi. Ehdotuksen mukaan laivaisäntä voisi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta niin, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, jos toimien yhdistäminen on mahdollista turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

Vaatus erillisestä konepäällikköä on turvallisuuden kannalta olennainen kooltaan ja koneteholtaan suurempien aluksien osalta, joissa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu siten, että koneistoa ja alusta ei voida ohjata samanaikaisesti, eikä aluksen päällikön ja konepäällikön tehtäviä siksi voida turvallisesti yhdistää. Sen sijaan pienemmän kokoluokan ja konetehon aluksissa erillinen konepäällikkö ei ole turvallisuuden kannalta välttämätön.

Ehdotettu muutos helpottaisi muun muassa luotsien yhteysalusten, vesibussien ja muiden pienten alusten toimintaa. Muutos on tarpeellinen esimerkiksi pienten alusten teknisen kehityksen kannalta konetehtojen ja automaation kasvaessa. Muutos vähentäisi elinkeinon kustannuksia pienten toimijoiden osalta. Toisaalta muutos saattaa hieman vähentää työvoiman tarvetta muutoksessa tarkoitettujen alusten osalta.

Esitetyssä muutoksessa edellytettäisiin, että menettely ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Lisäksi miehityksen vahvistaminen esitetyllä tavalla edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston harkintaa, jossa olisi otettava huomioon turvallisuusnäkökohdat. Esityksellä ei siten arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia merenkulun turvallisuudelle.

Liikenteen palveluista annetun lain 181 §:ää palvelusopimuksessa tarkoitettua tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälässä huomioitaisiin litin siirtyminen Kymenlaakson maakunnasta osaksi Päijät-Hämeen maakuntaa. Lisäksi pykälään tehtäisiin lisäys, jonka mukaan kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voisi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Säännös lisäisi alueiden yhdenvertaisuutta, turvaisi liikkumista ja sillä mahdollistettaisiin joustavampi julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen.

Hyväksymispäätöksiä koskevat muutokset: Esityksessä ehdotetaan tarkennettavaksi viranomaisen hyväksymispäätöksiä koskevia menettelyjä. Liikenteen palveluista annetun lain mukaan moni toiminta edellyttää viranomaisen hyväksyntää. Hyväksymispäätöstä edellyttäviä toiminnanharjoittamisen muotoja sisältyy niin tieliikennettä, rautatieliikennettä, merenkulkua kuin ilmailua koskeviin säännöksiin.

Taksisääntelyä koskevan hallituksen esityksen (HE 176/2020 vp) valmistelun yhteydessä huomattiin tarve varmistaa, että kaikkia hyväksymispäätöksiä koskien on olemassa muutoksenhakumenettelyt. Samassa yhteydessä päätettiin myös varmistaa, että hyväksymispäätöksiä osalta on säädetty hyväksynnän peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus tarvittaessa huomautuksella tai varoituksella puuttua toimintaan, joka ei ole asianmukaista.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia 241, 242 ja 245 §:iin, joissa säädettäisiin hyväksymispäätöksiä koskevista yleisistä menettelysäännöksistä. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännösten olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin. Ehdotuksen tarkoituksena on toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistaminen. Lisäksi varmistettaisiin, että viranomaisella on tehokkaat keinot puuttua epäasianmukaiseen toimintaan.

6 Väliaikaiset muutokset covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseksi

Covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä koskevat muutokset olisivat voimassa väliaikaisesti 30.6.2021 saakka.

18 a §: Ehdotettavalla uudella 18 a §:llä laajennettaisiin väliaikaisesti henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita koskeva varautumisvelvollisuus pienempiin toimijoihin, kuten taksiliikenneluvan haltijoihin sekä henkilöliikenneluvan haltijoihin ja henkilöliikennettä harjoittaviin tavaraliikenneluvan haltijoihin, joilla on liikennekäytössä 15 tai vähemmän kuin 15 linja-autoa, ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Toimijoiden olisi varauduttava covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen ja huolehdittava matkustajien terveyteen liittyvistä toimenpiteistä. Varautumisvelvollisuus olisi ehdollinen, tarkoittaen, että varautumista edellytettäisiin vain, jos covid-19-epidemian tilanne sitä edellyttää kansallisesti tai alueellisesti. Ehdotuksella turvattaisiin liikennepalveluiden saatavuus ja matkustajien terveys covid-19-epidemian aikana.

Uusi 18 a § johdonmukaistaisi viranomaisten ja pienempien alan toimijoiden varautumista covid-19-epidemiaan. Muutoksella ei aiheutettaisi merkittäviä lisävelvollisuuksia toimijoille. Jos covid-19-epidemian tilanne edellyttäisi varautumista, olisi toimijan laadittava viivytyksettä suunnitelma. Toimija voisi halutessaan laatia varautumissuunnitelman yhdessä välityskeskuksen kanssa tai mahdollisia mallisuunnitelmia hyödyntäen. Välityskeskus voisi myös laatia suunnitelman toimijan puolesta. Muutos voisi väliaikaisesti lisätä toimijoiden ja viranomaisten hallinnollista ja taloudellista taakkaa. Muutoksella ei rajoitettaisi elinkeinovapauden tai omaisuudensuojan ydinaluetta. Muutoksen tarkoituksena on varmistaa liikenteen terveysturvallisuus, eikä sillä aseteta elinkeinoharjoittajan toimintaa koskevia rajoituksia.

109 § 4 mom.: Ehdotettavalla uudella 109 §:n 4 momentilla annettaisiin väliaikaisesti covid-19-epidemian aikana Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltaa pidentää laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa. Kelpoisuustodistus on asiakirja, jolla vahvistetaan, että jonkin ulkomaalaisen pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää kelpoisuustodistukset olemaan lähtökohtaisesti yhtä pitkän aikaa voimassa, kuin niiden pohjana oleva ulkomaalainen pätevyyskirja on myönnetty. Covid-19-pandemian aikana jotkin ulkomaalaiset viranomaiset ovat pidentäneet myöntämiensä pätevyyskirjojen voimassaoloaikaa. Nyt ehdotettavalla muutoksella annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus pidentää kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa vastaavasti, kuin niiden pohjana olevien pätevyyksien voimassaoloaikaa on pidennetty. Pidennykset voisivat olla kuitenkin voimassa enintään kesäkuun 2021 loppuun, eikä kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika saisi ylittää viittä vuotta.

Ehdotus on yksi keino varautua covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen. Ehdotettu väliaikainen muutos on tarpeen erityisesti sen varalta, että tilanne pahenisi voimakkaasti myös Suomessa. Liikenne- ja viestintäviraston tietojen mukaan aikavälillä 1.1.2021-30.6.2021 vanhenee 174 kelpoisuustodistusta. Ehdotus antaisi Liikenne- ja viestintävirastolle keinon reagoida tilanteen huononemiseen tehokkaasti. Ehdotus helpottaisi viranomaisen hallinnollista taakkaa ja kelpoisuustodistuksen omaavien merenkulkijoiden toimintaa, koska ehdotetun muutoksen myötä välttyttäisiin uusimiseen liittyvistä hakemusmenettelyistä. Osa kelpoisuustodistuksista edellyttää lisäksi myös erillisen kokeen suorittamista. Uusimismenettelyt voivat merkittävästi vaikeutua, jos joudutaan turvautumaan esimerkiksi liikkumis- ja kokoontumisrajoituksiin, kuten keväällä 2020.

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen, sillä kyse on jo voimassaolevista kelpoisuustodistuksista, eikä kokonaan uusista todistuksista. Kelpoisuustodistusten voimassaoloajoista ei säädetä lailla tai asetuksella. Viranomaisen määräyksellä tehtävä väliaikainen kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidentäminen on siten säädöshierarkian ja perustuslain 80 §:n valossa mahdollista.

179 a §: Lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 179 a §, jossa säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien ilmoitusajasta covid-19-epidemian aikana. Ehdotuksen mukaan henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien olisi tehtävä ilmoitus säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista. Jos Liikenne- ja viestintävirasto järjestäisi tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, ilmoitus olisi tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle. Ehdotettu säännös vastaa osittain lain 179 §:n 5 momentin väliaikaista poikkeusta.

Ehdotettu poikkeus voimassa olevasta 60 päivän ilmoitusajasta mahdollistaisi joukkoliikenteen toimijoiden muuttaa esimerkiksi aikataulujaan ja reittejään nykyistä nopeammin covid-19-epidemian aikana, ja sitä kautta sopeuttaa liiketoimintaansa covid-19-epidemian aiheuttamissa erityisolosuhteissa. Lisäksi väliaikainen poikkeus helpottaisi joukkoliikenteen toimijoiden mahdollisuuksia varautua covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseen. Vuorojen nopea karsiutuminen saattaisi vaikuttaa viranomaisten toimintaan ja matkustajiin. Esimerkiksi toimivaltaisille joukkoliikenteen viranomaisille voisi aiheutua aikatauluhaasteita korvaavan liikenteen hankkimiselle, jos vuoroja lakkautettaisiin. Lisäksi matkustajilla voisi olla haasteita järjestää liikkumistaan aikataulujen muuttuessa nopeasti. Ehdotuksella ei arvioida olevan muita merkittäviä vaikutuksia.

Sini Wirén
Yksikön johtaja
Palveluosasto, peruspalveluyksikkö