Susanna Metsälampi, Kirsi Miettinen, Iina Kajander 7.12.2017

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle esitetyt lausunnot

HE 145/2017 VP. HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (*HE liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi*).

Asiantuntijalausunnot on saatu Akava ry:stä, Ammattipätevyyskouluttajat ry:stä, Autoliikenteen työnantajaliitto ry:stä ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT Ry:stä (*ALT/AKT)*, Destia Rail Oy:stä, Elinkeinoelämän keskusliitosta (*EK*), Etelä-Pohjanmaan elinkeinon-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta (*ELY*), Etelä-Suomen Aluehallintovirastosta (*Aluehallintovirasto)*, Finavia Oyj:stä, Helsingin kaupungilta, Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymästä (*HSL*), Huoltovarmuuskeskuksesta, Finanssiala ry:stä, Finnair Oyj:stä, Ilmatieteenlaitokselta, Invalidiliitto ry:stä, Kilpailu- ja kuluttajavirastosta (*KKV*), Kouvolan rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy:stä, Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry (*Kuluttajaliitto*), Lainsäädännön arviointineuvostosta, Liikenneturvallisuuskouluttajat ry:stä, Liikennevirastosta, Linja-autoliitosta, Logistiikkayritysten Liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry (*MTK),* Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskuksesta (*Meriturva*), Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRA ry (*Mara*), Metsäteollisuus ry:stä, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry:stä, Näkövammaisten liitto ry:stä, oikeusministeriöstä, Opetushallituksesta, opetus- ja kulttuuriministeriöstä, OP Osuuskunnasta, puolustusministeriöstä, sisäministeriön pelatus- ja poliisiosastoilta, sosiaali- ja terveysministeriöstä, Suomen ammattiliittojen keskusjärjestö SAK ry:stä, Suomen autokoululiitto ry:stä Suomen kuntaliitosta, Suomen Konepäällystöliitto – Finlands Maskinbefälsförbund ry:stä (*Konepäällystöliitto),* Suomen Merimies-Unioni SMU:sta (Merimies-Unioni) Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:stä (*SKAL*), Suomen Paikallisliikenneliitosta, Suomen Taksiliitosta, Suomen Varustamoista, Telia Oyj:stä, Tietosuojavaltuutetun toimistosta, Tilausajokuljettajat ry:stä, Tullista, Turun kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaiselta, TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:stä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Uber Finlandista, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunnasta VANE, valtiovarainministeriöstä, Veturimiesten liitto ry:stä (VML), Viestintävirastosta, VR-yhtymä Oy:stä (*VR*), Yleisestä Teollisuusliitosta ja ympäristöministeriöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää seuraavassa huomionsa näistä esi-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

tetyistä lausunnoista. Pykäläkohtaisiin huomioihin lausutaan siinä järjestyksessä kuin pykälät esiintyvät hallituksen esitykseen.

Ohessa otetaan huomioon myös eduskunnan talousvaliokunnan antama lausunto (Valiokunnan lausunto TaVL 52 2017 vp)

Tarkasteltavana olevan hallituksen esityksen suhde lakiin matkapalveluyhdistelmistä ja lakiin matkapalveluyhdistelmien tarjoajista

EK on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että liikenteen palveluista annetun lain, jäljempänä *LPL*, yhteydessä olisi hyvä tarkastella yhtymäkohtia matkapakettilainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintäministeriö on tunnistanut hankkeen valmistelun yhteydessä lainsäädännön yhtymäkohdat. Matkapaketteja koskevaa erityissääntelyä on kuvattu esityksen sivuilla 53 – 54, ja säännösten keskinäinen suhde on huomioitu välityspalveluja koskevassa määritelmässä (LPL I osan 2 §:n 2 kohta). Esityksen tekstissä viitataan toistaiseksi voimassa olevaan valmismatkalakiin (1079/1994). Eduskunta on sittemmin hyväksynyt matkapalveluyhdistelmistä annetun lain, joka odottaa tasavallan presidentin vahvistusta. Oikeusministeriön kanssa on keskusteltu muutoksen edellyttämistä tarkistuksista tekstiin. Vahvistettavana olevaan lakiin perustuen esitetään sekä välityspalvelun että yhdistämispalvelun määritelmän muuttamista seuraavasti:
---
2) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan, ei kuitenkaan palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia, eikä matkapalveluyhdistelmistä annetun lain (/) soveltamisalaan kuuluvia matkapaketteja tai yhdistettyjä matkajärjestelyjä;
---
5) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja, ei kuitenkaan matkapalveluyhdistelmistä annetun lain soveltamisalaan kuuluvia matkapaketteja tai yhdistettyjä matkajärjestelyjä;

Huomioita LPL-lakiehdotuksesta

Esteettömyyden ja saavutettavuuden huomioiminen

Invalidiliitto, Näkövammaisten liitto ry ja Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE kiinnittävät lausunnoissaan huomiota esteettömyyteen ja saavutettavuuteen kilpailutuskriteereissä, kaluston esteettömyyteen, ammattitaitoiseen henkilökuntaan sekä matkaketjujen ja liikkumispalveluita koskevan tiedon esteettömyyteen.

Kalustovaatimukset on perinteisen lähestymistavan mukaisesti määritelty kunkin liikennemuodon osalta erikseen. Henkilöstön ammattitaitoa koskevat vaatimukset löytyvät samoin kunkin liikennemuodon osalta erikseen. Esteettömyyttä käsitellään myös eri liikennemuodoissa EU:n matkustajanoikeusasetuksissa. LPL:n valmistelussa on tunnistettu matkaketjuihin liittyvät haasteet, joihin on löydettävä Euroopan unionin tason ratkaisuja. Asia onkin EU:ssa esillä erityisen vahvasti ensi vuonna.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

LPL:n hankintasäännökset koskevat menettelyjä. Kilpailutuskriteerien määrittäminen on kaikilta osin kunkin toimivaltaisen viranomaisen oma tehtävä (kalusto, varusteet, ympäristövaatimukset, henkilökunnan osaaminen, palvelutaso ja niin edelleen). LPL:n hankintasäännöksissä ei säädetä kilpailutuksen sisällöstä?

Näkövammaisten liitto ry on omassa lausunnossaan korostanut sitä, että digitalisaatiossa on huomioitava kaikille käyttäjäryhmille sopiva suunnittelu. Lähtökohtana on oltava esteettömät ja saavutettavat eri käyttäjäryhmien käytettävissä olevat sähköiset palvelut.

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2017 toimenpideohjelman ”Liikenteen ja viestinnän digitaaliset palvelut esteettömiksi 2017–2021” (http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79917/LVM_08_17_Liikenteen_ja_viestinnan_digitaaliset.pdf?sequence=1&isAllowed=y), jossa kuvataan liikenteen alan toimia palvelujen esteettömyyden edistämiseksi. Liikennepalvelujen esteettömyys on esillä myös EU:ssa vireillä olevassa niin kutsutussa esteettömyysdirektiiviehdotuksessa.

Soveltamisala (LPL I osan 1 luvun 1 §)

Finnair on ilmaissut olevansa lähtökohtaisesti tyytyväinen soveltamisalaan, mutta katsoo olevan tärkeää, että ehdotusta on tulkittava niin, että vain fyysisesti Suomeen/Suomesta liikennöivät lentoyhtiöt ovat sen piirissä. Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa, että säännöksen sanamuoto pyrkii juuri tähän. Samalla on todettava, että myös lausunnossa esitetty arvio siitä, että lain täytäntöönpano ei käytännössä liene vailla haasteita, pitää myös paikkansa. Tätä kuitenkin helpottaa juuri se seikka, että soveltamisalan piiriin kuuluvilla on selkeä kytkös Suomeen.

Taksinkuljettajan ajoluvan uusiminen (LPL II osan 3 luvun 2 §)

Taksiliitto on esittänyt, että pykälän sanamuotoa tarkistettaisiin, koska sen mielestä perustelut ja pykälän muotoilu eivät vastaa toisiaan. Taksiliitto esittää taksiliikennelain nykyisen muotoilun käyttämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä Taksiliiton esittämään muotoilua hyvänä, koska tarkoituksena on linjata säännös ajokorttilain (386/2011) 22 §:n 2 momentin kanssa. Ajokorttilain mukaan ryhmään 2 kuuluvia luokkia sisältävä ajokortti annetaan viideksi vuodeksi kerrallaan ja kuitenkin enintään määräajaksi, joka päättyy hakijan täyttäessä 70 vuotta. Tämän jälkeen ajokortti annetaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Taksiliiton esittämän muotoilun mukaan ajolupa myönnettäisiin viideksi vuodeksi tai, jos hakija on täyttänyt 68 vuotta, kahdeksi vuodeksi. Taksiliiton esittämästä sanamuodosta seuraisi, että 67-vuotiaana ajolupaa hakevalle ajolupa myönnettäisiin viideksi vuodeksi, jolloin se olisi voimassa 72 ikävuoteen saakka. Ehdotuksessa tavoitellaan tilaa, jossa 68 vuotta täyttäneellä terveydentilan tarkastuksesta ei saa olla kulunut yli kahta vuotta. Ministeriö ei näe tarvetta pykälän muotoilun tarkistamiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Taksiliitto on pyytänyt selvennystä säännökseen siltä osin kuin kyseessä on määräajan päättymisen vuoksi rauennut ajolupa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tarkoituksena on ollut, ettei koetta edellytetä uudelleen taksinkuljettajalta, joka sen on hyväksytysti suorittanut. Jos viranomaisella on erityistä syytä epäillä, ettei ajoluvan haltija täytä joltain osin häntä koskevia vaatimuksia, hänen voidaan IV osan 2 luvun 3 §:n mukaisesti edellyttää osallistuvan kokeeseen. Tätä säännöstä voidaan soveltaa riippumatta siitä, onko koe suoritettu nyt voimassa olevan lain mukaisesti vai LPL:n mukaisesti.

Linja-autonkuljettajan ammattipätevyys (LPL II osan 3 luvun 3 §:n 3 momentin 7 kohta)

ALT/AKT ja Yleinen Teollisuusliitto ovat esittäneet, että esityksen perusteluihin olisi kirjattava, että linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevaa laajennusta, joka sallii kolmen ulkopuolisen henkilön kuljettamisen D1-luokan linja-autossa, ei sovelleta urheiluseurojen tai muiden yhdistysten henkilökuljetuksiin, sillä ne eivät ole ei-kaupallista toimintaa. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää pykälämuotoilua itsessään jo riittävän selkeänä ottaen huomioon, että ajoneuvon on oltava kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa olevan henkilön omistuksessa.

Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen (LPL II osan 3 luvun 4 §)

Suomen autokoululiitto ry on esittänyt, että ammattipätevyyden saavuttamisessa otettaisiin käyttöön direktiivin sallima koemalli. Hallituksen esityksen 3.2.1 (tieliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset) ja 3.3.3 (toteuttamisvaihtoehtojen arviointia tieliikenteen ammattipätevyyksien osalta) kuvataan harkintaa, joka johti siihen, että hallituksen esityksessä esitetään kuitenkin nykyjärjestelmän säilyttämistä. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle on toimitettu 7.11. kooste siitä, mitä sidosryhmät ovat lausunnoissaan asiassa esittäneet.

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja Yleinen Teollisuusliitto ovat esittäneet, että Suomessa otettaisiin ammattipätevyyden saavuttamisessa käyttöön nyt käytössä olevan koulutusmallin rinnalle koemalli. ALT/AKT ovat valmistelun yhteydessä jo esittäneet, että komission edustajat olisivat todenneet, että kummankin järjestelmän rinnakkain käyttäminen olisi mahdollista, vaikka direktiivin sanamuoto edellyttää vain yhden vaihtoehdon valintaa ja vaikka rinnakkaista käyttöä ei missään muussakaan EU-valtiossa ole. Ministeriö on keskustellut asiasta komission kanssa. Vaikka suullisissa keskusteluissa on varovaisen positiivisia näkemyksiä esitetty, ei kirjallista vahvistusta rinnakkaiskäytön mahdollisuudelle ole saatu, eikä valintaa ohjaavan artiklan sanamuotoa ole ehdotettu muutettavaksi nyt käsittelyssä olevassa komission esityksessä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin muuttamiseksi.

Myös SKAL on tukenut kummankin mallin rinnakkaista käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvittelee edelleen, miten rinnakkaiskäytön sallittavuudelle saataisiin riittävä vahvistus. Asiaan voidaan palata liikenteen palveluista annetun lain kolmannessa vaiheessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja Yleinen Teollisuusliitto esittävät, että rinnakkaiskäyttö poistaisi Puolustusvoimien antaman nopeutetun koulutuksen vähimmäisikärajoihin liittyvät ongelmat. Tältä osin voidaan todeta, että nopeutettuun koulutukseen liittyviin vähimmäisikärajoihin ei voida tällaisella muutoksella puuttua, koska se olisi vastoin EU:n säännöksiä eikä se kohtelisi kuljettajia tasapuolisesti. Puolustusvoimien päätettävissä on jo nyt, minkä verran varusmiehiä haetaan 280 tunnin mittaiseen ammattipätevyyskoulutukseen ja minkä verran nopeutettuun koulutukseen.

SKAL on esittänyt Puolustusvoimien osalta omaa pykäläänsä.

Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on käyty Puolustusvoimien kanssa keskustelua siitä, millaisia tavoitteita heillä on ammattipätevyyksien suhteen. Puolustusvoimat tuottaa pienemmän osan koulutuksesta itse, suurempi osa koulutuksesta on kilpailutettu ja tuotetaan ulkopuolisten koulutuksen järjestäjien toimesta. Puolustusvoimat on hallituksen esitysluonnoksesta antamassaan lausunnossa https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=237420 todennut, että se pitää nykyistä koulutusmallia itselleen sopivimpana ja tarkoituksenmukaisimpana tapana antaa koulutus. Lisäksi Puolustusvoimat on todennut, että ehdotettu näyttökoe ei sovellu sellaisenaan Puolustusvoimien käyttöön, koska sillä ei ole osoittaa tutkinnonvastaanottoon riittäviä resursseja. Lausuntokierroksella olleessa hallituksen esitysluonnoksessa oli tunnistettu Puolustusvoimien ongelmat koevaihtoehtoon siirtymisen osalta ja haettu ratkaisuja muun muassa Puolustusvoimien toimivaltaa uudelleen määrittelemällä, mutta tästä huolimatta Puolustusvoimat omassa lausunnossaan piti edellä esitetyllä tavalla nykyistä mallia itselleen sopivimpana ja tarkoituksenmukaisimpana.

Koska nykymallin säilyttämistä esitetään, ei ole tarvetta uudelle ALT/AKT esittämälle erilliselle säännökselle Puolustusvoimissa saavutetusta ammattipätevyydestä.

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja Yleinen Teollisuusliitto ovat lausunnossaan viitanneet voimassa olevassa asetuksessa oleviin säännöksiin ja simulaattorin käyttöön koulutuksessa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että koulutuksesta on jatkossakin tarkoitus säätää tarkemmin asetuksella (ehdotetun 4 §:n viimeinen momentti).

Perustason ammattipätevyyskoulutus (LPL II osan 3 luvun 6 §)

Ammattipätevyyskouluttajat ry. on kommentoinut pykälän 3 momenttia, joka koskee ammattipätevyyden laajentamista toiseen kuljetusmuotoon. Kommentti koskee voimassa olevan asetuksen säännöstä, eikä se aiheuta tarvetta muuttaa ehdotettua lain säännöstä.

SKAL on pitänyt tarpeettomana liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 6 §:n 3 momentin säännöstä, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin muun muassa aiemmin saavutetun perustason hyväksi lukemisesta. Säännös vastaa voimassa olevan kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007, ammattipätevyyslaki) 5 §:n säännöstä eikä sen tarpeettomuus ole noussut

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

aiemmin esille. Tätä voitaisiin soveltaa esimerkiksi tilanteessa, jossa henkilö on käynyt esimerkiksi varusmiespalveluksen yhteydessä nopeutetun koulutuksen, ja haluaisi tämän päätyttyä täydentää koulutusta niin, etteivät nopeutettuun koulutukseen liittyvät ikärajat viivyttäisi ammattiin pääsyä. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää säännöstä mahdollistavana ja tarpeellisena.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe (LPL II osan 3 luvun 7 §)

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja SKAL ovat kiinnittäneet huomiota pykälän perusteluihin, jonka mukaan toimivalta kokeiden perusteiden vahvistamiseen on Opetushallituksella. ALT/AKT käsityksen mukaan kyseessä olisi uusi vaatimus. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseessä ei ole uusi asia. Voimassa olevan ammattipätevyyslain 5 §:n mukaan Opetushallitus vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteet.

Opetushallitus on kuitenkin kiinnittänyt huomiota samaa kohtaan. Pykäliä on valmisteltu hyvässä yhteisymmärryksessä opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan kanssa, ja liikenne- ja viestintäministeriö varmistaa vielä opetus- ja kulttuuriministeriöstä, mitä se pitää tarkoituksenmukaisimpana ratkaisuna asiassa.

Perustason ammattipätevyyden suorittaminen ammatillisen koulutuksen yhteydessä (LPL II osan 3 luvun 8 §)

Ammattipätevyyskouluttajat ry katsoo, että ehdotus ei tuo ammatillisen koulutuksen piiriin riittävää määrää koulutuskeskuksia. Liikenneturvallisuuskouluttajat ry pitää säännöstä vaikeaselkoisena ja kansallista ylisääntelyä ylläpitävänä. Ammattipätevyyskouluttajat ry esittää, että ammatilliseksi koulutukseksi katsottaisiin myös koulutus, jolla ei ole tutkintotavoitteita, mutta joka olisi laajempi kuin perustason ammattipätevyyskoulutus (140 tai 280 tuntia). Liikenneturvallisuuskouluttajat ry katsoo vastaavasti, että tällaiseksi koulutukseksi olisi katsottava kaikki työelämän tarpeisiin järjestettävät koulutukset, joissa koulutus on yhtä laajaa kuin tutkintoon valmistava koulutus yleisesti ja koulutuksen kesto on vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. Harkintavalta olisi tässä jätettävä opetuksesta vastaavalle henkilölle, joka tietää laajan koulutuskokonaisuuden.

SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin kaikilla koulutuskeskuksilla on mahdollisuus riittävän pitkäkestoisissa ja laajoissa koulutuskokonaisuuksissa hyödyntää työharjoittelu yrityksissä myöntämänsä hyväksymisasiakirjan turvin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että pykälän tarkoituksena on määritellä, millaisen koulutuksen yhteydessä tapahtuvissa kuljetuksissa ammattipätevyyttä koskevasta vaatimuksesta voidaan tinkiä, eli missä tilanteissa koulutuksessa oleva henkilö voi jo ennen ammattipätevyyden saavuttamista suorittaa muutoin ammattipätevyyttä edellyttäviä kuljetuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö on keskustellut ammatillisen koulutuksen määrittelystä opetus- ja kulttuuriministeriön kanssa, ja katsoo, että koulutuksen määrittely tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetuksi ammatilliseksi koulutukseksi ei voi olla toimijan itsensä varassa. Ammatillinen koulutus on perinteisesti määritelty opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalalla, mutta nyt ammatillisen koulutuksen piiriin esitetään huomioitavaksi myös muu koulutus, jonka osaamistavoitteista säädetään laissa taikka säädetään tai määrätään lain nojalla.

ALT/AKT, Ammattipätevyyskouluttajat ry ja Logistiikkayhdistysten Liitto ry ovat esittäneet, että lakiehdotukseen lisättäisiin voimassa olevasta laista ammatillista koulutusta koskevia täsmennyksiä. Esitetään, että laissa täsmennettäisiin, että ammatillisen koulutuksen aloittaminen ei edellytä, että koulutettavalla on ajo-oikeudessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Ministeriö toteaa, että tässä laissa ei ole määritelty muutoinkaan ammatilliseen koulutukseen pääsyn edellytyksistä, eikä pidä tätä täsmennystä tässä tarpeellisena.

Lisäksi on esitetty, että hyväksymisasiakirjan voimassaolosta säädettäisiin laissa tarkemmin niiden tilanteiden varalta, joissa opiskelija eroaa tai erotetaan koulutuksesta vastaavalla tavalla kuin nykyisessä asetuksessa. Ministeriö toteaa, että myös tämän lain nojalla on tarkoitus antaa asetus, jossa voidaan säätää tarvittaessa asiasta tarkemmin. Ministeriön näkökulmasta lain tekstiehdotus on nykymuodossaankin riittävän yksiselitteinen, kun siinä edellytetään, että hyväksymisasiakirjalla saa suorittaa kuljetuksia vain koulutuksen aikana tai sen välisinä loma-aikoina. Tämä vaatimus ei täyty sellaisen henkilön osalta, joka ei koulutuksessa enää ole.

SKAL on kiinnittänyt huomiota esitetyn toisen momentin 2 kohdan ikärajavaatimukseen ja ehdottaa, että ikärajavaatimuksen voisi tässä poistaa. Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa ikärajavaatimuksen tässä kohdassa vielä erikseen tarkasteluun.

Ammattipätevyyden uudelleen voimaan saattaminen jatkokoulutuksella (LPL II osan 3 luvun 9 §)

ALT/AKT, Ammattipätevyyskouluttajat ry ja Logistiikkayhdistysten Liitto ry ovat lausunnossaan kiinnittäneet huomiota siihen, että ammattipätevyyden uudelleen voimaan saattamista koskeva säännös on muotoiltu uudelleen. ALT/AKT haluaisi pitäytyä ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentin mukaisessa muotoilussa. Ministeriö katsoo, että ehdotuksessa esitetty muotoilu, jossa selkeästi todetaan, että jatkokoulutus suoritetaan ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi on selkeä. Päinvastoin nyt, kun uudelleen voimaan saattamista käsitellään samassa lauseessa kuin ylläpitämistä ja täydentämistä, viesti siitä, että sama koulutus kelpaa sekä ammattipätevyyden voi massa pitämiseksi kuin uudelleen voimaan saattamiseksi, on nykyistä selkeämpi.

SKAL on kiinnittänyt huomiota siihen, että jatkokoulutuksen kokonaistuntimäärää koskeva vaatimus on nostettu asetuksesta lain tasoiseksi säännökseksi, mutta samalla ei ole otettu kantaa koulutusmäärän jakamisesta osiin. Liikenneturvallisuuskouluttajat ry on samoin esittänyt lakiin kirjatta-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

vaksi, että jatkokoulutuksen jakson voisi jakaa seitsemän tunnin sijasta myös seitsemää tuntia lyhyempiin jaksoihin.

Ministeriö toteaa, että pykälän viimeisessä momentissa esitetään, että valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista. Asetuksella onkin tarkoitus antaa tarvittavat lisäsäännökset siitä, miten tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin säännökset jatkokoulutuksesta pannaan Suomessa täytäntöön.

Opetuksesta vastaavan johtajan vaatimukset (LPL II osan 3 luvun 11 §)

Ammattipätevyyskouluttajat ry on kiinnittänyt huomiota ajo-opetusta antavaa opettajaa ja opetuksesta vastaavaa johtajaa koskevaan vaatimukseen II osan 3 luvun 11 §:n 3 momentissa. Momentin toinen lause näyttäisi koskevan vain nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta. Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää yhdistystä tarkkasilmäisyydestä: vaatimusta ei ole tarkoitettu rajoittumaan vain nopeutettuun koulutukseen. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy yhdistyksen näkemykseen siitä, että sana ”nopeutettuun” olisi tekstistä poistettava.

ALT/AKT, Ammattipätevyyskouluttajat ry ja Logistiikkayhdistysten Liitto ry esittävät, että opetuksesta vastaavan opettajan vaatimuksia laissa täydennettäisiin nykyisellään asetukseen sisältyvillä säännöksillä. Esityksestä ei käy ilmi, miksi nykyistä asetustasoa ei pidetä riittävänä. Ministeriö toteaa, että esitetyssä laissa noudatetaan samoja periaatteita kuin voimassa olevassa ammattipätevyyslaissa, kun tarkastellaan, mistä kysymyksistä säädetään laissa ja mistä asetuksessa. Ministeriö pitää hallituksen esityksessä esitettyä muotoilua opetuksesta vastaavan johtajan vaatimuksista selkeänä ja riittävänä, ja sitä voidaan tarvittavassa määrin tarkentaa asetuksella.

SKAL siirtäisi kokeen arvioijaa koskevat vaatimukset koetta koskevaan pykälään. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että koe liittyy koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen. Säännöksen valmistelussa on pidetty johdonmukaisena, että ammattipätevyyden saavuttamiseen liittyvän henkilöstön pätevyydestä ja siihen liittyvistä välineistä säädetään samassa pykälässä. Myös pykälään sisältyvä asetuksenantovaltuus koskee näitä kaikkia.

Ammattipätevyyskoulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen (LPL II osan 3 luvun 12 §)

Ammattipätevyyskouluttajat ry on pitänyt säilytysajankohtaa koskevaa säännöstä epäselvänä. Kuitenkin lausunnosta ilmenee, että kouluttajat tietävät, kuinka kauan todistusta voidaan käyttää ammattipätevyyskortin tai ammattipätevyysmerkinnän tekemiseen. Toisin kuin yhdistys, Liikenne- ja viestintäministeriö ei katso, että todistus menettäisi merkityksensä heti, kun ammattipätevyysmerkintää on ensimmäisen kerran haettu. Todistuksella saattaa olla merkitystä myös tilanteissa, joissa ammattipätevyyskortti tai ajokortti katoaa, ja niiden haltija tarvitsee korvaavan asiakirjan. Asiakirjoja on säilytettävä niin kauan kuin niitä on mahdollista tarvita.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Ammattipätevyyden voimassa olon laskenta (LPL II osan 3 luvun 13 §)

Tulli on esittänyt, että poliisin tavoin se voisi keskeyttää ajon, jollei kuljettajan ammattipätevyyttä kyetä todentamaan. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitys vastaa tältä osin voimassa olevaa säännöstä, mutta se ei näe estettä Tullin lisäämisestä ajon keskeyttämiseen oikeuttavaksi viranomaiseksi pykälän 3 momentissa.

ALT/AKT, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja SKAL esittävät myös tämän pykälän osalta, että nykyisellään asetustasoinen teksti nostettaisiin lakiin. Hallituksen esityksen tekstillä on saatettu voimaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 8 artiklan vaatimus. Jatkokoulutusta, joka suoritetaan osissa, ei voida katsoa suoritetuksi ennen kuin kaikki sen osat on suoritettu. Tarvittaessa asiasta voidaan antaa tarkemmat säännökset asetuksella kuten nykyisinkin, joten liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata esitystä. Siltä osin kuin pidetään tärkeänä välttää hakemusruuhkia, voidaan ammattipätevyyskortin haltijoita ohjata myös viranomaisen ohjeistuksella esimerkiksi hakemusten käsittelyajoista, eikä asiasta ole tarvetta säätää lailla.

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä (LPL II osan 4 luvun 4 §)

ALT/AKT, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja SKAL esittävät, että pykälään lisättäisiin nykyisen tieliikennelain 92 j §:n 2 momentin laajuinen kuljettajan tiedonantovelvollisuus tarkastusviranomaiselle. Lausujat viittaavat ajopiirturiasetuksen 36 artiklaan (tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85). Ajopiirturiasetuksessa on vain 21 artiklaa, joten jää hieman epäselväksi, mihin ajopiirturiasetuksen kohtaan lausunnossa on tarkoitus viitata.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ehdotettua muotoilua riittävänä, sillä tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueita ei ole suljettu ajopiirturiasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Ajopiirturiasetusta sovelletaan tieliikenteeseen, jolla tarkoitetaan kaikkia yleisillä teillä kokonaan tai osittain tehtäviä matkoja. Sen lisäksi, että ajopiirturiasetuksessa itsessään säädetään tiedonantovelvollisuudesta, vahvistaa LPL:n IV osan 2 luvun 2 §:n 1 ja 2 momentti valvontaviranomaisen yleisestä tiedonsaantioikeudesta vielä tätä tiedonantovelvollisuutta.

Rautateiden kelpoisuussääntelyn muutokset

Liikennevirasto ja Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry ovat lausunnossaan ottaneet esille liikenteenohjaustehtävissä toimivien henkilöiden pätevyys- ja terveydentilavaatimukset sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmät. Myös VML on arvostellut esityksiä ja näkee sääntelyn sujuvoittamisen vaarantavan rautateiden vahvan turvallisuuskulttuurin.

Liikenteen turvallisuusvirasto on omassa lausunnossaan tuonut hyvin esille turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevat vaatimukset ja niiden merkityksen turvallisuuden hallinnassa. Vaikka toimijoiden tulisi jo nyt kattavasti ohjata ja hallita muun muassa henkilöstönsä kelpoisuuksia ja pätevyyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvatuin menettelyin, voimassa oleva yksi-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

tyiskohtainen sääntely on käytännössä sitonut toimijoiden kädet yhteen malliin, joka on ollut toimijoiden toiminnan laadun ja laajuuden erilaisuudesta johtuen sopiva vain osalle niistä. Eri toimijoiden palveluksessa samantapaisia tehtäviä voi jatkossa tehdä erilaisilla kriteereillä, mutta tämä on tarkoituskin: kukin toimija asettaa tehtävien kriteeristöt itse mitoittaen ne omaan toimintaansa sopiviksi. Trafi tarkastaa nämä toimijoiden ”tehtävien kriteeristömitoitukset” hyväksyessään turvallisuusjohtamisjärjestelmiä ja valvoessaan rautatiejärjestelmän toimintaa. Toimijoilla on lisäksi velvollisuus yhteistyöhön.

Lausunnoissa ei ole otettu huomioon turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevia säädöksiä ja Liikenteen turvallisuusviraston roolia järjestelmien ja toimijoiden valvonnassa. Vahva turvallisuuskulttuuri turvaa toiminnan turvallisuuden säilyminen myös sääntelyn muutostilanteissa. Toimivien turvallisuusjohtamisjärjestelmien merkitys on tässä suhteessa iso ja niiden asianmukainen päivittäminen muutoksessa tärkeää. Tässä Trafi on luvannut osaltaan auttaa.

VR on nostanut lausunnossaan esille useita rautateiden kelpoisuusjärjestelmän uudistamiseen liittyviä huolia. VR ja VML ovat arvostelleet turvallisuusvaikutusten arviointia. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että turvallisuusvaikutuksia on arvioitu tarkemmin muun muassa hallituksen esityksessä viitatussa Liikenteen turvallisuusvirastossa tehdyssä kelpoisuussääntelyn uudistamista koskevassa laajemmassa arvioinnissa https://www.trafi.fi/filebank/a/1459415880/499683e21d1b992e52fc2fa9cb743c7c/20196-Vaikutusten_arviointi_-_Rautateiden_kelpoisuussaantelyn_uudistaminen.pdf, joka tehtiin yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden. Tämä vaikutustenarviointi sisältää myös laajan kansainvälisen vertailun.

VML on omassa lausunnossaan esittänyt, että hankkeen valmistelussa olisi sivuutettu tämä vaikutusten arviointi. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että väite ei pidä paikkaansa, vaan vaikutusarvio on huomioitu sekä valmistelun kuluessa että hallituksen esityksen viimeistelyssä.

VR on muun muassa huolissaan siitä, onko kaikilla toimijoilla edellytyksiä ottaa käyttöön vaadittavat järjestelmät, ja Liikenteen turvallisuusviraston kyvystä valvoa toimintaa asianmukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että toimijoiden vastuiden ja velvollisuuksien perusteet on asetettu lainsäädännössä ja turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat vaatimukset kohdistuvat sellaisenaan rautatieliikenteen harjoittajiin ja rataverkon haltijoihin jo nyt toimijan toiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen. Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt edellä mainittujen toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmät turvallisuustodistuksia ja -lupia myöntäessään ja valvoo niiden vaatimustenmukaisuutta. Kelpoisuussääntelyn uudistamista on valmisteltu jo pidempään, ennen liikenteen palvelulakia koskevan säännöshankkeen käynnistämistä, ja valmistelua on tehty yhteistyössä toimijoiden kanssa ja heidän näkemyksiään kuullen jo vuoden 2016 alusta alkaen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmiä on säädösmuutoksista johtuen päivitettävä ja tavoitteena on, että päivitystyö tehdään hyvässä yhteistyössä ennen sääntelyuudistuksen voimaantuloa. Selvää on, että muutos vaikuttaa myös valvovan viranomaisen toimintaan ja virasto tulee kehittämään

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

toimintaansa siten, että uusiin vaatimuksiin kyetään myös tältä osin vastaamaan riski- ja suoritusperusteisen valvonnan mukaisesti.

On totta, että EU:n lainsäädäntö ei estä liikenteenohjaustehtävissä olevien henkilöiden kelpoisuussääntelyn sisällyttämistä lakiin. Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan pidä tällaista ratkaisua turvallisuusjohtamisjärjestelmämallin mukaisena lähestymisenä. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää erittäin tärkeänä, että eri liikenteenohjaustehtävissä toimivien henkilöiden osaamista ja koulutustarpeita tarkastellaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitteissa räätälöidysti niin, että tehtävässä vaadittavat tiedot ja taidot tulevat toiminnasta vastaavan luvan haltijan toimesta tarkasti arvioiduiksi. Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävä ulottuu myös turvallisuusjärjestelmiin. Tällaisia turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitteissa määriteltyjä vaatimuksia voidaan pitää turvallisuuden kannalta tarkoituksenmukaisempina kuin lainsäädännön tasolla asetettuja yleisiä vaatimuksia.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmistä säädetään tarkemmin rautatielain 40 §:ssä. Ministeriö on tietoinen siitä, että EU:ssa on ollut esillä mahdollisuus säädellä myös liikenteenohjaustehtävistä EU:n tasolla. Tarkkoja esityksiä tai päätöksiä ei kuitenkaan ole tehty. Jos sääntelyä tullaan kehittämään tähän suuntaan, on selvää, että se tehdään EU:n nykyiseen sääntelymalliin pohjautuen.

VR on lausunnossaan katsonut, että merkittävä osa nykyisistä liikenneturvallisuustehtävistä jäisi lakimuutoksen jälkeen lain soveltamisalan ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikenteen palveluista annetussa laissa säädettäisiin jatkossa erityisesti veturinkuljettajista, mutta tämä ei tarkoita sitä, että muut liikenneturvallisuustehtävät jäisivät muun sääntelyn ulkopuolelle. EU-sääntelyn turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat säännökset ulottuvat myös muihin liikenneturvallisuustehtäviin ja esimerkiksi rautatielaki sisältää säännöksiä, jotka ulottuvat näissä tehtävissä toimimiseen.

VR on lausunnossaan ehdottanut että II osan 7 luvun 1 §:n perusteluja pienimuotoisen toiminnan osalta täsmennettäisiin. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että perusteluissa tuodaan esille useita eri mahdollisuuksia järjestää toiminta turvalliseksi, eikä sinänsä näe tarvetta perustelujen täsmentämiselle. Vaikka rajatulla alueella saisi toimiakin vain yksi yritys kerrallaan, voidaan rajattu alue määritellä tarkoituksenmukaisella tavalla. Esimerkiksi satamissa voi olla joko yksi iso rajattu alue tai sen voi jakaa useaan pienempään alueeseen, jossa toiminta on tehokkaampaa. Menettelyjen on oltava kuitenkin sellaisia, että rajaukset ovat toimijoiden tiedossa ja siellä kulloinkin toimivat tietävät, miten toimitaan. Yhteistoiminnan merkitys eri toimijoiden välillä korostuu.

Rautateiden kuljettajakoulutuksen osalta VR on esittänyt huolen siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto ei jatkossa enää hyväksyisi kuljettajakoulutuksen koulutusohjelmia eikä määrittäisi osaltaan niiden sisältöjä. Samoin VML on esittänyt, että Liikenteen turvallisuusvirasto edelleenkin vahvistaisi kuljettajakoulutuksen koulutusohjelmat.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että koulutuksessa edellytetään noudatettavan veturinkuljettajadirektiivin vaatimuksia (II osan 8 luvun 1 §). Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan koulutuksessa sovellettavista koulutusmenetelmistä ja koulutuksen sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston on myös koulutustoimintaa valvova viranomainen, joka hyväksyy kuljettajakoulutusta antava oppilaitokset ja tarkastelee hyväksymisen yhteydessä hakijan kyvyn antaa sääntelyn mukaista ja laadukasta kuljettajakoulutusta. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää koulutuksen sääntelyä ehdotetussa muodossaan riittävänä, eikä näe, että koulutusohjelmien erillinen hyväksyntä toisi sellaista lisäarvoa, että toimijalle tästä aiheutuvan hallinnollisen taakan säilyttämistä voisi pitää perusteltuna.

Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus Oy on arvostellut koulutusta koskevia ehdotuksia II osan 8 luvussa siltä osin kuin se sallii sen, että rautatieliikenteen harjoittaja voi hakeutua oppilaitokseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että rautatiekoulutus koostuu lupakirja- ja lisätodistuskoulutuksesta, joista jälkimmäinen jakautuu rataverkkoa ja kalustoa koskeviin osuuksiin. Lupakirja on voimassa koko EU:ssa ja lisätodistus on työnantajakohtainen, mistä johtuen lisätodistuskoulutukseen tulee sisältyä kiinteä kytkös kyseisen työnantajan turvallisuusjohtamisjärjestelmään: lisätodistuskoulutuksessa on toisin sanoen opittava tekemään kuljettajan tehtävät juuri siten, kun ne kyseisen työnantajan palveluksessa kuuluu sen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvatuin tavoin tehdä. Tämä puoltaa sitä, että etenkin lisäkirjakoulutuksissa työnantajalla itsellään on usein parhaat edellytykset tarjota lisätodistuskoulutusta oppilaitosstatuksen itselleen hankittuaan. Oppilaitokseksi hakeutuneet rautatieliikenteen harjoittajat voivat toki tarjota myös lupakirjakoulutusta.

Komission suositus 2011/766/EU mahdollistaa tutkintokeskustoiminnan jatkamisen, jos jäsenvaltiossa on sellaista jo aiemmin ollut. Suomessa tutkintokeskusta ei ole ollut, mutta asiaa voitaisiin kenties tulkita hieman laveammin ja pitää sellaisen perustamista mahdollisena. Sen sijaan tarkoituksenmukaista ei liene, että koulutuksen tarjoamista tai tutkintojen vastaanottamista säädettäisiin lailla vain yhden toimijan tehtäväksi.

Lisäksi toimijoista erillisen tutkintokeskuksen haasteeksi voi nousta pätevien näytön vastaanottajia löytäminen (eli lupakirjan ja lisätodistuksen omaavien kuljettajien, jotka ovat käytännössä rautatieliikenteen harjoittajien palveluksessa).

Huomattavaa kuitenkin on, että ehdotetut pykälät eivät estä tutkintokeskuksen perustamista ja sinä toimimista. Markkinoiden päätettäväksi ja tarjotuista palveluista riippuvaksi jäänee se, hankkivatko rautatiealan toimijat kuljettajiensa näyttöjen vastaanoton erillisestä tutkintokeskuksesta vai suoraan oman yrityksensä palveluksessa olevilta tehtävään pätevöityneiltä näytön vastaanottajilta. Lopullinen muoto voi olla myös näiden yhdistelmä, jossa erillinen tutkintokeskus tarjoaa puitteet näyttöjen vastaanottotoiminnalle ja rautatieliikenteen harjoittajien omat näytön vastaanottajat toimivat tutkintokeskuksen määrittämien menettelyjen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

Vähimmäisvaatimuksena VR esittää, että Liikenteen turvallisuusvirastolla pitäisi olla velvoite tarjota ja organisoida toimijoille yhteistyöfoorumi, jossa yhteisesti määriteltäisiin koulutuksen riittävät laadulliset ja yhdenmukaiset toimintamallit. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että Liikenteen turvallisuusvirasto jatkaa yhteistyötä sidosryhmien kanssa, ja tämän yhteistyön puitteissa käydään myös keskustelua koulutukseen liittyvistä kysymyksistä. Ministeriö ei pidä kannatettavana ajatusta velvoitteesta, jonka tuloksena tuotettaisiin yhdenmukaisia toimintamalleja ottaen huomioon, että rautatiejärjestelmän toimijoiden toiminta poikkeaa laadultaan ja laajuudeltaan osin selvästi toisistaan eikä kaikille sopivia yhteisiä toimintamalleja liene löydettävissä. Tämän säädöshankkeen eräänä tavoitteena on ollut mahdollistaa uusia innovaatioita ja uusia joustavia ratkaisuja. Erilaisissa organisaatioissa ei välttämättä ole perusteltua edellyttää yhdenmukaisia toimintamalleja.

Yksittäisistä kommenteista voi vielä mainita VML:n esityksen siitä, että kuljettajan olisi työskenneltävä vähintään 40 tuntia vuodessa, jotta lupakirja säilyisi voimassa. Tämä vaatimus ei kuitenkaan perustu direktiiviin ja tämä on ollut ongelmallinen osalle kuljettajista (esimerkiksi osalle museojunia ajavista). Lisäksi ministeriö toteaa, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on tarvittaessa muita keinoja varmistaa osaamisen säilyminen (esimerkiksi oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin).

Merenkulun kabotaasiliikenne

Konepäällystöliitto ja Suomen Merimies-Unioni (SMU) ovat esittäneet, että merenkulun kabotaasiluvat myönnettäisiin kuudeksi kuukaudeksi kerrallaan nykyisen vuoden voimassaoloajan sijaan. Lisäksi esitetään, että ennen luvan myöntämistä Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava niitä, joita asia koskee sekä alan ammattijärjestöjä ja tarvittaessa muita sidosryhmiä, ellei asian kiireellisyydestä muuta johdu. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa hallituksen esityksessä esitetyn mukaisesti, että muutosehdotusta voimassaoloajan lyhentämisestä ei pidetä perusteltuna, koska se lisäisi hallinnollista taakkaa sekä luvan hakijoille että luvan myöntävälle Liikenteen turvallisuusvirastolle. Lisäksi nykyisen järjestelmän on koettu toimivan hyvin. Luvan myöntäjän tulee jo voimassa olevan lain nojalla kuulla ennen luvan myöntämistä niitä, joita asia koskee, jollei asian luonteesta tai kiireellisyydestä muuta johdu. Tässä yhteydessä kuullaan tapauksesta riippuen ja tarpeen mukaan myös sidosryhmiä.

Laivaväen pätevyydet (LPL II osan 10 luku)

Suomen Konepäällystöliitto katsoo lausunnossaan, että kansimiehenkirjasta luopuminen ja sen korvaaminen perehdyttämiskoulutuksella ei ole perusteltua ja voi vaarantaa alusten ja matkustajien turvallisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa kuten hallituksen esityksessä on tuotu esille, että esityksessä ehdotetaan ainoastaan kansimiehenkirjasta luopumista. Kaikki koulutusvaatimukset säilyisivät voimassa olevia vastaavina. Näin ollen kansimiehiltä vaadittaisiin edelleen aluksella suoritettavan perehdyttä-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

misluonteisen koulutuksen lisäksi ensiapukoulutusta ja alkusammutuskoulutusta. Tälläkin hetkellä merenkulkuun liittyvän koulutuksen antaa päällikkö aluksella. Siirtyminen perehdytysluonteiseen koulutukseen lisäisi turvallisuutta, koska koulutus käytäisiin jokaisella aluksella erikseen eikä vaan kerran toistaiseksi voimassaolevan pätevyyskirjan hakemisen yhteydessä. Muutos vähentäisi varustamoiden ja merenkulkijoiden kustannuksia ja hallinnollista taakkaa.

Sisäasiainministeriö pelastus- ja poliisiosastot ovat esittäneet, että poliisin ja pelastustoimen alukset suljettaisiin pois luvun soveltamisalasta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kysymystä on tarkoitus tarkastella yksityiskohtaisesti LPL:n seuraavassa vaiheessa. Liikenne- ja viestintäministeriö ei voi tukea esitystä ennen kuin on valmisteltu esitys siitä, mitä vaatimuksia tähän toimintaan sovellettaisiin.

Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen (LPL II osan 11 luku)

Meriturva katsoo lausunnossaan, että hyväksyttäessä merenkulun koulutuksen järjestäjiä (II osa, 11 luku, 2 §) tulisi aina arvioida myös oppimisympäristöjä kuten esimerkiksi tiloja. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että erilaiset merenkulun koulutukset saattavat vaatia erilaisia tiloja, järjestelyjä ja esimerkiksi simulaattoreita. Tämän vuoksi esityksessä lähdetään siitä, että koulutuksen järjestäjän tilat arvioidaan osana kunkin koulutuksen hyväksymistä, ei osana itse koulutuksen järjestäjän hyväksyntää. Lisäksi Meriturva kiinnittää huomiota siihen, että uuden merenkulun koulutuksen järjestämisen aloittaminen tulisi aina edellyttää uutta lupaa, pelkän 11 luvun 5 §:n mukaisen ilmoituksen ei tulisi riittää koulutuksen aloittamiseen. Ministeriö toteaa, että esityksen mukaan uuden merenkulun koulutuksen aloittaminen edellyttää aina uuden luvan. Edellä mainitun pykälän mukainen koulutuksen järjestäjän ilmoitusvelvollisuus koskee ainoastaan tilanteita, joissa koulutuksen järjestäjän antamissa koulutuksen järjestäjän hyväksymistä tai tietyn koulutuksen hyväksymistä koskevissa tiedoissa on tapahtunut olennaisia muutoksia.

Suomen Varustamot on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota kolmella suurella matkustaja-alusvarustamolla nyt jo olevaan poikkeuslupaan antaa alempaa turvatoimikoulutusta aluksella. Varustamoille on tärkeää luvan jatkuminen myös vuoden 2017 jälkeen ja he toivovat siirtymäsäännöksiin tästä nimenomaista kirjausta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotuksen siirtymäsäännös kattaa jo puheena olevat poikkeusluvat. Ehdotetun siirtymäsäännöksen 6 momentin mukaan lain voimaantullessa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain nojalla annetut voimassa olevat luvat pysyvät voimassaoloaikansa mukaisesti voimassa. Puheena olevat poikkeusluvat on annettu mainitun lain nojalla, joten ne pysyvät voimassa voimassaoloaikansa myös liikennepalvelulain muutoslain voimaantulon jälkeen.

Lentoliikenteen markkinoita koskeva sääntely (II osan 12 ja 13 luku)

Finnair Oyj. on omassa lausunnossaan ottanut esille rajoitettujen liikenneoikeuksien jakamista koskevat säännökset ja ei-säännöllistä lentoliikennet-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

tä Suomen ja kolmannen maan välillä koskevan säännöksen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Finnairin esittämät näkemykset otetaan huomioon rajoitettujen liikenneoikeuksien jakamista koskevassa määräyksessä. Ei-säännölliseen lentoliikenteeseen liittyvää säännöstä tarkastellaan uudelleen, kun EU:ssa vireillä oleva hanke EU:n lentoturvallisuussääntelyn uudistamiseksi saadaan sisällöllisesti vahvistettua.

Puolesta-asiointia koskeva ehdotus (III osan 2 lukuun lisättäväksi ehdotettu uusi 2 a §)

Lausunnoissa esitettyihin näkemyksiin vaikutusten arvioinnista, henkilötietojen suojaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnista sekä esityksen perustuslainmukaisuuden arvioinnista on otettu kootusti kantaa jäljempänä.

Elinkeinoelämän Keskusliitto EK on lausunnossaan nähnyt puolesta-asiointia koskevaan ehdotukseen liittyvän positiivisia mahdollisuuksia ja nostanut esille sen keskeisen huomion, että puolesta-asiointi on erityisesti kuluttajan väline. Kuluttaja tekee päätöksen puolesta-asioinnista, ja tämä päätös tapahtuu aina hänen omista lähtökohdistaan. Tämä on nimenomaisesti ehdotetun sääntelyn lähtökohta.

Helsingin seudun liikenne HSL on ilmoittanut vastustavansa puolesta-asiointia koskevaa ehdotusta ja katsoo, että puolesta-asioinnin tulisi perustua osapuolten tekemiin vapaaehtoisiin sopimuksiin. Kuitenkin lausunnossa esille tuodut ehdotukseen kohdistuvat havainnot on lähtökohtaisesti pyritty nimenomaan huomioimaan ehdotuksessa. HSL toteaa esimerkiksi, että joukkoliikenneviranomaiselle tulee jäädä mahdollisuus periä maksua vastineeksi pääsystä järjestelmäänsä. Ehdotuksessa esitetään, että liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 4 § koskisi myös ehdotettua uutta 2 a §:ää. Luvun 4 §:n perusteluissa on todettu, että myös perittävä maksu on 4 §:ssä tarkoitettu käytön ehto, eli maksujen perimistä ei ole estetty. Niiden on kuitenkin oltava 4 §:n edellytysten mukaan oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

Edelleen HSL on kantanut huolta siitä, että julkinen rahoitus ei saisi valua markkinaehtoisille toimijoille. On huomattava, että puolesta-asiointi on perustelujensa mukaan oikeudellisessa mielessä valtuutus. Kunta-alennukseen oikeutettu henkilö on myös tällöin alennuksen saava taho, eikä alennuksen siirtyminen kenenkään muun hyödynnettäväksi ole mahdollista.

HSL on myös ottanut kantaa vahvan tunnistamisen kustannuksiin ja siihen, että puolesta-asioinnin prosessin rakentaminen kunkin viranomaisen toimesta erikseen on tehotonta julkisten varojen käyttöä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa ensinnäkin, että ehdotuksessa ei edellytetä vahvaa tunnistamista, vaan sitä, että henkilöllisyydestä varmistaudutaan ”erityisen huolellisesti”. Ehdotuksen perusteluissa myös viitataan sekä valtuutussuhteen olemassaolon varmistamisen että tunnistautumisen osalta kansallisen palveluväylän mukanaan tuomiin mahdollisuuksiin. Myös liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että palveluväylän hyödyntäminen puolesta-asioinnissa olisi kaikkien osapuolten kannalta erittäin järkevää.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Edelleen HSL on argumentoinut runsaasti henkilötietojen suojaa koskevista kysymyksistä. Myös tätä asiaa on käsitelty ehdotuksessa pykälätasolla ja perusteluissa. Säännöksen fokus ei kuitenkaan lainkaan ole henkilötietojen käsittelyssä, vaan siinä, että sen avulla voidaan hankkia erilaisia lipputuotteita, joihin voi liittyä myös erilaisia alennuksia. Ehdotuksen perusteluissa todetaan säännöksen lähtökohtana olevan, että henkilöllä on olemassa asiakas- tai käyttäjätilit sekä avaamisvelvoitteen kohteena olevassa palvelussa että myös pääsyyn oikeutetussa palvelussa. Säännöksen avulla ei ole tarkoitus toteuttaa EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettua siirto-oikeutta. Ehdotuksessa on pyritty selkeyttämään tätä toteamalla itse pykälässä, että puolesta-asioinnissa henkilötietoja saa käyttää vain siinä määrin kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Käytännössä kysymys on siitä, että käyttäjätileillä olevia tietoja vertailemalla voidaan varmistua siitä, että kyse on samasta henkilöstä. Henkilötietoja ei ole tarkoitus siirtää lainkaan käyttäjätililtä toiselle.

HSL katsoo, että kausilipputuotteet voidaan tuoda rajapintaan ilman puolesta-asiointia, jos lippuihin ei liity henkilöön sidottua alennusperustetta, kuten kuntalaisuutta. Näin ollen säännös ei HSL:n näkemyksen mukaan olisi tarpeellinen matkaketjujen luomista varten. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen keskeinen tavoite on se, että juuri tämäntyyppiset lipputuotteet tulisivat yhdistettyjen palveluiden piiriin. Kausilipputuotteiden hankkiminen juuri alennusperusteisesti lienee kuitenkin tavanomaista, niiden tuominen yhdistettyjen palveluiden piiriin on käyttäjän edun mukaista.

KKV pitää puolesta-asiointisäännöksen tavoitteita kannatettavina, mutta katsoo että siihen liittyy monia avoimia kysymyksiä, joista monet vaativat käytännön ratkaisuja. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa yleisesti, että tämä pitää paikkansa. Jo liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen ehdotusten todettiin tarvitsevan käytännön toteutusta varten selkeää tukea Lippu-projektin muodossa. Työn on katsottu tarvitsevan jatkoa ainakin vuonna 2018.

KKV epäilee säännöksen voimaantulolle ehdotetun siirtymäajan olevan liian lyhyt. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että eduskunta piti lain ensimmäisen vaiheen tietosäännösten nopeaa voimaan tuloa niin tärkeänä, että aikaisti sitä heinäkuun 1. päivästä tammikuun 1. päivään 2018. Tällöin tietoa koskevien säännösten voimaantulon välillä olisi yksi vuosi, kun ehdotettu siirtymäaika olisi 1.1.2019 saakka. Tätä pidempää siirtymäaikaa olisi vaikea perustella, sillä uusien markkinoiden avautumisessa aika on kriittinen tekijä. On myös huomioitava, että tietojen avaamiseen liittyvä tietotaito karttuu jo parhaillaan Lippu-projektin ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen liikkumispalveluiden olennaisia tietoja koskevan valtioneuvoston asetuksen (643/2017) voimaantuloa valmistelevan työn johdosta. Lisäksi KKV on kiinnittänyt runsaasti huomiota kuluttajansuojaan, ja sitä käsitellään omana kohtanaan jäljempänä. Viestintävirasto on omassa lausunnossaan kiinnittänyt myös huomiota sekä lainsäädäntöä tukevan toimeenpanotyön että siirtymäajan riittävään pituuteen.

Kuntaliitto vastustaa puolesta-asiointia pakottavana lainsäädäntönä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että siltä osin kuin julkiset toimijat toi-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

mivat liikenneoperaattoreina, kyse on markkinoiden vaikutusvaltaisimmista toimijoista. Juuri tällaisilla toimijoilla lienee suurin intressi säilyttää markkinoiden nykytila. Liikenteen palveluista annetulla lailla pyritään kuitenkin siihen, että palveluiden käyttäjät saisivat mahdollisimman hyvin toimivat ja yhteentoimivat palvelut käyttöönsä, ja että Suomesta käsin voitaisiin tarjota jopa maailman mittaluokassa merkittäviä uusia liikenteen palveluita. Markkinoille tulevat uudet toimijat eivät ole tasavertaisessa neuvotteluasemassa niitä hallitsevien toimijoiden kanssa. Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen säännöksillä ja nyt ehdotettavalla puolesta-asiointia koskevalla säännöksellä pyritään avaamaan mahdollisuuksia uusien toimijoiden markkinoille tuloon. Säännöksissä on kyse minimisääntelystä, ja osapuolten välinen syvempi yhteistyö on niiden välisten sopimusjärjestelyjen varassa. Säännöksiin liittyy erityisesti asetettu yhteistyövelvoite, joka lähtee siitä, että osapuolilla on oikeuksia ja velvollisuuksia, joista niiden on oltava yhteisessä ymmärryksessä. Kumpikaan osapuoli ei kuitenkaan yhteistyövelvoitteen nojalla voi vaatia seikkoja, jotka menevät yli laissa säädettyjen velvoitteiden. Esimerkiksi vastuukysymyksissä ja kuluttajansuojassa minimivelvoitteet tulevat eri laeista sekä EU-sääntelystä ja kansainvälisistä sopimuksista. Liikenne- ja viestintävaliokunta on avannut tätä kysymystä mietinnössään LiVM 20/2017 vp. Erona liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen ehdotuksiin on se, että puolesta-asiointia koskevassa ehdotuksessa on nähty välttämättömänä antaa pääsyyn velvoitetulle toimijalle oikeus arvioida pääsyyn oikeutetun toimijan luotettavuus ennalta asetettujen arviointikriteereiden ja ehtojen mukaan.

OP Osuuskunta suhtautuu ehdotukseen varauksellisesti. Se katsoo muun muassa, että ehdotus saattaisi aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia toimijoille, jotka eivät voi itse hyötyä rajapintojen avaamisesta. Tältä osin on todettava, että ehdotukset eivät sulje pois sitä mahdollisuutta, että esimerkiksi perinteiset kuljetuspalvelun tarjoajat ryhtyvät tarjoamaan myös yhdistämispalveluita. OP Osuuskunta on myös ymmärtänyt ehdotuksen niin, että avaamisvelvoitteen kohteena olevan toimijan pitäisi huolehtia monista pääsyyn oikeutetun palveluntarjoajan palvelun ominaisuuksista, kuten tietoturvasta. Lähtökohtana kuitenkin on, että jokainen palveluntarjoaja vastaa oman palvelunsa tasosta, ja pääsyyn oikeutetuille on asetettu III osan 2 luvun 4 §:ssä myös oma tietoturvasta huolehtimisen velvoitteensa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotus ulottaa puolesta-asiointi ainoastaan yksinoikeudella liikennettä harjoittaviin ei mahdollistaisi yhdistettyjä palveluita riittävässä mittakaavassa, eikä siten toteuttaisi käyttäjän etua.

Suomen Paikallisliikenneliitto ja TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy vastustavat myös puolesta-asiointia pakottavana lainsäädäntönä ja kantavat huolta käytännön toteutuksesta. Paikallisliikenneliitto on lisäksi ilmaissut huolen julkisen sektorin tuen valumisesta yksityisille toimijoille ja tarpeesta käyttää kansallisen palveluväylän ratkaisuja kustannuksiin vaikuttavana tekijänä. Näihin on jo otettu kantaa ylempänä HSL:n lausunnon yhteydessä.

Myös Suomen Taksiliitto kantaa erityisesti huolta siitä, että ehdotus antaisi laajat valtuudet kerätä asiakastietoa kilpailevilta yrityksiltä. Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa edelleen HSL:n lausunnon kohdalla olevaan selvitykseen lain sanamuodon sisältämästä henkilötietojen käsittelyä voimak-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

kaasti rajoittavasta kirjauksesta sekä erityisesti siitä perusteluissa todetusta seikasta, että säännöksen perusteella ei ole lainkaan tarkoitus siirtää henkilötietoja käyttäjätililtä toiselle.

Taksiliitto myös esittää huolen kustannusten kohtuuttomuudesta etenkin pienille toimijoille. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännös ei ensinnäkään edellytä sähköisen palvelun rakentamista. Useimmilla pienillä toimijoilla tuskin sähköistä palvelua on, joten ne jäävät jo sillä perusteella soveltamisen ulkopuolelle. Varmuuden vuoksi lausuntokierroksen jälkeen säännökseen vielä lisättiin vastaava pieniä toimijoita koskeva poikkeus kuin lain 2 §:ssäkin on. Edelleen Taksiliitto on tulkinnut ehdotusta niin, että esityksessä ei annettaisi mahdollisuutta tarkistaa puolesta-asiointiin liittyvää valtuutusta. Ehdotuksen perusteluissa kuitenkin todetaan, että sillä ei mitenkään puututa valtuutuksen oikeudellisiin rakenteisiin, ja valtuutuksen tarkastaminen kuuluu luonnollisesti näihin. Esityksen perusteluissa katsotaan, että valtuutuksen olemassaolon helppoon tarkastamiseen voitaisiin hyödyntää kansallisen palveluväylän rooli- ja valtuustietopalvelua.

Uber Finland suhtautuu myös ehdotuksiin lähtökohtaisesti positiivisesti. Se toteaa, että yksityisyyden suojasta sekä liikesalaisuuksien suojasta on pidettävä huolta esityksen eri kohdissa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että näihin asioihin on ehdotuksessa pyritty kiinnittämään erityistä huomiota.

VR Group katsoo, että puolesta-asiointia koskeva ehdotus on kehittynyt valmistelun aikana, mutta ei pidä sitä tarpeellisena. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että VR on yksi tämänhetkisten liikennepalveluiden markkinoiden vahvoja toimijoita. On luonnollista, että VR:n näkökulmasta ehdotus ei näyttäydy tarpeellisena. On totta, että ehdotuksen käytännön vaikutuksia on syytä työstää toimijoiden välisessä yhteistyössä vastaavalla tavalla kuin lain ensimmäisen vaiheen ehdotuksia on työstetty Lippu-projektin toimesta. VR pitää myös siirtymäaikaa tiukkana. Näiden osalta viitataan siihen, mitä KKV:n lausunnon kommenteissa on todettu.

Osa edellä mainituista lausunnonantajista on lausunut vastaavaa myös eduskunnan talousvaliokunnalle. Talousvaliokunta on lausunnossaan 52/2017 vp katsonut, että ehdotettua säännöstä tulisi täsmentää EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 20 artiklan (siirto-oikeus) suhteen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa uudelleen, että sekä pykälässä että perusteluissa on pyritty tekemään selväksi, että henkilötietoja saa käsitellä vain hyvin rajoitetusti. Perusteluissa todetaan lisäksi siirto-oikeuden osalta suoraan, että ehdotuksella ei ole tarkoitus toteuttaa kyseistä oikeutta. Tietosuoja-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettu siirto-oikeus on rekisteröidyn oikeuksia koskevaa sääntelyä eli se koskee rekisteröidyn ja rekisterinpitäjän välistä oikeussuhdetta. Rekisteröidyllä on oikeus käyttää tätä oikeuttansa asetuksessa määritellyin tavoin. Puolesta-asiointia koskeva säännös taas koskee ensisijassa kahden liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan välistä toimintaa.

Lisäksi talousvaliokunta pitää tarpeellisena mutta epäselvänä kohtaa, jonka mukaan pääsyyn velvoitetulla toimijalla on oikeus arvioida pääsyyn velvoitetun toimijan luotettavuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

säännöstä ei ole tässä vaiheessa haluttu rajoittaa liikaa esimerkiksi sen suhteen, mitä lupaa voidaan pitää luotettavuuden indikaattorina, koska asiat kehittyvät yhteiskunnan eri sektoreilla tällä hetkellä hyvin nopeasti. Tärkeää on, että luotettavuuden arviointi tapahtuu toimijan itsensä läpinäkyvästi etukäteen asettamilla kriteereillä.

Tietosuojasta ja tietoturvasta huolehtiminen (III osan 2 luvun 4 §:n 2 momentti)

Oikeusministeriö on lausunnossaan katsonut, että tai –sanan tilalla olisi syytä olla sana ”ja” (rajapinnan avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan ***ja*** yksityisyyden suojan vaarantumatta). Liikenne- ja viestintäminsiteriö toteaa, että tämä muutos voidaan tehdä.

Välitys- ja yhdistämispalveluja koskevat erityiset säännökset (III osan 5 luvun 1 ja 2 §)

Taksiliitto pohtii, miksi välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan ilmoitusvelvollisuus ei koskisi tavaraliikennettä. Sanamuotonsa mukaan pykälä koskee kaikkea liikennettä, mutta perusteluissa todetaan, ettei ilmoitusvelvollisuus koskisi tavaraliikenteen välitys- ja yhdistämispalveluja. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että perustelutekstiin on hallituksen esityksen viimeistelyssä jäänyt virhe. Pykälä koskee sanamuotonsa mukaisesti kaikkia välitys- ja yhdistämispalveluita, jotka on tarkemmin määritelty lain I osan 2 §:ssä.

VR ehdottaa, että tiedottamisvelvoitetta laajennettaisiin ja välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan vastuu matkaketjun muodostamisesta ja sen toimivuudesta kirjataan lakiin. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että välitys- ja yhdistämispalvelujen kirjo on varsin laaja, ja välitys- ja yhdistämistoiminta perustuu toimijoiden välisiin sopimuksiin, joissa keskinäisestä työnjaosta voidaan sopia eri tavoin. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä hankkeen tavoitteiden tai sopimusvapauden periaatteen mukaisena sitä, että tällaisilla säännöksillä rajoitettaisiin uusien liiketoimintamallien ja palvelujen kehittämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, että palveluketjun eri osapuolille erityisesti EU-lainsäädännössä asetetuista vastuista ja velvollisuuksista ei voida kansallisesti toisin säätää, joten esimerkiksi välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajaa ei voi säätää vastuulliseksi sellaisesta seikasta, joka pakottavan muun lainsäädännön nojalla kuuluu muun tahon vastattavaksi. Ministeriö kiinnittää huomion siihen, että Euroopan komissio antoi 27 päivänä syyskuuta 2017 esityksen rautatiematkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevaksi asetukseksi, jolla on tarkoitus korvata voimassa oleva rautatievastuuasetus (1371/2007). Ehdotukseen sisältyy suoran lipun käsite, joka koskee koko matkaketjulle myytyjä lippuja. Komission ehdotus asettaa tällaisten lippujen myyntiä koskevia velvoitteita, mutta ei ota kantaa suoran lipun ja sitä koskevan matkaketjun vastuukysymyksiin. Näihin pyritään löytämään ratkaisuja, kun ehdotusta käsitellään neuvostossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Matkustajan suoja ja matkustajan oikeudet (ehdotetun liikenteen palveluista annetun lain III osan 5 luvun 2 § ja IV osan 1 luvun 9 §)

KKV kuvaa lausunnossaan hyvin matkustajan suojaan ja matkustajan oikeuksiin liittyvää nykytilaa. Mahdollisuudesta ja keinoista selkiyttää tilannetta on keskusteltu oikeusministeriön ja KKV:n kanssa, sekä hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä pidetyissä sidosryhmätapaamisissa. Liikenne- ja viestintäministeriö on myös välittänyt EU:n komissiolle havaintojaan matkustajan oikeuksien toteutumisesta multimodaalisissa matkaketjuissa. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy KKV:n näkemykseen siitä, että on tarpeellista seurata huolellisesti markkinoiden kehitystä ja kuluttajien mahdollisesti kohtaamia ongelmia, syntyvää ratkaisukäytäntöä ja EU-lainsäädännön kehitystä, jotta voidaan arvioida, miten vastuukysymykset kuluttajan kannalta hoidetaan ja onko lainsäädännön täydentämiselle tarvetta.

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa yhdessä oikeusministeriön kanssa tarvetta antaa täydentävää sääntelyä.

VR on myös esittänyt, että kuluttaja- ja liikematkustajien etuja valvovien viranomaisten toimintaa selvennetään niin, että esimerkiksi EU:n rautatievastuuasetuksen 1371/2007 soveltaminen olisi kummankin matkustajaryhmän osalta yhteneväinen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tarkoituksenmukaista työnjakoa kuluttajaviranomaisten ja liikenteen viranomaisten kesken on haettu ensimmäisten EU:n matkustajanoikeusasetusten myötä (Suomessa tuli lentoliikenteen puolella sovellettavaksi jo 1990-luvulla). Viranomaiset tekevät läheistä yhteistyötä yhdenmukaisten linjausten varmistamiseksi.

Finnair Oyj on omassa lausunnossaan kiinnittänyt huomiota perusteluissa olevaan tekstiin, jossa todetaan, että lentomatkustajien oikeuksia koskevien EU-asetusten valvonnassa Liikenteen turvallisuusvirastolla on mahdollista asettaa uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka siten kuin uhkasakkolaissa säädetään. Finnair katsoo, ettei Liikenteen turvallisuusvirastolle ole annettu toimivaltaa antaa näiden asetusten nojalla käskyjä tai kieltoja. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää erikoisena tulkintaa, jonka mukaan ”yleisvalvonnasta” vastaava viranomainen ei voisi kehottaa (käskeä) toimijaa toimimaan asetuksen säännösten mukaisesti tai kieltää toimijaa jatkamasta asetuksenvastaista toimintaa (esimerkiksi ei noudateta oikeuksista tiedottamista koskevia velvollisuuksia). On toki selvää, että kiellon tai käskyn asettamisessa on otettava huomioon, jos kyse on yksittäistapauksesta, jossa esimerkiksi kyseessä on lentoyhtiön ja sen asiakkaan välisestä riidasta, joka on toisella viranomaisella käsittelyssä. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä tältä osin uhkasakkoa, teettämisuhkaa tai keskeyttämisuhkaa koskevan pykälän täsmentämistä tarpeellisena, eikä sitä ainakaan pidä tehdä tavalla, joka rajoittuisi yksinomaan yhteen liikennemuotoon ja yhteen valvonnan osa-alueeseen.

Liikennevirastolle annettu velvollisuus avata saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta (IV osa 1 luku 2 §)

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Kuntaliitto katsoo lausunnossaan, että säännöksen nojalla julkaistut kysyntätiedot eivät tule olemaan sillä tarkkuustasolla, että ne riittäisivät liikenteen suunnittelun tarpeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotuksessa on kyse IV osan 1 luvun 2 §:ään lisättävästä uudesta 4 momentista. Pykälässä on siis lain ensimmäisessä vaiheessa kolme muuta momenttia, ja niistä kolmannessa annetaan Liikennevirastolla salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa 1 momentin nojalla saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Viranomaisten tiedonsaantioikeudet ovat siis julkisesti avattavia tietoja laajemmat. Säännös toteuttaa kokonaisuudessaan hallitusohjelman tavoitetta siitä, että sama tieto kysyttäisiin viranomaistarpeita varten vain kerran.

VR Group katsoo lausunnossaan, että toimitettavan tiedon sisältö on määriteltävä tarkemmin, jos tieto halutaan julkiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että velvollisuus toimittaa tietoa viranomaiselle eli Liikennevirastolle sisältää myös liike- ja ammattisalaisuuden alaista tietoa. Tätä tietoa Liikennevirasto voi myös antaa eteenpäin muille viranomaisille, jos se on välttämätöntä niiden laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Sen sijaan Liikennevirasto ei luonnollisestikaan voi avata tätä tietoa sellaisenaan, koska salassa pidettävää tietoa ei voi ilmaista jo viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) mukaan. Jotta asiassa ei olisi mitään epäselvää, säännökseen on erityisesti lisätty maininnat yksityisyyden sekä liike- ja ammattisalaisuuksien suojasta. Viimeksi mainittu koskee luonnollisesti juuri palveluntarjoajia.

Talousvaliokunta on lausunnossaan katsonut myös, että toimitettavan tiedon sisältö tulisi määritellä tarkemmin, ja että tiedon keräämiselle tulee olla selkeä peruste. Esimerkiksi hinnoitteluun tai palvelun yksityiskohtaiseen toteutukseen liittyviä tietoja ei tulisi velvoittaa luovuttamaan. Toisaalta valiokunta on ollut huolissaan siitä, että ehdotetun sääntelyn tavoitetta markkinaehtoisten palveluiden palvelujen kehittymisestä ei vaarannettaisi sillä, että velvoite tiedon ajantasaiseen avaamiseen asetettaisiin juuri Liikennevirastolle.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Liikennevirastolle on asetettu IV osan 1 luvun 2 §:n 1 momentissa tehtäväksi seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Pykälän 2 momentin mukaan liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle edellä mainittujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Tietojen luovuttamisen velvoite saa siten sisältönsä pykälän kokonaisuudesta. Kyse on liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen sääntelystä, jonka tarkkarajaisuuteen perustuslakivaliokunta ei nähnyt tarvetta ottaa kantaa. Koska luovutettavat tiedot voivat sisältää liike- ja ammattisalaisuuksia, on niiden avaaminen ehdotettu toteutettavaksi nimenomaan viranomaisen kautta. Tällaisten tietojen luovuttaminen suoraan kilpailijoille tuskin tulisi kyseeseen. Viranomaisen eli Liikenneviraston tehtävänä on huolehtia, että tiedot avataan sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä, eivätkä liike- ja ammattisalaisuudet vaarannu.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Viranomaisten toiminta (LPL IV osan 1 luku)

Oikeusministeriö on kiinnittänyt huomiota viranomaisten toimintaa käsittelevän IV osan 1 luvun 16 §:n säännökseen, jonka mukaan tieliikenteen ammattipätevyyteen liittyvien koulutuskeskusten tarkastuksia ei saa tehdä kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa. Vaikka rajaus on sinänsä oikein, oikeusministeriö kehottaa käyttämään ilmausta ”pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävät tilat”, kuten on tehty IV osan 2 luvun 1 §:n 1 momentissa. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää oikeusministeriön ehdotusta perusteltuna.

ELY esittää, että LPL:ssa pitäisi määritellä EU:n tavaraliikenneasetuksessa tarkoitettu kuljettajatodistuksen myöntävä toimivaltainen viranomainen. Liikenne- ja viestintäministeriö on lain käsittelyn aiemmassa vaiheessa todennut, että EU:n tavaraliikenneasetuksessa toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan samoja viranomaisia kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa. Kuljettajatodistus on EU:n tavaraliikenneasetuksen mukaan yritykselle myönnettävä lupa, jonka voidaan näin ollen katsoa kuuluvan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklan piiriin. Kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus tuntee myös muun muassa luvan, joka voidaan myöntää useammalle yritykselle (säännöllisen liikenteen lupa).

EU:n liikenteenharjoittaja-asetus edellyttää siis erikseen, että kansallinen toimivaltainen viranomainen nimetään, kun taas EU:n tavaraliikenneasetus ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus eivät erillistä nimeämistä edellytä.

Kun LPL:a valmisteltiin, pyrittiin pitäytymään vain välttämättömissä säännöksissä ja tällöin päädyttiin säilyttämään ainoastaan säännös kansainvälisen linja-autoliikenteen asetuksessa tarkoitettujen viranomaisten erittelystä. Selkeyden vuoksi lakia voidaan haluttaessa täydentää niin, että EU:n tavaraliikenneasetuksessa tarkoitetun kuljettajatodistuksen myöntävästä viranomaisesta säädetään erikseen.

Viranomaisvalvonta (LPL IV osan 2 luku)

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota säännökseen, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että vaikuttaisi siltä, että virkavastuusäännöksiä ei olisi ulotettu näihin asiantuntijoihin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että näiden toimijoiden vastuusta on tarkoitettu säätää erikseen saman luvun 7 §:ssä, mutta valitettavasti mainittuun 7 §:ään on tullut tältä osin viittausvirhe. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää tekemään IV osan 2 luvun 7 §:ään seuraavan korjauksen:

*Edellä II osan 3 luvun 11 §:ssä tarkoitettuun kokeen arvioijaan, 8 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanottajaan sekä tämän osan 1 luvun 18 §:ssä tarkoitettuun ilmailulääkäriin ja työterveyslääkäriin, tämän luvun 1 §:n ~~3~~ **4** momentissa ja 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettuun henkilöön sovelletaan*

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Etelä-Suomen aluehallintovirasto esittää, että lakiin kirjattaisiin voimassa olevaa tieliikennelain 92 j §:ää vastaava säännös siitä, että tiedot on luovutettava valvontaviranomaiselle lukukelpoisessa muodossa ja ilman aiheetonta viivytystä. Myös sosiaali- ja terveysministeriö on kiinnittänyt huomiota siihen, että tietojen luovuttamisesta olisi oltava selkeä säännös. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 2 §:n 2 momentin mukaan valvontaviranomaiselle on luovutettava laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta, mikä kattaa ministeriön käsityksen mukaan aluehallintoviraston tarpeen.

Konepäällystöliitto ja Merimies-Unioni ovat ottaneet esille säännöksen, joka koskee henkilöluvan hakijan tai haltijan arviointiin liittyvien kokeiden, lääkärintarkastusten tai muiden tarkastusten kustannuksia. LPL IV osan 2 luvun 3 §:n 3 momentin mukaan luvan hakija tai haltija vastaa näistä tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista kustannuksista. Konepäällystöliitto viittaa siihen, että työsuhteen aikana työnantajan on huolehdittava työkyvyn säilymisestä ja kustannuksista työsuhteen aikana työturvallisuuslain ja alan yleissitovien työehtosopimuksien mukaan. Myös Merimies-Unioni viittaa merityösopimuslakiin ja työterveydenhuoltolain säännöksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseessä on yleissäännös, jota ei luonnollisestikaan sovelleta, jos kustannusten korvaamisesta muun lainsäädännön tai yleissitovan työehtosopimuksen nojalla vastaa muu taho. Säännös tarvitaan esimerkiksi niitä tilanteita varten, joissa henkilö ei ole työsuhteessa tai jossa tarkasteltava kysymys ei kuulu työterveyshuollon tai työsuojelulainsäädännön piiriin. Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa, että pykälän kolmannessa momentissa pitäisi viitata 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin tarkastuksiin, tutkimuksiin ja kokeisiin, kuten Merimies-Unioni esittää. Ehdotetun pykälän 3 momentissa on nyt viittaus 2 ja 3 momenttiin.

Merimies-Unioni on puolestaan toivonut lisää esimerkkejä tilanteista, joissa tarkastuksiin tai kokeisiin voidaan määrätä. Merimies-Unioni on vastaavasti pyytänyt täsmennystä henkilöluvan hakijan ja haltijan velvollisuuteen ilmoittaa kelpoisuuteensa vaikuttavista seikoista. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että merenkulussa henkilöluvan haltijoiden on tunnettava omaa lupaansa koskevat vaatimukset, ja jos he itse epäilevät puutteita, on asia nostettava esille.

Lääkärijärjestelmä (LPL IV osan 3 luku)

Suomen Varustamot on esittänyt tarkentavia kysymyksiä siitä, mitä tarkoitetaan lääkäreiden velvollisuudella ilman pyyntöäkin ilmoittaa epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tällaisen ilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, olisiko terveydellisten edelly-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

tysten täyttymisestä saatava lisäselvitystä ja onko jopa perusteltua selvittää, olisiko lupa peruutettava edellytyksissä olevien puutteiden vuoksi.

VR on lausunnossaan myös pitkälti arvostellut rautatielääkäriuudistusta, muun muassa vastustaen nykyisestä erivapausjärjestelmästä luopumista. Tältä osin Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että erivapausjärjestelmää ei voida pitää EU-lainsäädännön mukaisena, eikä erivapauksia juurikaan veturinkuljettajille ole myönnetty. Voimassa olevat erivapaudet on esitetty kuitenkin pysytettäviksi voimassa, ellei esimerkiksi erivapauden haltijan huonontunut terveydentila edellytä asian arvioimista uudelleen. Koska lakiehdotus koskee vain veturinkuljettajia, voi lausunto antaa väärän kuvan ehdotetun muutoksen merkityksestä. Lain soveltamisalan rajaaminen pienimuotoisen toiminnan osalta myös jatkossa mahdollistaa, että lupakirjan edellyttämän terveydentilan puuttuessa kuljettajana voi mahdollisesti tällaisissa tehtävissä, jos toimijan omat turvallisuusjohtamisjärjestelmässä määritellyt terveydentilaa koskevat kriteerit sen sallivat.

Lausunnossa on myös verrattu ehdotettua järjestelmää ilmailun puolelle noudatettavaan järjestelmään. Lausunnossa korostetaan, että terveydentilatiedot tallennetaan Liikenteen turvallisuusviraston rekisteriin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että myös veturinkuljettajan on esitettävä luvan saadakseen todistus terveydentilaa koskevien vaatimusten täyttymisestä. Rautatielääkärin tekemään ratkaisuun haetaan oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastosta. Liikenne- ja viestintäministeriön näkökulmasta eri liikennemuotojen erot ovat vähäisiä ja aiheutuvat taustalla olevan EU-sääntelyn ja kansainvälisten vaatimusten eroavaisuuksista. Vaatimusten erot eri liikennemuodoissa aiheutunevat myös erilaisista toimintaympäristöistä. Korkealla taivaalla ammattiaan harjoittavaa lentäjää tai keskellä valtamerta alustaan ohjaavaa merenkulkijaa varten on saatettu toimintaympäristön eroista johtuen asettaa erilaisia vaatimuksia kuin raiteilla toimivaan veturinkuljettajaan. Huomattavaa silti on, että eri liikennemuotojen lääkärijärjestelmien toimintaa on esitetty esityksessä yhtenäistettävän EU-sääntelyn ja kansainvälisten vaatimusten puitteissa, liikennejärjestelmäajattelua samalla edistäen.

VR ottaa esille lausunnossaan rautatielääkärin osaamisvaatimukset. Ministeriö huomauttaa, että hallituksen esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatielääkärin kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä. Määräyksiä antaessaan Liikenteen turvallisuusviraston on luonnollisesti otettava huomioon, minkälaisia vaatimuksia lääkäreiden edellytetään soveltavan sekä lainsäädännön muutokset ja muut tehtävän hoitamisen kannalta merkitykselliset muutokset. Ministeriö huomauttaa myös, että nykymuotoisesta pakollisesta täydennyskoulutusjärjestelmästä esitetään luovuttavaksi, koska järjestelmä on todettu toimimattomaksi. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että täydennyskoulutuksia ei enää jatkossa järjestettäisi. Nykymuotoisten täydennyskoulutusten rinnalle pyritään tuomaan vaihtoehtoja osaamisen osoittamiseen ja ylläpitämiseen.

VR ottaa lausunnossaan esille myös liikenteen palvelulakiin ehdotettujen säännösten ja työterveyshuollon keskinäisen suhteen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tällä lailla ei puututa työnantajan työterveyshuoltoa

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

koskeviin velvollisuuksiin. Ministeriö pitää todennäköisenä, että työterveyslääkäri ja rautatielääkäri ovat myös jatkossa usein sama henkilö. Tällä ehdotuksella ei kuitenkaan puututa työterveyshuoltoa koskeviin säännöksiin.

Suomen Merimies-Unioni ja Konepäällystöliitto pitävät Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntemusta meriterveysasioissa riittämättömänä. Hallituksen esityksessä todetaan kuitenkin, että Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntemus kattaa jo nykyisellään sekä merenkulun että liikennelääketieteen erityisalat. Liikenteen turvallisvirasto muun muassa myöntää merenkulun pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ja vastaanottaa tässä toiminnassa pätevyyksiin liittyvät merimieslääkärintodistukset. Liikenteen turvallisuusvirasto myös osallistuu Kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa merimieslääkärintarkastuksiin liittyvät vaatimukset kattavan STCW-yleissopimuksen muuttamista koskeviin neuvotteluihin. Liikennelääketieteellisiä tehtäviä virastossa hoitaa nykyisin kuusi terveydenhuollon ammattilaista, joilla on pitkäaikainen kokemus liikennelääketieteellisestä viranomaistoiminnasta ja vaativista turvallisuusarvioinneista. Tämän lisäksi viraston liikennelääketieteellisellä yksiköllä on käytettävissään myös laaja asiantuntijalääkärien verkosto. Liikenteen turvallisuusviraston olemassa olevan asiantuntemuksen katsotaan siten olevan jo nykyisellään riittävä uusien tehtävien käsittelyyn. On selvää, että Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntemus meriterveysasioissa luonnollisesti edelleen kasvaisi sille esitettyjen uusien tehtävien hoitamisen myötä.

Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvän tehtävän antaminen muulle toimijalle (LPL IV osan 4 luku 3 §)

Oikeusministeriö on lausunnossaan pitänyt epätäsmällisenä säännöstä, joka koskee lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvän tehtävän antamista muulle toimijalle. LPL IV osan 4 luvun 3 §:n mukaan ”palveluntarjoaja ei saa käsitellä sellaisia hakemuksia tai rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arviointia tai liikennevälineen lopullista poistoa rekisteristä, vaan sen tulee siirtää asia Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi.” Oikeusministeriö on todennut, että hakemuksen ja ilmoituksen vastaanottaminen on jo käsittelyä.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää seuraavaa tekstintarkistusta säännöksen selventämiseksi:
Palveluntarjoaja ei saa arvioida rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymistä eikä poistaa liikennevälinettä lopullisesti rekisteristä, vaan sen on siirrettävä tällaiset hakemukset tai rekisteri-ilmoitukset Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi.

Suomen Varustamoille on luvun soveltamisala jäänyt epäselväksi. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että luku koskee lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyviä tehtäviä kaikissa liikennemuodoissa sen mukaan, mitä 3 §:stä ilmenee.

Liikenneasioiden rekisteri (V osa)

1 luku

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Suomen Varustamot ehdottaa, että 2 §:n 2 momentin 2 kohdassa ei puhuttaisi ”kouluttajasta” vain ”koulutuksen järjestäjästä”. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä todennäköisenä, että termi aiheuttaisi tulkintavaikeuksia soveltamisessa, eikä näe tarvetta muutokselle.

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) on katsonut, että luvun 3 §:n (muutokset rekisteritietoihin) 1 momentti kaipaisi tarkentamista. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännös, joka edellyttää saman tiedon toimittamista viranomaisille vain kerran, vähentää hallinnollista taakkaa ja toteuttaa hallitusohjelman tavoitteita. Säännöksen sanamuotoon on kirjattu ajatus siitä, että toimija tietää itse, onko se toimittanut muuttuneen tiedon jonkin muun lainkohdan nojalla.

Suomen Varustamot katsoo, että 3 §:ssä Liikenteen turvallisuusvirastolle annettu oikeus periä oma-aloitteisesta virheen korjaamisesta maksu olisi uusi asia. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännös vastaa voimassa olevaa ajoneuvolain (1090/2002) 95 §:ää, mikä perusteluissakin on todettu.

2 luku

Etelä-Pohjanmaan ELY on ehdottanut tarkistettavaksi, kattaako rekisteriin merkittävät tiedot tavaraliikenteen yhteisöluvan haltijoille myönnettävät kuljettajatodistukset. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lähtökohtana olevan, että rekisteriin merkitään kaikki tiedot, jotka nykyisinkin sieltä löytyvät. Sääntely perustuu tietotyyppeihin, eikä siinä voida yksityiskohtaisesti luetella nimeltä kaikkia tallennettavia todistuksia. Tällainen sääntely olisi liian kasuistista, eikä kestäisi myöskään aikaa.

Liikennevakuutuskeskus pitää tärkeänä, että ajoneuvoteknologian kehittyessä myös rekisteriin merkittävät tekniset tiedot kehittyvät. LKV korostaa, ettei lakiehdotuksen perustelujen listauksia rekisteriin merkittävistä tiedoista voida pitää tyhjentävänä. Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa tämän todeten, että perustelujen avulla pyritään antamaan kuvaa siitä, minkälaisia tietoja rekisteriin tallennetaan, eivätkä ne voisikaan olla tyhjentäviä edes nykytilassa, saati tulevaisuutta ajatellen.

Oikeusministeriö on kiinnittänyt huomiota 6 §:n 3 momenttiin, jonka mukaan liikenneasioiden rekisterissä oleva tieto voitaisiin jättää poistamatta, jos tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyse on säännöksestä, jolla varmistetaan, etteivät viranomaisen tehtävät jää hoitamatta sen johdosta, että jokin edelleen tarpeellinen tieto olisi pitänyt kategorisesti poistaa. Henkilötietojen suojan osalta säännös on linjassa tietosuojaan liittyvän yleisen periaatteent kanssa, että tietoja saa säilyttää ainoastaan niin kauan kuin on tarpeen tietojenkäsittelyn tarkoitusten toteuttamista varten. Periaate on ilmaistu EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 5 artiklassa. Tietojen säilyttäminen olisi momentissa kuvatun sanoin sallittua vain silloin, kun tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi.

Suomen Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry pitävät tärkeänä, että meripalvelu- ja kokemustietojen merkitseminen rekisteriin

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

jatkuvat nykyisenkaltaisena. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asiaa on käsitelty lakiehdotuksen perusteluissa ja todettu näin olevan.

3 luku

Suomen Varustamot katsoo, että tietojen luovuttaminen rekisteristä mahdollistaisi määrättyjen tietojen siirtämisen Trafin rekisteristä varustamon tietokantaan. Lausunnossa on mainittu, että esimerkiksi työsopimuksen yhteydessä voitaisiin pyytää tähän henkilön suostumus. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asia ei ratkea puhtaasti liikenteen palveluista annetun lain nojalla, vaan siihen voi vaikuttaa esimerkiksi laki yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004). Sinänsä Trafin tietojen luovutuksessa pyritään mahdollisimman pitkälle automatisoituihin järjestelmiin.

Etelä-Pohjanmaan ELY ehdottaa, että yksittäisluovutus palauttaisi vastuuhenkilönä olevan luonnollisen henkilön nimen lisäksi myös työyhteystiedon tilanteessa, jossa luvanhaltija on luonnollinen henkilö. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lähtökohtana olevan, että vastuuhenkilö on aina luonnollinen henkilö. Yksittäisluovutus palauttaa hänestä aina vain nimen riippumatta siitä, missä muodossa luvanvaraista yritystoimintaa harjoitetaan. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei säännös kaipaa muuttamista, koska luvanhaltijasta on saatavissa myös työyhteystiedot.

Suomen Taksiliitto kysyy lausunnossaan, onko tarpeellista, että auton rekisteritunnuksen perusteella auton omistajan ja haltijan kotiosoite on julkisesti saatavilla. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotus vastaa tältä osin voimassa olevaa nykytilaa (laki ajoneuvoliikennerekisteristä 541/2003 14 ja 19 §). Tietoja käytetään muun muassa suoramarkkinointiin.

Tietosuojavaltuutettu toteaa 3 luvun 7 ja 8 §:n osalta, ettei rekisteröidyn oikeuksien sisältö tai toteutustapa ei ole kansallisen liikkumavaran piirissä ja niiden rajoituksen on tehtävä tietosuoja-asetuksen 23 artiklan mukaisesti. Tietosuojavaltuutetun käsityksen mukaan viranomaiset voivat luonnollisesti edistää henkilöiden mahdollisuuksia hallita omia henkilötietojaan ja niiden käyttöä. Liikenne- ja viestintäministeriön toteaa, että tietosuoja-asetuksen 23 artiklassa säädetään rekisteröidyn oikeuksien rajoittamisesta. Ehdotetuissa säännöksissä ei ehdoteta rajoitettavaksi rekisteröidyn oikeuksia. Kansallisen liikkumavaran käytöstä ei ole vielä tullut EU- tai kansallisen tason ohjeita. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä tuodaan ehdotetun sääntelyn perustuvan yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 c kohtaan. Kyseisen artiklan 3 kohdan mukaan oikeusperuste voi sisältää säännöksiä asianomaisia rekisteröityjä, yhteisöistä joille ja tarkoituksista joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa sekä laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitettuja toimenpiteitä. Oikeus tietojen luovuttamisen rajoittamiseen palvelee myös tiedonluovutuksen oikeasuhtaisuuden sekä asianmukaisten suojatoimenpiteiden varmistamista.

Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuus peruuttaa muun toimijan hyväksyntä

Oikeusministeriö on jäänyt siihen käsitykseen, että ehdotus ei antaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuutta peruuttaa päätöstä, jolla se on

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

hyväksynyt jonkin toimijan (esimerkiksi näytön vastaanottaja rautatieliikenteen kuljettajakoulutuksessa). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että VI osan 1 luvun 2 § luvan peruuttamisesta, muuttamisesta tai rajoittamisesta koskee myös näiden toimijoiden hyväksyntöjä. Liikenne- ja viestintäministeriö keskustelee vielä oikeusministeriön kanssa tarpeesta täsmentää säännöstä.

Rangaistussäännökset (LPL VI osan 2 luku)

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja Yleinen Teollisuusliitto ovat esittäneet, että ehdotetuissa rangaistussäännöksissä ei ole huomioitu kuljettajan velvollisuutta esittää valvontaviranomaiselle tietoja tehdas-, satama-, varasto-, ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella. Ministeriö viittaa edellä II osan 4 luvun 4 §:n kohdalla toteamaansa ja katsoo, että teko on asianmukaisesti sanktioitu IV osan 2 luvun 6 §:ssä.

Tilaajavastuun sanktioinnin puutteeseen ovat kiinnittäneet huomiota ALT/AKT, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Logistiikkayhdistysten Liitto ry, Yleinen Teollisuusliitto, sosiaali- ja terveysministeriö sekä SKAL. Tältä osin liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että oikeusministeriön laintarkastus ei ole on pitänyt pykälää tarpeellisena, koska rikoksen yllytystä koskevien säännösten kattavat siinä tarkoitetut tilanteet. Aluehallintovirasto ei näe, että rikoslain 5. luvun 5 § olisi riittävä ennaltaehkäisemään näitä tekoja ja että tahallisuuden osoittaminen olisi käytännössä vaikeaa ellei peräti mahdotonta. Liikenne- ja viestintäministeriö pidä tarpeellisena saman aineellisen säännöksen kirjaamista kahteen eri lakiin.

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja Yleinen Teollisuusliitto ovat myös ehdottaneet, että nykysäännös, jonka mukaan kuljettaa ei tuomita rikokseen teosta, jonka syynä on korjaamon taikka työnantajan tai tämän edustajan rikkomus, säilytettäisiin. Tämä säännös on jätetty vastaavasti pois, koska teon kuvauksessa edellytetään kuljettajalta tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta.

ALT/AKT, Logistiikkayhdistysten Liitto ry ja Yleinen Teollisuusliitto ovat tunnistaneet viittausvirheen VI osan 2 luvun 6 §:n 1 momentin 3 kohdassa. Momentissa käsitellään kuljettajan tekoja, joten viittauksen pitäisi olla II osan 4 luvun 4 §:ään eikä 5 §:ään.

SKAL on esittänyt, että tieliikennelain kokonaisuudistuksessa harkinnassa oleva hallinnollinen maksu soveltuisi myös lieviin ajo- ja lepoaikojen rikkomuksiin. Ministeriö toteaa, että on tarkoituksenmukaista ensin katsoa, millaiseen ratkaisuun hallinnollisen maksun mahdollisesta käyttöönotosta tieliikennelain uudistuksen yhteydessä päädytään.

Taksiliitto on kiinnittänyt huomion siihen, että ammattimaisen liikenteen harjoittamisessa syyksiluettavuuden raja on tahallisuudessa tai törkeässä huolimattomuudessa, kun taas kuljettajan osalta tuomittavaa ovat tahallisuus tai tuottamus. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tieliikenteen kuljettajien rangaistusseuraamukset vastaavat nykyistä käytäntöä. Tieliikenteen yrityksiä koskevissa rangaistusseuraamuksissa ei ole toistaiseksi otettu kantaa siihen, tehdäänkö teko tahallaan, törkeästä tuottamuksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

tai tuottamuksesta. Luvatonta ammattimaisen liikenteen harjoittamista koskevat säännökset on laadittu oikeusministeriön ohjeistus sekä muiden liikennemuotojen vastaavia tekoja koskevat teonkuvaukset huomioiden.

Muutoksenhaku (VI osan 1 luku)

Poliisihallitus on omassa lausunnossaan muutoin tukenut hallituksen esitystä, mutta huomannut, että muutoksenhakua koskevaan VI osan 1 luvun 6 §:ään on jäänyt lausuntokierroksella lausuttavana oleva teksti. Sen 6 kohdassa viitataan poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskevaan päätökseen, kun saman luvun 1 ja 2 §:n mukaan ammattipätevyyskortin peruuttamisen haltijan hakemuksesta käsittelee Liikenteen turvallisuusvirasto. VI osan 1 luvun 6 §:n 6 kohdan pitäisi siis kuulua seuraavasti: ”*Liikenteen turvallisuusviraston ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.”*

ELY-keskus on kiinnittänyt huomiota eräisiin muutoksenhakua koskeviin kysymyksiin. Muutoksenhakua koskevat säännökset on kirjoitettu oikeusministeriön ohjeistuksen mukaan, mikä ilmenee myös oikeusministeriön lausunnosta.

Vaikutusten, tietosuojakysymysten ja esityksen perustuslain mukaisuuden arviointi

Esityksen vaikutusten arviointia ovat pitäneet jollakin tavoin puutteellisena EK, HSL ja Kuntaliitto. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen vaikutusten arviointiin on käytetty varsin runsaasti työtä. Esitys oli Lainsäädännön arviointineuvoston arvioitavana, ja esityksen vaikutusten arviointeja työstettiin vielä saadun lausunnon perusteella. Lainsäädännön arviointineuvoston valiokunnalle nyt antamassa lausunnossa todetaan, että tehdyt muutos- ja täydennysehdotukset on huomioitu varsin perusteellisesti lopullisessa hallituksen esityksessä. Lausunnossa myös todetaan, että esityksestä saa kokonaisuutena varsin hyvän käsityksen esityksen vaikutuksista.

Kuntaliitto katsoo, että esityksessä tulisi olla läpileikkaava vaikutustenarviointi tietosuojan ja yksityisyyden näkökulmasta. Suomen Paikallisliikenneliitto on katsonut, että lainsäätäjän velvoite tarkastella puolesta-asiointia EU:n tietosuoja-asetuksen näkökulmasta olisi ohitettu kokonaan. Liitto myös katsoo, että esityksen suhde elinkeinovapauteen, sopimusvapauteen sekä liikesalaisuuksiin olisi selvittämättä.

Tietosuojavaltuutetun toimiston lausunnossa kiinnitetään huomiota joihinkin ehdotuksen säännöksiin, joiden osalta arviointi olisi puutteellista tai jotka kaipaisivat täsmennyksiä. Lausunnon pääasiallinen viesti kuitenkin on, että esityksen antamisajankohta on haastava ottaen huomioon EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen voimaan tulon keväällä 2018 sekä sen seikan, että sitä täytäntöönpanevan kansallisen yleislain valmistelu on vielä kesken. Tietosuojavaltuutetun toimiston lausunnossa todetaan, että perustuslakivaliokunnan on syytä arvioida esitys perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten toteutumisen varmistamiseksi ja tietosuoja-asetuksen kansallisen liikkumavaran käytön arvioimiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö puolestaan toteaa, että myös hallitus on esityksessä katsonut, että perustuslakivaliokunnan olisi syytä ottaa esitys tarkasteltavakseen. Valitettavasti valiokunnan lausunto ei ole tätä lausuntoa valmisteltaessa vielä käytettävissä. Myös perustuslakiperusteluja ja tietosuojaa koskevia lakiehdotuksen osuuksia tehtäessä on pyritty kuitenkin perusteelliseen työhön. Lisäksi on huomattava, että oikeusministeriöllä ei ole paria yksityiskohtaa lukuun ottamatta lausuttavaa rekistereitä ja tietosuojaa koskevista ehdotuksista.

Voimaantulo

VR ei pidä hallituksen esitykseen sisältyviä lääkärijärjestelmää koskevia siirtymäsäännöksiä riittävinä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitystä on valmisteltu jo useamman vuoden ajan ja eri muutosehdotuksia on käsitelty useissa eri yhteyksissä sidosryhmien kanssa. Hallituksen esitykseen sisältyvää siirtymäaikaa on valmistelun valossa pidettävä riittävänä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on valmistellut lakiehdotukseen perustuvia määräysluonnoksia, jotka on tarkoitus saattaa lausunnolle vuoden loppuun mennessä. Tämä parantaa toimijoiden mahdollisuuksia valmistautua muutokseen.

Ahvenanmaan maakunta

Ahvenanmaata on kuultu hallituksen esitysluonnoksesta ja sen kanssa on erikseen käyty keskustelua muun muassa merenkulun kabotaasisäännöksen muotoilusta.

Oikeusministeriö katsoo lausunnossaan, että liitelaeissa olevia ehdotuksia tiedonsaantioikeuksista Ahvenanmaan huvivenerekisteristä (ehdotus 16, laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta sekä ehdotus 59, laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta) ei voisi säätää valtakunnan laissa. Lisäksi lakiehdotuksessa 10, laki alusrekisterilain muuttamisesta ei saisi säätää siitä, että Ahvenanmaan valtionvirastolle jätettävien muiden asiakirjojen kuin hakemuksen kieli voisi olla myös englanti. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotuksilla on pyritty puhtaasti siihen, että nykytilaa vastaava sääntely säilyisi Ahvenanmaan osalta siitä huolimatta, että sääntely muuttuu Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämien rekistereiden osalta.

Ahvenanmaa ei ole kiinnittänyt lausunnossaan huomiota edellä mainittuihin kysymyksiin. Jos tällä hetkellä voimassa olevaa lainsäädäntöä vastaavat säännökset päätettäisiin poistaa, on varmistettava että muutokset käytäisiin läpi hyvässä yhteistyössä Ahvenanmaan maakunnan hallituksen kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö ei vaadi ehdotusten säilyttämistä osana lakipakettia, vaan ne voidaan hoitaa myös muulla tavalla. Jatkovalmistelussa keskustellaan Ahvenanmaan kanssa eri vaihtoehdoista, ja voidaan harkita esimerkiksi sopimusasetusten laatimista yhtenä vaihtoehtona tiedonsaantioikeuksien toteuttamisen varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Muutosehdotuksia jo hyväksyttyyn liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) tai siihen liittyviin lakeihin

Matkailuyrityksille myönnetyn poikkeuksen säilyttäminen (taksiliikenteen luvanvaraisuus)

Hallituksen esityksen valmistelussa selvitettiin tarvetta lisätä lakiin nykyistä vastaava poikkeus taksiliikenteen luvanvaraisuudesta. Tällä hetkellä ilman erillistä lupaa saa palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Poikkeus oli sisällytetty lausuntokierroksella olleeseen hallituksen esitysluonnokseen.

Hallituksen esityksen viimeistelyssä päädyttiin kuitenkin siihen, ettei nykymuotoista poikkeussäännöstä esitetä. Harkinnassa huomioon otetut näkökulmat kuvataan tarkemmin hallituksen esityksen 3.3.5 kohdassa sivuilla 115 – 117. EK ja MTK ovat omassa lausunnossaan katsoneet, että LPL:n myötä ei pitäisi lisätä matkailualan hallinnollista taakkaa. MaRa on vastaavasti toistanut lausuntokierroksella esittämiään perusteluja poikkeuksen säilyttämiselle. Ministeriö ei edelleenkään pidä poikkeusta tarpeellisena vaan katsoo, että luvan hakemisesta aiheutuvan vähäisen lisätyön vastapainona matkailuyritykset saavat merkittävää etua siitä, että ne luvan myötä voivat tarjota kuljetuspalveluja myös itsenäisinä palveluina, irrallaan muista palveluista. Lisäksi pidetään matkustajan näkökulmasta tärkeänä, että myös matkailupalveluyritysten tuottamissa kuljetuksissa kuljettaja täyttää taksinkuljettajalle asetetut vaatimukset.

Tavaraliikennelupavaatimus

SKAL on omassa lausunnossaan ehdottanut, että hyväksytyn LPL:n tekstiin palattaisiin siltä osin kuin se vapauttaa liikennelupavaatimuksesta ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden kokonaispaino on enintään 3,5 tonnia. SKAL viittaa siihen, että yli 2 tonnin painoisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä harjoitettava toiminta on tarkasteltavana EU:n liikkuvuuspaketissa. Lisäksi SKAL esittää, että liikennelupavaatimus palautettaisiin traktoreille, jotka kulkevat yli 40 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asiasta keskusteltiin pitkään LPL:n ensimmäisessä vaiheessa. Asian käsittely Euroopan unionissa on kesken eikä lopputulos ole tässä vaiheessa ennakoitavissa. Yli 2 tonnisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä harjoitettava toiminta kuuluu LPL:ssä rekisteröitymisvelvoitteen piiriin. Rekisteröitymisessä on tarkoitus käyttää samaa järjestelmää kuin liikennelupien myöntämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että on tarkoituksenmukaisinta katsoa liikkuvuuspaketin lopputulos ja linjata sen jälkeen tarvittaessa kansallinen lainsäädäntö sen mukaiseksi sen sijaan, että asiaa ryhdyttäisiin tässä vaiheessa uudelleen avaamaan.

Liikennevakuutus, liikenneluvan myöntäminen ja liikenteessä käytettävä ajoneuvo (LPL II osan 1 luvun 3 § ja 15 §)

Liikennevakuutuskeskus toistaa LPL:n ensimmäisen vaiheen käsittelyssä esittämänsä näkemyksen siitä, että liikennevakuutuksen laiminlyönti mai-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

nittaisiin nimenomaisena esteenä liikenneluvan myöntämiselle. Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa lain ensimmäisen vaiheen käsittelyssä käytyyn keskusteluun, eikä näe perusteita lain avaamiselle uudelleen tämän osalta. Liikennevakuutuskeskus alleviivaa siitä, että kaikkien taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan käytössä olevien ajoneuvojen on oltava rekisteröityinä liikenneasioiden rekisteriin ja niiden käyttötarkoitukseksi on oltava ilmoitettuna luvanvarainen käyttö. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää LPL II osan 1 luvun 15 §:n säännöstä, joka kattaa myös toiminnan ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa, tältä osin selkeänä ja yksiselitteisenä, eikä näe tarvetta tekstintarkistuksille.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä koskevat vaatimukset (LPL II osan 1 luku 3 § ja 6 §)

ELY pitäisi tärkeänä täsmentää, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan liikenteestä vastaavan henkilön olisi oltava täysi-ikäinen ja oikeustoimikelpoinen. Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 2 §:ään ja 4 lukuun, joissa määritellään vajaavaltainen ja hänen asemansa. Elinkeinon harjoittamisesta annetun lain (122/1919) 6 §:n mukaan vajaavaltainen voi harjoittaa elinkeinoa, jos holhooja antaa suostumuksen tai tuomioistuin luvan. Ilmailussa ja rautatieliikenteessä ei ole pidetty tarpeellisena erikseen vielä vahvistaa, että vastaavissa tehtävissä olevien henkilöiden olisi oltava täysi-ikäisiä ja oikeustoimikelpoisia. Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole pitänyt tätä täsmennystä myöskään tieliikenteen osalta tarpeellisena.

Lisäksi ELY esittää, että 6 §:ssä tuotaisiin selkeämmin esille hyvämaineisuuden arviointiin liittyvät Euroopan unionin vaatimukset, jotka ilmenevät EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa ja siihen pohjautuvassa EU:n komission asetuksessa (2016/403). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen valmistelussa lähtökohtana oli LPL:n laajentaminen. Jo hyväksyttyihin pykäliin muutoksia esitetään sen vuoksi vain siltä osin kuin sitä pidetään välttämättömänä.

On totta, että uusi komission asetus määrittelee nykyistä tarkemmat kriteerit hyvämaineisuuden tarkastelulle niiden tekojen osalta, jotka on asetuksessa yksilöity. Tarkasteltavana olevan 6 §:n mukaisia luku- ja aikamäärätietoja sovelletaan niihin tekoihin, jotka eivät asetuksen tarkempien määrittelyjen piiriin kuulu. Haluttaessa 6 §:n voisi informatiivisuuden vuoksi aloittaa esimerkiksi seuraavasti: ”*Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta seuraa…”*

Nykyinen pykälämuotoilu perustuu voimassa oleviin säännöksiin, joissa siis henkilön hyvämaineisuuden kannalta ovat ratkaisevia siis vankeusrangaistus tai vähintään neljä muuta seuraamusta tarkasteluajanjaksona. Tämä tarkoittaa, että hyvämaineisuus voi tulla tarkasteluun neljästä vähäiseksi katsottavasta teosta, kun taas kolme vakavampaa tekoa ei johda hyvämaineisuuden tarkastelua, jos teoista ei tuomita vankeusrangaistusta. Kun henkilön hyvämaineisuus tulee tekojen johdosta tarkasteltavaksi, kuvataan toisessa momentissa kriteerit, joiden johdosta lopullisesti ratkaistaan, onko henkilö sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Eli arviointi on kaksiportainen.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Tämänkaltaiseen kaksivaiheiseen malliin ei ole päädytty lento- tai rautatieliikenteessä, jossa hyvämaineisuuden vaatimus on kuvattu seuraavasti:

Ilmailussa hakija ei täytä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä (ilmailulain 864/2014 63 §).

Rautateillä henkilö ei täytä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä (rautatielain 304/2011 12 §).

Jos hyvämaineisuutta koskeva pykälä halutaan tuoda nykyistä deskriptiivisemmäksi, voidaan siihen sisällyttää laajempi kuvaus EU-asetuksen merkityksestä henkilön hyvämaineisuuden arvioinnissa. Haluttaessa voidaan arvioida muutoinkin, säilytetäänkö tieliikenteessä arvioinnin kaksivaiheisuus niiden tekojen osalta, joille EU ei aseta tarkempia kynnysarvoja.

Ministeriö voi tukea ELY-keskuksen esitystä siitä, että tekstissä olisi tuotava selkeämmin esille se, että hyvämaineisuutta olisi tarkasteltava tekojen määrän eikä niistä tuomittujen rangaistusten määrän perusteella.

ELY-keskus on kiinnittänyt huomiota myös siihen, että LPL:iin ei sisälly säännöksiä siitä, mikä olisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kansallinen toimenpide, jolla palautetaan voimaan liikenteestä vastaavan henkilön ammatillinen pätevyys, jos liikenteestä vastaava henkilö on menettänyt hyvämaineisuutensa. Tähän kysymykseen ei ole aiemmissa käsittelyvaiheissa kiinnitetty huomiota. ELY-keskus esittää, että tästä säädettäisiin jatkossakin vastaavalla tavalla kuin voimassa olevassa laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006). Ministeriö voi valmistella tästä tekstiehdotuksen.

Riskiyritys (LPL II osan 1 luvun 11 §)

ELY-keskus täsmentäisi jo hyväksytyn LPL:n II osan 1 luvun 11 §:ää niin, että siinä kuvattaisiin tarkemmin EU:n komission asetuksen 2016/403 vaatimukset. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä tarpeellisena muuttaa pykälää, jossa viitataan saman luvun 6 ja 7 §:ään, jossa puolestaan viitataan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimuksiin. Kun toiminta perustuu EU:n säädöksiin, on väistämätöntä, että kokonaisuuden hahmottamiseksi joudutaan tarkastelemaan useita säädöksiä kerrallaan. On tyypillistä, että

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

vaatimuskokonaisuudet kootaan esimerkiksi viranomaisen kotisivuille, joissa kokonaisuus kuvataan selkokielisemmin.

Taksiliikenneluvan myöntäminen (LPL II osan 1 luvun 4 §)

ELY esittää, että hyväksytyn lain 4 § avattaisiin ja siihen tehtäisiin teknisluontoinen korjaus. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että vaatimukset ovat selkeitä ja ymmärrettäviä, mutta ei pidä välttämättömänä, että pykälää nyt avattaisiin uutta tarkastelua varten. Muut tahot eivät ole esittäneet, että kohta olisi käytännössä epäselvä.

Muita huomioita jo hyväksytystä LPL-laista

SKAL on esittänyt, että LPL laissa olisi eräitä muita puutteita ja kommentoineensa niitä jo aiemminkin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asiaa on käsitelty jo LPL:n hyväksymisen yhteydessä eikä se näe tarvetta näiden kohtien avaamiselle.

SKAL on esittänyt, että tämän hallituksen esityksen tarkastelun yhteydessä palattaisiin vielä eräisiin eduskunnan jo hyväksymiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) pykäliin.

Erityisesti SKAL on kiinnittänyt huomiota pakettiautoja koskevaan muutokseen: liikenteen palvelulain voimaan tultua pakettiautoilta ei edellytetä enää liikennelupaa, vaan heiltä edellytetään rekisteröitymistä. SKAL vetoaa EU:ssa käsiteltävänä olevaan niin kutsuttuun liikkuvuuspakettiin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että EU:ssa käsiteltävänä olevan ehdotuksen yksityiskohdat ovat vielä aivan auki, esimerkiksi vaihtoehtoina on keskusteltu lupavaatimuksesta kansainvälisessä pakettiautoliikenteessä. Lisäksi luvan myöntämisen kriteerit ovat auki. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tarkoituksenmukaisimpana odottaa keskustelun lopputulosta, jonka jälkeen varmistetaan, että kansalliset säännökset ovat linjassa EU-lainsäädännön kanssa.

SKAL on myös esittänyt, että pakettiautotoiminnan rekisteröintimenettelystä aiheutuisi Liikenteen turvallisuusvirastolle ylimääräisiä kustannuksia. Liikenne- ja viestintäministeriön tietojen mukaan rekisteröinneissä on tarkoituksena hyödyntää samaa järjestelmää kuin raskaamman liikenteen liikenneluvissa.

SKAL haluaisi käynnistää uudelleen keskustelun ammattimaisen kuljetuksen määritelmästä ja kimppakyydeistä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikenteen palveluista annetun lain määritelmistä käytiin laajaa keskustelua ennen kuin eduskunta hyväksyi lain, eikä SKAL ole tuonut lausunnossaan esille mitään uutta, mikä edellyttäisi keskustelun uudelleen avaamista. SKAL on todennut vastustavansa myös useita muita liikenteen palvelulain jo hyväksyttyjä säännöksiä, tuomatta kuitenkaan esille uusia perusteita keskustelun avaamiselle.

SKAL esittää, että tavaraliikennelupien vuosivalvonnasta säädettäisiin liikenteen palveluista annetussa laissa. SKAL ei kuitenkaan tuo esille, miksi

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

EU-lainsäädäntöön sisältyvät viranomaistoimintaa koskevat suoraan sovellettavat säännökset eivät olisi riittäviä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että suoraan sovellettavat EU:n asetukset ohjaavat viranomaistoimintaa riittävällä tavalla.

Taksiliitto on halunnut avata uudelleen keskustelun tieliikenteen välityspalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa tiedossaan olevat sen välittämistä kuljetuksista maksetut korvaukset viranomaiselle. Taksiliitto pitää säännöstä sinänsä hyvänä, mutta riittämättömänä, ja haluaisi ulottaa sen myös maksuliikennepalvelun tarjoajiin. Taksiliiton tiedossa on, että eräät toimijat ovat eriyttämässä välityspalvelut ja maksuliikennepalvelut eri toimijoille välttääkseen tämän pykälän vaatimukset. Ministeriö toteaa, että velvollisuus koskee välityspalvelun tarjoajia silloin, kun maksetut korvaukset ovat sen tiedossa. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi tilanteita, joissa välityspalvelusopimuksen mukaan välityspalvelun tarjoajan välitystoiminnasta saama korvaus on riippuvainen välitettyjen kuljetusten hinnasta, ja välityspalvelun tarjoaja sen vuoksi edellyttää, että kuljetuksia koskeva maksuliikenne hoidetaan sen toimesta tai sen vaikutuspiirissä olevan maksunvälityspalvelun toimesta.

Taksiliitto on viitannut tilanteisiin, joissa toimija on eriyttänyt välityspalvelun ja maksupalvelun toisistaan. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että voisi olla tilanteita, joissa toimija ei ole sopinut erikseen välityspalveluista, mutta on sopinut yksinomaan maksuliikennepalveluista. Tässä kohtaa voidaan kysyä kuitenkin, onko tällainen kuljetussektoriin rajoittuva erityissäännös perusteltu, vai eikö pikemminkin pitäisi tarkastella yleisemmin maksupalvelun tarjoajan velvollisuutta ilmoittaa asiakkaidensa saamia korvauksia viranomaisille.

Taksiliitto on esittänyt myös otettavaksi uudelleen tarkasteluun liikenteen palveluista annettuun lakiin jo hyväksytty säännös taksinkuljettajan nimen esillä pitämisestä (III osan 1 luvun 2 §). Taksiliitto ei ole tuonut esille, miten tilanne olisi pykälän edelliseen eduskuntakäsittelyyn verrattuna muuttunut, eikä ministeriön tietoon ole tullut muitakaan seikkoja, joiden nojalla ministeriö pitäisi tarpeellisena jo hyväksytyn säännöksen ottamista uudelleen tarkasteluun. Muilla tahoilla ei ole ollut tilaisuutta esittää näkemyksiään asiassa.

Taksiliitto on esittänyt, että taksiliikenteen valvonnan helpottamiseksi taksiliikenteessä edellytettäisiin, että ajoneuvossa olisi oltava oikeaksi todistettu jäljennös liikenneluvasta, jonka perusteella liikennettä harjoitetaan. Taksiliitto tarkoittaa ilmeisesti viranomaisen antaa oikeaksi todistettua jäljennöstä, jota toistaiseksi EU-lainsäädäntö linja-auto- ja tavaraliikenteessä edellyttää. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää säädöshankkeen digitalisaation edistämistä koskevien tavoitteiden vastaisena sitä, että toimijoille asetettaisiin uusia vaatimuksia paperisten asiakirjojen mukana pitämisestä, kun viranomaisille voidaan luoda pääsy rekistereihin ja siirrytään yhä enenevässä määrin sähköisiin asiakirjoihin.

Taksiliitto on esittänyt lausunnossaan myös verotusta koskevia huomioita. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että verotusta koskevien uudistusten valmistelu on valtionvarainministeriön vastuulla, mistä syystä tähän halli-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

tuksen esitykseen liittyy ainoastaan teknisiä, rekisterin nimen muutoksesta aiheutuvia verotukseen liittyvän lainsäädännön muutoksia.

ELY-keskus on ehdottanut myös traktoriliikenneluvista erityissäännöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että traktoriliikennelupiin liittyvistä kysymyksistä on keskusteltu Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää toimijoiden kannalta kohtuullisempana, että traktoriliikenneluvat säilyvät muiden tavaraliikennelupien tavoin lähtökohtaisesti voimassa, ja toimijoita voidaan pyytää osoittamaan, että ne täyttävät luvan edellytykset.

Laki ajoneuvolain muuttamisesta

Taksiliitto on esittänyt, että ajoneuvolain muutos, joka antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet antaa tarkempia määräyksiä taksamittarista tai vastaavasta laitteesta, on ristiriidassa mittauslaitelain kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että mittauslaitelain suhteesta muuhun lainsäädäntöön säädetään mittauslaitelain 4 §:ssä, ja mittauslaitelain hyväksynyt eduskunta on hyväksynyt sen jälkeen ajoneuvolain muutoksen. Kyseessä on erityissäännös, jossa tarkennetaan mittauslaitelain säännöksiä taksamittareiden osalta.

Rautatielain muutos

VR on lausunnossaan esittänyt, että rautatielakiin olisi lisättävä Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuutus antaa määräyksiä rautatieturvallisuuteen vaikuttavista tehtävistä, aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä sekä vastaavista seikoista. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tässä vaiheessa tällaista valtuutusta ei ole pidetty tarpeellisena, vaan on pidetty riittävänä sitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilman eri valtuutustakin antaa ohjeita toimintakyvyn heikkenemisestä.

Nimenomainen määräyksenantovaltuutus on ollut tarpeellinen veturinkuljettajien osalta, jotta EU:n lainsäädäntöön sisältyvät tarkemmat terveydentilaa koskevat vaatimukset voidaan tarvittaessa saattaa määräyksellä voimaan.

Muuta

Logistiikkayritysten Liitto ry on lausunut sähköisistä rahtikirjoista. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tämä hallituksen esitys ei sisällä sähköisiä rahtikirjoja koskevia esityksiä.

Susanna Metsälampi
neuvotteleva virkamies

LIITE Tekniset ja lainsäädäntömuutoksista aiheutuvat korjaukset

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Tekniset ja lainsäädäntömuutoksista aiheutuvat korjaukset:

- I osan 2 §:n 2 kohdan viittaus valmismatkalakiin muutetaan viittaukseksi matkapalveluyhdistelmistä annettuun lakiin ja sama rajaus lisätään 5 kohdan yhdistämispalvelun määritelmään.
- II osan 3 luvun 7 §: viittaus lakiin ammatillisesta koulutuksesta: ammatillisesta koulutuksesta annetun lain säädösnumeron pitäisi olla II osan 3 luvun 7 §:ssä eikä 10 §:ssä.
- II osan 3 luvun 11 §:n 3 momentissa poistettava sana ”nopeutetussa” toisesta lauseesta.
- II osan 11 luvun 3 §:n 2 momentin 3 alakohdasta puuttuu ja- sanasta -kirjain.
- IV osan 1 luvun 15 §:n otsikosta puuttuu otsikkotyyli.
- IV osan 1 luvun 16 §:n viimeinen lause: Tarkastuksia ei saa tehdä ~~kotirauhan piiriin kuuluvissa~~ pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.
- IV osan 2 luvun 3 §:n 3 momentissa viittauksen pitäisi olla 1 ja 2 momenttiin eikä 2 ja 2 momenttiin.
- IV osan 2 luvun 7 §:n säännös. Viittaus väärään momenttiin saman luvun 1 §:n osalta. Pitäisi olla 4 momentti eikä 3 momentti.
- VI osan 1 luvun 2 §:ssä on harhaanjohtavasti jäänyt pykäläehdotukseen ensimmäisen momentin yläpuolelle katkoviiva. Johtolauseesta ilmenee, että koko pykälä ehdotetaan muutettavaksi.
- VI osan 1 luvun 6 §:n 6 kohta: ~~poliisin~~ Liikenteen turvallisuusviraston ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.”
- VI osan 2 luvun 6 §:n 1 momentin 3 kohta. Viittauksen pitäisi olla II osan II osan 4 luvun 4 §:ään, ei 5 §:ään.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi