Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI (HE 157/2018 VP) - PEVL 42/2018 VP; LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN SAAMAT ASIANTUNTIJALAUSUNNOT

Liikenteen palveluista annetun lain uudelleen numerointi

Eduskunta antoi liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa lausuman (EV 20/2018 vp), jonka mukaan ”[e]duskunta edellyttää, että valtioneuvosto valmistelee hankkeen kolmannen vaiheen hallituksen esityksessä laista juoksevaan pykälänumerointiin perustuvan, kieliasultaan selkeän ja järkevästi jäsennellyn kokonaisuuden”. Lain kolmannen vaiheen valmistelut on pyritty siksi tekemään ripeästi ja valmistelemaan esitys tavalla, jolla voitaisiin varmistaa, että eduskunta ehtii käsitellä ehdotuksen ennen kevään eduskuntavaaleja. Hallituksen esitys on pyritty myös laatimaan siten, että siitä kävisi selkeästi ilmi, miltä osin lakia ehdotetaan muutettavaksi materiaalisesti. Lain numerointi on muutettu lausuman mukaisesti kokonaisuudessaan pykälänumeroltaan juoksevaksi siten, että viimeisen pykälän numero on 271. Lain sisältöä on pyritty selkeyttämään myös kehittämällä pykälien otsikointia siten, että otsikot kuvaisivat paremmin pykälän sisältöä, ja auttaisivat siten hahmottamaan eri kokonaisuuksien sijoittumista lain sisällä.

Numeroinnin yhteydessä on säilytetty lain jako osiin ja lukuihin siksi, että ne antavat kuvan lain rakenteesta. Numerointiuudistuksen yhteydessä II A numerolla annetun liikenteen ohjausta ja hallintaa koskevan osan numero muuttuu III:ksi. Lopputuloksena laissa on kahdeksan osaa seuraavasti: I osa Yleistä, II osa Liikennemarkkinat, III osa Liikenteen ohjaus ja hallinta, IV osa Palvelut, V osa Viranomaiset ja valvonta, VI osa Liikenteen tietovarannot, VII osa Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset ja VIII osa Voimaantulo. Lukujen nimet kertovat lisää kunkin osan sisällöstä, ja niistä käy myös ilmi, montako lukua kussakin osassa on. Osilla ja luvuilla ei ole muuta merkitystä. Jatkossa viittaaminen tapahtuu pelkästään pykälännumero ilmoittamalla, ja myös lain selaaminen ja oikean kohdan hakeminen hahmottuu juoksevien pykälännumeroiden avulla.

Perustuslakivaliokunta on lain eri vaiheissa kiinnittänyt huomiota siihen, että hankkeen ensimmäisessä vaiheessa omaksuttu tekniikka johtaa siihen, että lakia soveltavan on jatkossa vaikea löytää kunkin säännöksen yksityiskohtaisia perusteluja. Tämän helpottamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö on alustavasti sopinut Editan kanssa, että lain kolmannen vaiheen muutossäännöksiin liittyviin linkkeihin lisätään tämän lausunnon liitteenä oleva vastaavuustaulukko, josta käyvät ilmi seuraavat seikat: 1) pykälän alkuperäinen ja uusi numero, 2) pykälän alkuperäinen ja uusi otsikko, 3) sen lain numero, jolla pykälä on alun perin annettu ja sitä koskevan hallituksen esityksen numero sekä 4) niiden lakien numerot, joilla pykälää on muutettu ja näitä koskevien hallituksen esitysten numerot.

Tieliikenteen ammattipätevyydet

Yleistä

Hallituksen esityksessä on ehdotettu, että tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyden hankkimisessa otettaisiin nykyisten koulutusmallien rinnalle käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto. Kaikki liikenne- ja viestintävaliokunnalle lausunnon asiasta antaneet tahot ovat ilmoittaneet kannattavansa koemallin käyttöönottoa koulutusmallin rinnalle.

Opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Autoliikenteen työnantajaliitto ry (ALT), Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ehdottivat työryhmän perustamista jatkovalmisteluun. Tieliikenteen ammattipätevyyksiä koskevat muutokset on ehdotettu tulemaan voimaan 1.1.2020, jotta OKM ja sen alainen hallinto sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ehtivät valmistella ja saattaa voimaan tarvittavat säädös- ja määräysmuutokset. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmis osallistumaan mahdolliseen työryhmätyöskentelyyn.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistämässä myös uuden tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin (EU) 2018/645 kansallisen implementoinnin valmistelun. Direktiivi tulee osin voimaan 23.5.2020 ja kokonaisuudessaan 23.5.2021. Myös tämä valmistelutyö tullaan tekemään avoimesti tiiviissä vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Direktiivin yhteydessä on myös mahdollista tarkastella liikennepalvelulain tieliikenteen ammattipätevyyssääntelyä muiltakin osin, jos tarvetta ilmenee. Myös ajokorttidirektiivin (2006/126/EY) kokonaisuudistuksen valmistelun odotetaan käynnistyvän uuden EU-komission valinnan jälkeen. Suomen kantoja neuvotteluihin tullaan valmistelemaan sidosryhmien kanssa.

Pykäläkohtaisista muutosehdotuksista liikenne- ja viestintäministeriö lausuu seuraavaa:

32 §:n 5 mom. *Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden saavuttaminen kokeet suorittamalla*

Opetushallitus, Autoliikenteen työnantajaliitto ry (ALT), Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ovat ehdottaneet muutosta 32 §:n 5 momenttiin. Myös SKAL ry on ehdottanut hieman erisisältöistä muutosta ao. pykälään.

Opetushallituksen, ALT:n ja AKT:n ehdotus:

”*Suoritettavasta ammattipätevyydestä riippuen perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on täytettävä ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Käytännön kokeessa ajoneuvoa kuljettavalla on oltava sen ajo-oikeus.* ***Tätä momenttia ei sovelleta 33 §:n 1 momentissa tarkoitetussa ammatillisessa koulutuksessa olevaan opiskelijaan.*** *Ammattipätevyyttä suoritettaessa annettavaan ajo-opetukseen sovelletaan 33 §:n 4 momentin säännöstä, jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta.*

SKAL ry:n ehdotus:

~~*Suoritettavasta ammattipätevyydestä riippuen*~~ ***Perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on vastattava suoritettavaa ammattipätevyyttä*** ~~*täytettävä ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset.*~~ *Käytännön* ***ajokokeessa*** *ajoneuvoa kuljettavalla on oltava sen ajo-oikeus* ***lukuun ottamatta 33 §:n mukaisessa koulutuksessa olevaa****. Ammattipätevyyttä suoritettaessa annettavaan ajo-opetukseen sovelletaan 33 §:n 4 momentin säännöstä, jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta.*

Opetus- ja kulttuuriministeriö on pitänyt tärkeänä, että perustason ammattipätevyyskokeessa voisi käyttää muitakin kuin ainoastaan ajokorttiopetuksen vaatimukset täyttävää ajoneuvoa. Ministeriön mukaan, mikäli perustason ammattipätevyyskokeessa edellytetään käytettäväksi ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa käytettävää ajoneuvoa vastaavaa ajoneuvoa, osaamisen osoittaminen työpaikoilla olisi käytännössä vaikeaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata ehdotettua poikkeuslisäystä (viittaus 33 § 1 mom. mukaisiin opiskelijoihin) suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen yhteydessä, koska ehdotuksella poistettaisiin vaatimus ajo-oikeuden olemassaolosta ennen käytännön kokeen liikenteessä ajamisen osuutta. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevalla on jo nyt mahdollisuus päästä kuljettajatutkinnon ajokokeeseen ilman ammattipätevyyttä, vaikka ikävaatimus ei täyty, kunhan opiskelijalla on oppilaitoksesta saatu hyväksymisasiakirja. Koulutusvaihtoehdossa säädetään vain ajo-opetuksesta ja sen toteutuksesta, koska koulutuksen päätteeksi suoritetaan teoriakoe. Toisin kuin koulutusvaihtoehdon ajo-opetuksessa olisi perustason ammattipätevyyskokeen käytännön kokeessa ajoneuvoa kuljettavalla oltava ajoneuvon ajo-oikeus, koska kysymys ei olisi ajokorttitutkinnosta eikä opetustilanteesta, vaan sen osoittamisesta, että henkilöllä on edellytykset toimia kuljettajan tehtävissä. Tätä ennen henkilö on ajokortin suorittamisen yhteydessä osoittanut edellytyksensä ajoneuvon kuljettamiseen.

Vaatimusten mukaisessa määräkestoisessa ammatillisessa koulutuksessa olevilla on mahdollisuus päästä ajokorttitutkintoon ennen ammattipätevyyden saavuttamista ja saada hyväksymisasiakirja työpaikalla järjestettävään koulutukseen liittyviin ajoihin. Myös koevaihtoehdon mukaisessa mallissa ajo-opetukseen sovellettaisiin samoja säännöksiä kuin koulutusmallissa, jos henkilöllä ei olisi kuljettamansa ajoneuvon ajo-oikeutta. Puolustusvoimissa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittaneilla olisi C1-luokan ajokortti, jota voitaisiin käyttää myös työelämässä tapahtuvassa harjoittelussa. Myös koevaihtoehdossa olisi ajokortti mahdollista suorittaa alemmalla iällä ennen perustason ammattipätevyyden saavuttamista samaan tapaan kuin 280 tunnin koulutusvaihtoehdossa nykyisin. Edellytyksenä olisi, että henkilö olisi 33 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävässä ammatillisessa koulutuksessa, jonka yhteydessä perustason ammattipätevyys suoritettaisiin koevaihtoehdon mukaisilla kokeilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa kuitenkin pykälään täsmennyksiä, joilla mahdollistetaan osin lausujien toivomat joustot sekä muun muassa työpaikan ajoneuvojen laajempi käyttö kokeessa. Tällöin sallituksi tulisivat mm. ilman opetuspoljinta olevat ajoneuvot. Laajemmat muutokset edellyttäisivät perusteellista vaikutustenarviointia mm. liikenneturvallisuuden kannalta. Asiaa on mahdollista tarkastella esimerkiksi uuden ammattipätevyysdirektiivin implementoinnin yhteydessä tarkemmin. Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa 32 § 5 mom. muokattavaksi seuraavalla tavalla, joka täyttää myös tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ajoneuvoille asetettavat vähimmäisvaatimukset:

32 §

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden saavuttaminen kokeet suorittamalla

— —

Suoritettavasta ammattipätevyydestä riippuen perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on täytettävä **Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorteista antamassa direktiivissä (2006/126/EY) säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset.** ~~ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset~~. Käytännön kokee**n**~~ssa~~ **ajokokeen osuudessa** ajoneuvoa kuljettavalla on oltava sen ajo-oikeus. Ammattipätevyyttä suoritettaessa annettavaan ajo-opetukseen sovelletaan 33 §:n 4 momentin säännöstä, jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta.

— —

33 § ***Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden suorittaminen ammatillisen koulutuksen yhteydessä***

1 mom.

SKAL ry on esittänyt 1 mom. seuraavaa muutosta: ”*Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvä teoriakoe ja perustason ammattipätevyyskoe voidaan suorittaa vaiheittain* ***vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävän opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä*** ~~*tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen sisältävässä ammatillisessa koulutuksessa, jonka kesto on vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta*~~.”

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut momentin muotoilun liikennepalvelulain II vaiheen yhteydessä yhteistyössä opetus- ja kulttuuriministeriön kanssa ja se vastaa lakiviittauksen osalta nykylain sanamuotoa (II osa, 3 luku, 8 § 1 mom.). Viittaus tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annettuun lakiin on ollut opetus- ja kulttuuriministeriön nimenomainen toivomus. Liikenne- ja viestintäministeriö ei lähtökohtaisesti kannata momenttiin ehdotettua muutosta, koska pelkkä koulutuksen pituus ei ole riittävä tae koulutuksen laadullisesta sisällöstä. Mitä tahansa koulutusta voidaan tarvittaessa venyttää kuuden kuukauden minimipituuden ilman, että se muuten vastaa ao. lain vaatimuksia.

2 mom.

Opetushallitus, AKT ja ALT ovat ehdottaneet muutosta, jolla poistettaisiin kokonaan 33 § 2 mom. 2) kohta:

~~*2) hän täyttää 30 §:n 4 momentissa säädetyt linja-auton kuljettamiseen liittyvät ikävaatimukset*~~

SKAL ry on ehdottanut ao. kohdan palauttamista nykylain sanamuotoa vastaavaan muotoiluun:

2) *hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset*;

Myös opetus- ja kulttuuriministeriö on pitänyt ongelmallisena pykälään ehdotettua muotoilua, jonka voi tulkita tiukentavan nykytilaa.

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintäministeriö kannattaa ehdotusta, jolla 2) kohdan muotoilu palautetaan vastaamaan nykylain (II osa, 3 luku 8 § 2 mom. 2) kohta) sanamuotoa ”*hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;*”. Ministeriön tarkoitus ei ole ollut tiukentaa sääntelyä nykyisestä vaan tarkentaa sitä säännösten ollessa asiallisesti ennallaan:

33 §

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden suorittaminen ammatillisen koulutuksen yhteydessä

— —

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ammatillisen koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:

— —

2) ~~hän täyttää 30 §:n 4 momentissa säädetyt linja-auton kuljettamiseen liittyvät ikävaatimukset;~~ **hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;**

— —

4 mom.

Opetushallitus, AKT, ALT ja SKAL ovat ehdottaneet muutosta 33 § 4 mom.:

”*Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa* ***ja siihen liittyvässä kokeessa sekä perustason ammattipätevyyskokeessa****, joka* ***järjestetään*** ~~*annetaan*~~ *ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 3 §:ssä tarkoitetun ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, on noudatettava Opetushallituksen määräämiä tutkinnon perusteita.”*

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy termin ”annetaan” sijasta käytettäväksi termin ”järjestetään”, jos se koetaan kielellisesti selkeämmäksi. Muilta osin liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata ehdotusta, erityisesti mitä tulee perustason ammattipätevyyskokeeseen eli tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin mukaiseen kokeeseen. Direktiivissä säädetään jo kattavasti kokeen sisällöstä ja järjestämisestä emmekä kannata sille lisävaatimusten asettamista eli ns. Suomi-lisiä.

35 § 2 mom. ***Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskukset***

Opetushallitus, ALT ja AKT ovat esittäneet seuraavaa poistoa 35 § 2 mom.:

”Opetus- ja kulttuuriministeriö voi hyväksyä koulutuskeskukseksi hakijan, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa ~~ja jos koulutus on osa koulutuskeskuksessa annettavaa ammatillista koulutusta.~~ Pääesikunta voi hyväksyä koulutuskeskukseksi Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävän Puolustusvoimien yksikön. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä koulutuskeskukseksi muun kuin edellä tarkoitetun ammatillisen koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen järjestäjän, jolla on autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi hyväksyä yksinomaan jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi yrityksen, säätiön tai yhteisön, jolla on tämän koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Koulutuskeskuksen valvonnasta säädetään tämän lain 193 §:ssä.”

Ao. momenttia ei ole muutettu poistettavaksi ehdotetulta osin liikennepalvelulain III vaiheen yhteydessä vaan se vastaa tältä osin nykylain sanamuotoa (II osa, 3 luku, 10 §) ja on valmisteltu yhteistyössä opetus- ja kulttuuriministeriön kanssa. Tämän vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata poistoehdotusta.

37 § ***Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden arvioijat***

Oikeusministeriö, ALT, AKT ja SKAL ry ovat lausunnoissaan kiinnittäneet huomiota 37 §:n otsikointiin, joka ei kata täysin pykälän koko sisältöä. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy näkemykseen ja ehdottaa pykälän **otsikkoa** täsmennettäväksi muotoon:

37 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden ***järjestäjät ja*** *arvioijat*

SKAL ry on ehdottanut **37 § 1 mom**. seuraavaa muutosta:

”Tieliikenteen ammattipätevyyden saavuttamiseen liittyviä kokeita järjestävän on oltava luotettava ja vakavarainen ja tällä on oltava riittävä ammatillinen osaaminen sekä riittävät taloudelliset ja muut valmiudet tässä laissa ja tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjen kokeiden järjestämiseen. ***Kokeiden järjestäjän vaatimusten ja luotettavuuden osalta noudatetaan mitä on säädetty kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 4 ja 5 §:ssä****. Kokeita järjestävällä on oltava kokeesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää koetoimintaa ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä* ***ja*** *toiminnan laajuuteen nähden riittävä arviointeja suorittava henkilöstö ~~sekä kokeiden vastaanottamisessa tarvittavat 32 §:n 5 momentissa säädetyt vaatimukset täyttävät ajoneuvot ja muut asianmukaiset välineet ja toimitilat.~~”*

Myös ALT ja AKT ovat ehdottaneet vastaavaa lisäystä, kuitenkin ilman SKAL ry:n poistoehdotusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata ehdotuksia, koska tarkemmat säädökset ja määräykset kokeiden järjestäjien vaatimuksista tullaan päättämään ja antamaan jatkovalmistelun aikana. Jatkovalmistelu tehdään yhteistyössä eri ministeriöiden, virastojen ja sidosryhmien kanssa.

Oikeusministeriö ja perustuslakivaliokunta olivat lisäksi kiinnittäneet huomiota **37 §:n 5 mom.** muotoiluun, jonka mukaan kokeita arvioivaan henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta ja hallintolain esteellisyyttä koskevia säännöksiä. Julkista hallintotehtävää hoitavaan sovelletaan luon-

nollisesti myös muita hallintolain säännöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa kantanaan, että valmisteluvaiheessa on ollut tarkoitus poistaa myös 37 § 5 momentista viittaus rikosoikeudelliseen virkavastuuseen tarpeettomana toistona, koska asia tulee myöhemmin esityksessä huomioiduksi, samoin on ollut tarkoitus poistaa 37 § 5 mom. viittaus hallintolain esteellisyyssääntelyyn, koska hallintolaki tulee yleislakina kokonaisuudessa sovellettavaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa momenttia muokattavasti edellä esitetyn mukaisesti:

37 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden arvioijat

— —

Kokeita arvioiva~~an~~ henkilö~~ön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta ja hallintolain (434/2003) esteellisyyttä koskevia säännöksiä~~ **ei**kä ~~hän~~ voi 4 momentissa mainittua ammatillista ja Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta lukuun ottamatta toimia tässä laissa tarkoitetussa koulutuskeskuksessa koulutuksen antajana. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeista, niiden toteutuksesta ja kokeiden järjestämisestä sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtävistä ja pätevyysvaatimuksista.

Oikeusministeriö on lisäksi kiinnittänyt huomiota oikaisun hakemiseen tieliikenteen ammattipätevyyden osalta. **256 § 2 momentin** mukaan oikeus vaatia oikaisua viittaa 35 §:ssä tarkoitettuun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen. Kyseistä momenttia ei sovellettaisi ammattipätevyyskokeiden järjestäjiin, jos nämä eivät ole mainittuja koulutuskeskuksia. Ammattipätevyyskokeiden arvioijan tekemän päätöksen muutoksenhaun osalta sovelletaan lain **193 §:n 5 momenttia**, jonka mukaan oikaisun hakemiseen ja muutoksenhakuun kokeen järjestäjän tekemästä perustason ammattipätevyyskoetta koskevasta päätöksestä sovelletaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 14 §:n säännöksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ehdota muutoksia ao. pykäliin, koska molemmissa tapauksissa oikaisua haetaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

193 § 4. ja 5 mom. *Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset*

ALT:n, AKT:n ja SKAL ry ovat ehdottaneet 193 §:n 4. ja 5. mom. yhdistämisestä:

”*Liikenne- ja viestintävirasto vastaa muiden perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden **ja perustason ammattipätevyyskokeen** järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta. Se voi järjestää tehtävien hoitamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten **ja kokeen järjestäjien** valvonnasta. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään*.”

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata kokeiden järjestämisvastuun siirtämistä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille eikä pidä sitä muutenkaan tarkoituksenmukaisena. Kokeiden järjestämisvastuun siirtäminen virastolle edellyttäisi myös erittäin merkittäviä lisäresursseja virastolle.

267 § *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

SKAL ry on ehdottanut 267 §:n lisättäväksi uuden 3. momentin:

”Kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, mutta aikataulun laatinut tästä huolimatta edellyttää kuljetuksen tapahtuvan niin, että näitä säännöksiä ei voida noudattaa, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.”

Liikenne- ja viestintäministeriö on lausunut SKAL:n muutosehdotuksesta jo liikennepalvelulain II vaiheen yhteydessä vuonna 2017 liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että oikeusministeriö ei ole pitänyt ehdotettua momenttia tarpeellisena, koska rikoslain sisältämät rikoksen yllytystä koskevat säännökset kattavat oikeusministeriön mukaan SKAL ry:n ehdottamassa momentissa tarkoitetut tilanteet. Liikenne- ja viestintäministeriö on yhtynyt oikeusministeriön näkemykseen, jonka ministeriö on vahvistanut edelleen vuonna 2018 käydyissä keskusteluissa. Tämän vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö ei ole kannattanut saman aineellisen säännöksen kirjaamista kahteen eri lakiin, jonka johdosta tätä aiemmin tieliikennelaissa ollutta säännöstä ei sisällytetty liikennepalvelulakiin jo sen ensimmäisessä vaiheessa. Kyse on ollut säädösten sujuvoittamista ja ”tuplasääntelyn” purkamisesta, asiallisesti liikenne- ja viestintäministeriö ei vastusta ehdotetun momentin lisäämistä, jos liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi.

Ajokorttilain 5 § 3 mom. *Ikävaatimukset*

ALT ja AKT ovat katsoneen lausunnoissaan, että ”ikävaatimusten harmonisointi ajokorttilain 5 §:n ja liikennepalvelulain 30 §:n kesken tulisi näkyä myös ajokorttilain 5 §:n 3 momentin perusteluissa. Perustason 280 tunnin ammattipätevyyskoulutus ja perustason ammattipätevyyskoe oikeuttavat yhtäläisesti kaikkiin alempiin ikärajoihin. Yksityiskohtaisissa perusteluissa olisi siksi syytä mainita, että 3 momentin ”muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys” tarkoittaa myös perustason ammattipätevyyskokeella saavutettua linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyttä.

Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy liittojen näkemykseen ao. pykälän sisällöstä. ALT ja AKT eivät esitä itse pykälätekstiin muutosta. Valiokunta voinee tarvittaessa sisällyttää ehdotetun perustelutekstin selvennyksen mietintöönsä.

Merenkulun ammattipätevyydet

Ammattiosaamisen kehittämisyhdistys AMKE ry katsoo lausunnossaan, että myös merenkulun ammattipätevyyksien suorittamiseen tulisi ottaa koevaihtoehto ja että viranomaisten koulutusvaatimukset tulisivat olla yhdenmukaiset muun merenkulun koulutuksen kanssa. Lisäksi he ehdottavat, että vaihtoehdoksi merenkulun ammattipätevyyden saamiselle hyväksyttäisiin liikenteen palveluista annetun lain mukainen Kotimaanliikenteen laivurintodistus.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että koevaihtoehdon käyttöönottaminen merenkulun ammattipätevyyksien suorittamisessa ei kuulu kyseessä olevan esityksen alaan, vaan ehdotus liittyy merenkulun ammatillisiin tutkintoihin, jotka kuuluvat opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnon alalle. Opetushallitus antaa tutkintojen, kuten merenkulkualan perustutkinnon perusteita, koskevat määräykset.

Kotimaanliikenteen laivurintodistus on merenkulun ammattipätevyys, johon ei ehdoteta muutoksia tässä hallituksen esityksessä. Kyseinen ammattipätevyys säilyy ja kelpaa edelleen laissa säädetyissä tapauksissa myös viranomaisaluksissa. Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksissa työskentelevillä on ollut kuitenkin vaikeuksia hankkia kotimaanliikenteen laivurintodistukseen vaadittavaa neljän kuukauden meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurintodistus on kansiosaston pätevyys, joka ei riitä esimerkiksi sellaisille pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin aluksille, joihin vaaditaan suuren konetehon vuoksi vahtikonemestarin pätevyys. Näiden syiden vuoksi ehdotus kotimaanliikenteen laivurintodistuksesta vaihtoehdoksi ammattipätevyyden saamiselle ei ratkaise niitä pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksia koskevia ongelmia, joita esityksellä viranomaisten omasta koulutusjärjestelmästä pyritään ratkaisemaan.

Liikenteen palveluista annetun lain muutoksessa pyritäänkin mahdollistamaan viranomaisalusten osalta joustava, mutta samalla turvallisuuden kannalta kestävä ratkaisu. Merenkulun pätevyyskirja ja myös kyseinen laivurintodistus oikeuttavat toimimaan kaikenlaisilla aluksilla, kun taas viranomaisen

oma koulutus voisi keskittyä juuri niihin alustyyppeihin, olosuhteisiin ja alueisiin, joilla kyseiset viranomaiset toimivat. Toisaalta ehdotus mahdollistaa myös sen, että viranomaiset voivat myös jatkossa halutessaan käyttää olemassa olevia koulutuksia osana viranomaisen koulutusta.

Varautuminen

Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 42/2018 vp käsiteltiin varautumissäännöksiin ehdotettuja määräyksenantovaltuuksia kriittisessä valossa suhteessa perustuslain 80 §:ään, joka koskee lainsäädäntövallan siirtämistä. Lausunnossa arvioitiin ehdotettujen määräyksenantovaltuuksien täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta, ja päätösesityksen ponnessa on kyseisten säännösten osalta todettu tavallisen lain säätämisjärjestyksen edellytykseksi valiokunnan valtionsääntöoikeudellisten huomautusten ottaminen asianmukaisesti huomioon. Lausunnossa kehotettiin antamaan valtuus alemmanasteisten säännösten antamiseen perustuslain 80 §:n 1 momentissa mainitulle asetuksenantajalle tai vaihtoehtoisesti täsmentämään valmiussuunnittelua koskevaa laintasoista sääntelyä olennaisesti ja siten, että määräystenantovallan alaksi jää vain vähämerkityksellinen ja tekninen sääntely.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että perustuslakivaliokunnan valtiosääntöoikeudellisiin huomautuksiin vastattaisiin yhtäältä nostamalla varautumista koskeva valtuutus valtioneuvoston asetuksen tasolle sekä toisaalta täsmentämällä ja rajaamalla jäljelle jäävä määräyksenantovaltuus koskemaan yksinomaan valmiussuunnitelman sisältöä ja laadintaa. Näin säädettävien valtuuksien soveltamisala tulisi aiempaa täsmällisemmin rajatuksi, ja valtuutuksien laatu porrastettua sisällön mukaan siten, että määräyksenantovaltuuden piiriin jäisi vain asialliselta merkitykseltään vähäisempää ja teknisluonteista normitusta edellyttävää ainesta. Ehdotuksen mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta, minkä lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä koskien valmiussuunnitelman sisältöä ja laadintaa.

Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan on olennaista, että säänneltävästä asiasta on riittävät perussäännökset laissa (PeVL 10/2016 vp, s. 5, PeVL 49/2014 vp, s. 6). Jo voimassa olevan liikennepalvelulain nojalla rautatie- (jatkossa liikennepalvelulain 58 §), kaupunkiraide- (jatkossa liikennepalvelulain 66 §) ja lentoliikenteen (jatkossa liikennepalvelulain 129 §) sekä ilmailulain 160 §:n nojalla toimijoiden varautumisvelvollisuuden perusteista säädetään lailla. Laissa jo nykyisin säädettyjä varautumisvelvoitteita näiden neljän säännöksen osalta ei ole käsillä olevan hallituksen esityksen puitteissa ehdotettu muutettavan merkittävästi. Sen sijaan vastaavantyyppinen uusi varautumissäännös on ehdotettu laadittavan tieliikenteen puolelle. Erotuksena liikennepalvelulain kolmea muuta liikennemuotoa koskevaan säännökseen, uudeksi tieliikenteen henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan velvollisuudeksi on ehdotettu toimintansa jatkuvuutta vaarantavien riskien arviointia, siinä missä muissa säännöksissä toimija velvoitetaan valmistelemaan etukäteen toimintaansa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Tieliikenteen toiminta on usein pienimuotoisempaa ja toimijat ovat usein pienempiä kuin keskitetymmän infrastruktuurin liikennemuodoissa. Riskien arvioinnissa painopiste on normaaliolojen häiriötiloihin varautumisessa ja arviointivelvoitteella pyritäänkin ohjaamaan toimijoita heidän oman toimintansa jatkuvuuden turvaamisen kannalta hyödylliseen varautumiseen.

Lausuntojen pohjalta ehdotetaan, että toimijan olisi varauduttava myös normaaliolojen häiriötilanteisiin, ei ainoastaan poikkeusoloihin. Muut samassa momentissa säädetyt varautumisvelvoitteet sisältävät jo nykyisin nämä molemmat tilanteet, joten kyseinen täsmennys on tarpeen myös velvoitteiden selkeyttämiseksi. Lisäksi muun muassa Keskuskauppakamarin lausunnossa on toivottu tällaista muutosta. Vastaavasti ilmailulain 160 §:n 1 momentissa ehdotetaan muutettavaksi sanajärjestys siten, että siinäkin normaaliolojen häiriötilanteet mainittaisiin ennen poikkeusoloja.

Toinen ehdotettava muutos on lisätä tieliikenteen (liikennepalvelulain 18 §), rautatieliikenteen (liikennepalvelulain 58 §) sekä lentoliikenteen (liikennepalvelulain 129 § ja ilmailulain 160 §) pykäliin selven-

tävät uudet momentit, jotka vastaisivat voimassa olevan liikennepalvelulain kaupunkiraideliikenteen varautumispykälän 2 momenttia, jossa säädetään toimijalle velvollisuus valmiussuunnitelman laatimisesta. Näiltä osin on aiheellista huomauttaa, että viittaus valmiussuunnitelmaan erillisessä momentissa ei edusta uutta velvoitetta, sillä valmiussuunnitelma on asiakirja, jonka on vakiintuneesti katsottu kuuluvan osaksi valmiussuunnittelua. Uuden momentin lisäämisestä johtuen rautatieliikennettä koskevan pykälän (jatkossa 58 §) 2 momentti siirtyisi uudeksi 3 momentiksi ja siihen tehtäisiin luonteeltaan teknisiä muutoksia. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että näillä säännöksillä säädetään entistä paremmin laissa varautumisvelvollisuuksien perusteet ja esittää, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä voitaisiin antaa tarkempia teknisiä säännöksiä valmiussuunnitelmasta jäljempänä kuvatun mukaisesti.

Poikkeusolojen ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevan alemman asteisen sääntelyn taso on nostettu valtioneuvoston asetuksen tasolle. Asetuksenantovaltuuksien lisäksi ehdotetaan täsmennettyjä ja tarkennettuja määräyksenantovaltuuksia. Ensinnäkin esitetyillä muutoksilla tarkennetaan sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa nimenomaan tarkempia ja luonteeltaan teknisiä määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan lausunnossa (PeVL 10/2016 vp - HE 153/2015 vp) pidettiin Tullille säädettävää menettelyvaatimuksia koskevaa määräyksenantovaltuutta sisällöltään teknisenä sääntelynä, johon alemman asteisen sääntelyn tasoksi sopii määräys. Samassa lausunnossa todetaan, että määräysten antaminen edellyttää erityistä asiantuntemusta ja sääntelyyn kohteena olevaan toimintaan liittyy runsaasti erityispiirteitä, joita perustuslakivaliokunnan käytännössä on vakiintuneesti pidetty perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuina erityisinä syinä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että esitettävät määräyksenantovaltuudet Liikenne- ja viestintävirastolle koskien eri liikennemuotojen valmiussuunnitelmaa ovat vastaavasti erityistä asiantuntemusta vaativia, mitä osaltaan ilmentävät aiemman Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin tuottamat laajat liikennemuotokohtaiset varautumista koskevat julkaisut (esim. Ilmailun varautuminen, Trafin julkaisuja 2/2016 ja Varautuminen rautatiejärjestelmässä, Trafin julkaisuja 6/2015).

Toisekseen määräyksenantovaltuuden kohdetta on tarkennettu huomattavasti, jolloin sen soveltamisala tulisi täsmällisesti rajatuksi koskemaan liikennemuodoittain lakitasoisesti edellytettävän valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Näin rajattuna määräyksenantovaltuus koskisi luonteeltaan teknistä ja vähäisiä yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Myöskään sääntelyn asiallinen merkitys ei yksittäisten liikennemuotojen liikennepalvelun tarjoajiin kohdistuvien, edellä esitetyllä tavalla sisällöllisesti rajattujen teknisten määräysten osalta edellyttäisi perustuslain 80 § 1 momentin tasoista valtuutusta eli asetusta.

Myös sääntelyn kohteelta perustuslain 80 § 2 kohdan edellyttämät erityiset syyt liittyvät siihen, että kyse on yksittäisten liikennemuotojen palveluntarjoajien valmiussuunnitelman yksityiskohdista, jotka varioivat liikennemuodoittain. Yhä ripeämpää reagointia edellyttävässä liikenteen ja viestinnän yhdistyvässä toimintaympäristö puoltaisi alempaa päätöksentekotasoa niiltä osin kuin tälle ei ole perustuslaillisia esteitä. Määräyksenantovaltuuksien kautta virasto pystyisi aiempaa paremmin ohjaamaan ja yhtenäistämään eri liikennemuotojen valmiussuunnitelmien sisältöä ja laadintaa alueellisesti ja sisällöllisesti liikennemuotojen sisällä ja välillä. Valmiussuunnitelman sisältöä ja laadintaa koskevilla määräyksillä pyritään muun muassa siihen, että pienemmät toimijat saisivat valmiussuunnittelunsa tekniseksi tueksi luotettavaa viranomaisohjausta esimerkiksi valmiiden lomakemuotoisten mallien muodossa.

Muutosehdotus HE 157/2018 vp 1. lakiehdotuksen 18, 58, 66 ja 129 §:iin:

18 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus

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

Edellä 1 momentissa tarkoitetun henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa sen on otettava huomioon harjoittamansa henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.~~

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

58 §

Varautumisvelvollisuus rautatieliikenteessä

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava **normaaliolojen häiriötilanteisiin ja** poikkeusoloihin sekä huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Rautatieliikenteen harjoittajan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa sen on otettava huomioon rautatiejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.

~~Henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen on laadittava valmiussuunnitelma, jotta se voi tarjota matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö. Rautatieyrityksen on otettava suunnitelman valmistelussa huomioon rautatiejärjestelmän eri toimijoiden näkemykset.~~

Valmiussuunnitelmaan on lisäksi sisällytettävä tiedot siitä, minkälaista apua rautatieyritys tarjoaa matkustajille rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklan mukaisesti, jos liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö.

~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.~~

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

66 §

Varautumisvelvollisuus kaupunkiraideliikenteessä

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on varauduttava **normaaliolojen häiriötilanteisiin ja** poikkeusoloihin sekä huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa sen on otettava huomioon kaupunkiraideliikenteen erityispiirteet ja toimijoiden näkemykset.

~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.~~

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

129 §

Varautumisvelvollisuus lentoliikenteessä

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on varauduttava **normaaliolojen häiriötilanteisiin ja** poikkeusoloihin sekä huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa sen on otettava huomioon lentoliikenteen erityispiirteet ja toimijoiden näkemykset.

~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.~~

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

Muutosehdotus HE 157/2018 vp 11. lakiehdotuksen 160 §:ään:

160 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Seuraavien ilmailutoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava **normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin** osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

1) 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lentotoimintaluvan haltija on antanut 34 §:n 1 momentissa tarkoitetut tehtävät;
2) 82 §:ssä tarkoitetun lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija;
3) valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja.

Lentoaseman pitäjän sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luvan tai hyväksynnän haltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa sen on otettava huomioon lentoliikenteen erityispiirteet ja toimijoiden näkemykset.

~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.~~

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitetusta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 3 momentissa tarkoitetun valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

Taksinkuljettajan koe

Hallituksen esityksessä ehdotetaan taksinkuljettajan koetta koskevaa sääntelyä sujuvoitettavan siten, että kokeessa ei enää mitattaisi kuljettajan paikallistuntemusta. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Näkövammaisten liitto ry, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta, Invalidiliitto ry ja Kuuloliitto ry eivät lausunnoissaan kannata ehdotusta paikallistuntemuskokeen poistamisesta. Lisäksi Suomen Kuntaliitto ry:n mielestä on ilmeistä, että paikallistuntemuskokeen poistaminen heikentää taksipalvelun laatua. Edellä mainituissa lausunnoissa korostetaan, että asiakas- ja liikenneturvallisuutta ei tule vaarantaa hallituksen esityksessä kokeen kevennykselle esitetyin tai muillakaan perustein. Lausuntojen mukaan paikallistuntemuksella on mitä suurin merkitys ammattitaitoisessa ja asiakasturvallisessa taksiliikenteessä. Paikallistuntemuksen merkityksen katsotaan olevan korostunut erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden kohdalla. Lausunnoissa on esitetty huoli erityisesti sellaisten asiakkaiden puolesta, joilla on hahmottamisen, vuorovaikutuksen ja ymmärryksen vaikeuksia, ja jotka eivät välttämättä kykene käymään keskusteluja kuljettajan kanssa ajon aikana. Lausunnoissa korostetaan, että tällaisten asiakkaiden on voitava luottaa siihen, että kuljettaja osaa viedä heidät toivottuun paikkaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksiyrittäjä on hallituksen esityksessä ehdotetun liikennepalvelulain 151 §:n mukaan edelleen velvollinen huolehtimaan kuljettajan riittävästä ammattipätevyydestä myös paikallistuntemuksen osalta. Lain 151 §:n 6 kohdan mukaan henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että kuljettaja osaa valita asiakkaan kannalta tarkoituksenmukaisimman reitin. Paikallistuntemuskokeen säilyttämistä kannattavissa lausunnoissa esitettyjen näkemysten mukaan 151 §:n säännös ei olisi riittävä. Liikenne- ja viestintäministeriön tietojen mukaan useat taksiyritykset ja välityskeskukset kuitenkin edellyttävät kuljettajilta määrätyn koulutuksen käymistä ennen taksiajojen aloittamista. Koulutuksilla pyritään kuljettajien osaamisen varmistamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan taksiyritysten ja välityskeskusten sisäisillä laadunvarmistuskeinoilla on käytännössä suurempi merkitys kuljettajan paikallistuntemusosaamisen kannalta kuin viranomaisen järjestämällä paikallistuntemuskokeella. Nykyinen paikallistuntemuskoe ei käytännössä paranna kuljettajien paikallistuntemusta. Asiakkailla on myös mahdollisuus suosia sellaisia yrityksiä, jotka huolehtivat kuljettajiensa paikallistuntemusosaamisesta parhaiten. Lisäksi jatkuvasti kehittyvä teknologia helpottaa oikean osoitteen löytämistä.

Näkövammaisten liitto ry on ehdottanut, että paikallistuntemuskoe vaadittaisiin suoritettavaksi sillä alueella, jossa kuljettaja pääsääntöisesti ajaa. Kuuloliitto ry on todennut, että taksiliikenteen harjoittaja tiedostaa ennen koetta, mitkä ovat kuljettajan päätoiminta-alueet nyt ja tulevaisuudessa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulain tavoitteena on ollut muun muassa lisätä yritysten välistä kilpailua, mahdollistaa erilaisia liiketoimintamahdollisuuksia sekä jättää tilaa innovaatioille ja kokeiluille. Sääntelyllä pyritään kuitenkin varmistamaan, ettei kilpailun lisääntyminen johda kuluttajien oikeuksien tai erityisryhmien palvelujen saatavuuden heikkenemiseen. Asemapaikka- ja päivystysvelvoitteesta luopumisella on haluttu edesauttaa yritysten uudenlaisten toimintamallien kehittämistä. Uudenlaiset toimintamallit voivat olla esimerkiksi sellaisia, joissa kuljettajan toiminta-alue on laaja tai se voi vaihdella. Taksinkuljettaja ei ole enää velvollinen päivystämään ja ajamaan tietyllä alueella. Paikallistuntemuskokeen voi tällä hetkellä suorittaa millä tahansa paikkakunnalla, mistä syystä sen on katsottu mittaavan tosiasiallista paikallistuntemusta huonosti.

Paikallistuntemuskokeen säilyttämistä kannattavissa lausunnoissa on esitetty huoli siitä, että kokeen poistaminen heikentäisi liikenne- ja asiakasturvallisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksinkuljettajan kokeen muihin osa-alueisiin ei esitetä muutoksia. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle, joka on suorittanut taksinkuljettajan kokeen. Kokeen tarkoituksena on selvittää, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Hallituksen esityksessä ehdotetun liikennepal-

velulain 151 §:n mukaan henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii lisäksi siitä, että kuljettajalla on tarvittava osaaminen.

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista. Kokeen kolme osa-aluetta ovat tällä hetkellä matkustajan turvallisuus, matkustajan toimintarajoitukset ja paikallistuntemus. Määräyksen mukaan matkustajan turvallisuutta koskeva taksinkuljettajan kokeen osa-alue sisältää kysymyksiä ja tehtäviä, jotka koskevat taksin kuljettamiseen liittyviä säännöksiä ja määräyksiä, yleistä liikenneturvallisuutta ja taksiliikenteen turvallisuutta, ajoneuvon kuljettajan yleisvastuuta kuljetuksen suorittamisesta ja kuljetettavista sekä taksinkuljettajan työkykyä ja turvallisuutta. Matkustajan toimintarajoituksia koskeva taksinkuljettajan kokeen osa-alue sisältää kysymyksiä ja tehtäviä säännöksistä, määräyksistä ja käytännöistä, jotka koskevat erityisryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden kuljettamista. Matkustajan turvallisuutta ja matkustajan toimintarajoituksia koskevat osa-alueet säilyisivät edelleen kokeessa, jotta taksiliikenteen liikenne- ja asiakasturvallisuus voidaan varmistaa.

Paikallistuntemuskokeen säilyttämistä kannattavissa lausunnoissa on nostettu lisäksi esiin huoli kuljettajien puutteellisesta kielitaidosta. Kuljettajan paikallistuntemuksen puutteet yhdistettynä puutteelliseen kielitaitoon vaarantaisivat lausuntojen mukaan erityisryhmien asiakkaiden esteettömän liikkumisen ja turvallisuuden. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksellä paikallistuntemuskokeen poistamisesta ei ole vaikutusta kuljettajien kielitaitoon. Kuljettajalla on hallituksen esityksessä ehdotetun liikennepalvelulain 151 §:n 3 kohdan mukaan oltava riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä 4 kohdan mukaan oltava kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet. Jos kuljettaja ei täytä lain vaatimuksia, voi asiakas reklamoida asiasta.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n lausunnossa on esitetty näkemys siitä, että kuljetuksen hinta voisi nousta, jos taksi ei löydä kohteeseen tai joutuu etsimään sitä. Hallituksen esityksessä ehdotetun liikennepalvelulain 151 §:n 6 kohdan mukaan kuljettajan on valittava matkustajan kannalta edullisin ja tarkoituksenmukaisin reitti, jos hinta perustuu matkan pituuteen tai matkaan käytettävään aikaan ja matkustaja jättää reittivalinnan kuljettajalle. Jos kuljettaja ajaa epätarkoituksenmukaista reittiä siten, että hinta nousee, voi asiakas reklamoida siitä, ettei kuljettaja ole noudattanut lain velvoitetta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että julkisesti rahoitettujen matkojen kilpailutuksen kautta voidaan osaltaan täyttää erilaisia laatuvaatimuksia taksinkuljettajien paikallisosaamisen osalta. Invalidiliitto ry on huomauttanut lausunnossaan, että asiakkaalla ei ole vaikutusmahdollisuutta palveluiden kilpailutuksessa. Merkittävä osa julkisesti tuetuista kuljetuksista on kuitenkin vielä kilpailuttamatta tai ne on kilpailutettu ennen lain voimaantuloa, jolloin kuljettajille ei vielä ole voitu asettaa lisävaatimuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tilanne tulee kuitenkin todennäköisesti muuttumaan pitkällä aikavälillä.

Paikallistuntemuksen mittaaminen on osoittautunut liikenne- ja viestintäministeriön saaman lausuntopalautteen perusteella tarpeettomaksi alalle ryhtymisen esteeksi. Hylättyjen paikallistuntemuskokeiden osuus on osoittautunut korkeaksi. Liikennepalvelulain keskeisenä tavoitteena on poistaa markkinoille tulon esteitä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että paikallistuntemuskokeen poistaminen helpottaa alalle tuloa ja edesauttaa taksityritystoiminnan harjoittamista. Kokeesta luopuminen laskee yritystoiminnan käynnistämisestä aiheutuvia kustannuksia ja nopeuttaa taksinkuljettajan luvan saamista. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan paikallistuntemuskokeesta on siten perusteltua luopua.

Julkisen liikenteen liityntäpysäköinti

Espoon kaupunki, Helsingin kaupungin liikennelaitos, Kuntaliitto ja Keskuskauppakamari ovat lausunnoissaan kritisoineet esityksen 159 §:n 4 momenttia, jonka mukaan julkisen liikenteen liityntä-

pysäköintiä tarjoavan yrityksen tai yhteisön on tarjottava liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille. Kuten lausunnoista käy ilmi, liityntäpysäköintipaikkojen käyttöoikeus perustuu HSL:n matkakortilla voimassa olevaan lippuun. Jos täysin sama matka on hankittu esimerkiksi yhdistämispalveluntarjoajan kautta, ei liityntäpysäköintimahdollisuutta ole, tai palvelun käyttämiseen liittyvät ehdot (kuten hinta) saattavat olla merkittävästi erilaiset.

Liikenne-ja viestintäministeriö toteaa, että liikenteen palveluista annetun lain tavoitteena on asettaa palvelujen käyttäjä keskiöön ja mahdollistaa se, että jokainen henkilö voisi valita omiin liikkumistarpeisiinsa parhaiten sopivat palvelut. Tämä valinnanmahdollisuus ei käytännössä voi toteutua, jos esimerkiksi liityntäpysäköinti on käyttäjän matkaketjussa olennainen tekijä, mutta se on käytettävissä vain yhden palveluntarjoajan palveluita käytettäessä. Liikenteen markkinassa on edelleen tekijöitä, jotka hidastavat tai estävät liikkumisen palveluiden markkinoiden kehittymistä, ja liityntäpysäköinti on yksi tällainen tekijä. Lausunnonantajat ovat tuoneet esille, että ehdotettu säännös on tarpeeton muun muassa siksi, että muutos toteutettaisiin ilman sääntelyäkin. Ehdotettu säännös kuitenkin varmistaa, että näin todella tapahtuu mahdollisimman nopealla aikataululla.

Liikenne- ja viestintäministeriö painottaa, että säännöksen tavoitteena on ehdotetun sananmuodon mukaisesti se, että kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalveluiden tarjoajien asiakkaita kohdellaan tasapuolisesti. Toisin sanoen, liityntäpysäköinnin ehdot eivät voi vaihdella sen mukaan, minkä palveluntarjoajan kautta asiakas on tietyn julkisen liikenteen matkan hankkinut. Jos palveluntarjoaja tarjoaa pysäköintiä esimerkiksi metromatkustajille, kaikkia metron käyttäjiä on kohdeltava tasapuolisesti, jos taas meriliikenteen matkustajille, kaikkia saman palvelun käyttäjiä on kohdeltava tasapuolisesti. Säännös ei siis edellytä palvelun tarjoamista eri asiakassegmenteille kuin palveluntarjoaja näkee tarkoituksenmukaiseksi. Säännös ei myöskään estä palveluntarjoajaa esimerkiksi rajoittamasta pysäköintiaikaa tai käyttämästä järjestelmiä, joilla pyritään estämään mahdolliset väärinkäytökset. Ehdotuksella ei edelleen ole vaikutusta liityntäpysäköintipalveluiden järjestämisen tapaan.

Muut lausunnoissa esiin nostetut asiat

Tietosuojavaltuutettu viittaa lausunnossaan kahteen aikaisempaan lausuntoonsa. Tietosuojavaltuutettu tuo ensinnäkin esille liikennepalvelulain arvioinnin suhteessa tietosuoja-asetukseen ja muuhun lainsäädäntöön.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nyt sääntelyyn ehdotetaan vain teknisluonteisia muutoksia. Aikaisemmin hallituksen esityksessä liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 145/2017 vp) tietosuojanäkökulmia käsitellään laajasti. Rekisterisääntely on myös saatettu valtioneuvoston ehdottamalla tavalla perustuslakivaliokunnan käsittelyyn ja valiokunnan esittämät tarkennukset on lakiin tehty. Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan (PeVL 2/2018 vp.), että ”esityksessä jo oikeastaan ennakoidaan sitä, että nyt ehdotettua sääntelyä voidaan joutua tarkistamaan varsin pian.” Tällä viitataan hallituksen esityksen toteamaan siitä, että ”Koska tietosuoja-asetuksen soveltaminen ei ole vielä alkanut, asetuksesta ei ole vielä kotimaista eikä ulkomaista tulkintakäytäntöä. Näin ollen ehdotetun sääntelyn tarkistaminen voi tulla ajankohtaiseksi myöhemmin. Sääntelyssä on myös otettava huomioon valtiovarainministeriön tiedonhallinnan uudistamista koskevan työryhmän työ.” Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa osana normaalia lainvalmistelutehtäväänsä oikeudellisen ympäristön kehitystä. Toistaiseksi ei kuitenkaan ole annettu ratkaisuja, jotka antaisivat aihetta esittää muutoksia perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella säädettyyn lakiin.

Toiseksi valtuutettu nostaa esille sääntelyn selkeyden. Ministeriön käsityksen mukaan sääntelyn selkeyteen kohdistuva kritiikki ei erityisesti ole suuntautunut rekisterinsääntelyyn. Ministeriön ymmärryksen mukaan tietosuojavaltuutetun kritiikki Liikenteen turvallisuusviraston toiminnasta on tähän mennessä kohdistunut tietosuoja-asetuksen noudattamiseen.

Taksiliitto tuo lausunnossaan esille yrittäjän tietosuojan. Kysymys on pitkälti perustuslaissa turvattujen julkisuusperiaatteen ja henkilötietojen suojan tasapainottamisesta. Suomessa omaksuttu perusratkaisu on, että viranomaisen henkilörekisterit ovat viranomaisen asiakirjoina julkisia. Sitä vastoin tietojen julkaisutavassa ja -menettelyissä on eroavaisuuksia, jotta henkilötietojen suoja otetaan asianmukaisesti huomioon. Laki liikenteen palveluista antaa luonnolliselle henkilölle ja oikeushenkilöille oikeuden rajoittaa tiedonluovutusta, joka tehdään liikenteen palveluista annetun lain nojalla. Tämän lisäksi luonnollisilla henkilöillä on tietosuoja-asetuksen mukaiset oikeudet käytettävissään.

Lausunnossa viitatun NAP-katalogin tiedot eivät liity nyt käsiteltävänä olevaan hallituksen esitykseen, vaan liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa hyväksyttyyn lain III osan 2 luvun 1 §:ään (uudessa numeroinnissa 154 §) ja sen nojalla annettuun valtioneuvoston asetukseen liikkumispalveluista koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa kuitenkin, että NAP-palvelussa olevat tiedot tulevat palveluntarjoajien tai niiden lukuun toimivien kolmansien tahojen avointen rajapintojen kautta antamista tiedoista. Asetus edellyttää sellaisten yhteystietojen antamista, joiden avulla palvelun käyttäjä voi tarvittaessa saada yhteyden palveluntarjoajan edustajaan. Asetuksen perustelumuistion mukaan kyse ei välttämättä ole palveluntarjoajan postiosoitteesta, puhelinnumerosta ja sähköpostiosoitteesta, vaan palveluntarjoajalla voi olla erilliset asiakaspalveluun tai -kontaktointiin tarkoitetut yhteystiedot. Palveluntarjoajan kotiosoite on palvelun käyttämisen kannalta hyödytön, joten sitä ei tulisi asettaa saataville rajapinnasta. Ministeriö on yhteydessä palvelun ylläpitäjään, jotta palvelun käytännön toteutuksessa ohjeistetaan toiminnanharjoittajia, jotta saataisiin aikaan paras mahdollinen tasapaino julkisten tietojen saatavuudelle ja väärinkäytösten ehkäisemiselle.

Sisäministeriö kiinnittää huomiota henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n muuttamiseen ja sitä koskevaan samanaikaiseen toiseen muutosehdotukseen (hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 242/2018 vp, 1. lakiehdotuksen 22 §)). Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy sisäministeriön näkemykseen siitä, että esitykset on teknisesti sovitettava yhteen. Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotuksissa ei ole sisällöllistä eroa, vaan erot ovat teknisiä.

Muut eduskuntakäsittelyn aikana esille nousseet asiat

<u>Raaseporin kaupungin toimivalta tieliikenteessä</u>

Raaseporin kaupunki on lähettänyt liikenne- ja viestintäministeriölle 1.11.2018 päivätyn hakemuksen, jolla se on hakenut joukkoliikenteen toimivaltalupaa. Raaseporin kaupunki ei ole voimassa olevan liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 4 §:n 2 momentissa tarkoitettu palvelusopimusasetuksen mukainen tieliikenteen toimivaltainen viranomainen alueellaan, vaan Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on Raaseporin alueella palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tieliikenteen toimivaltainen viranomainen.

Raaseporin kaupungin mukaan markkinaehtoinen liikenne ei palvele kaupungin laajaa ja hajanaista aluerakennetta riittävästi. Toimivaltaisena viranomaisena Raaseporin kaupunki pystyisi toimimaan julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen, jotka ovat monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota vain markkinoiden ehdoilla. Tavoitteena on myös lisätä kuntalaisten joukkoliikenteen käyttöä, mikä vähentäisi yksityisautoilua. Raaseporin kaupungin mukaan suunnittelussa tehtäisiin yhteistyötä Uudenmaan ELY-keskuksen, VR:n ja Matkahuollon kanssa.

Raaseporin kaupungin tekemän hakemuksen johdosta liikenne- ja viestintäministeriö esittää lisättäväksi 1. lakiehdotukseen 181 §:n 2 momentin muuttamista siten, että Raaseporin kaupunki säädettäisiin palvelusopimusasetuksessa tarkoitetuksi tieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi alueellaan.

Jotta Raaseporin kaupunki saa riittävästi aikaa valmistautua liikenteen käynnistämiseen syksyllä 2019, on palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun toimivaltaisuuden alkaminen tarkoitus ajoittaa samalle päivälle liikenteen palveluista annettavan lain kolmannen vaiheen voimaantulon kanssa eli 1 päivänä maaliskuuta 2019.

Muutosehdotus HE 157/2018 vp 1. lakiehdotuksen 181 §:ään (4 ja 5 momentin muutos sisältyvät esitykseen HE 157/2018 vp ja nyt ehdotettava lisäys on merkitty keltaisella):

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

— —

Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki ja Vaasa ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

— —

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamiaan tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta.

— —

<u>Eduskuntakäsittelyn aikana esille nousseita teknisiä korjaustarpeita</u>

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomion eräisiin teknisiin yksityiskohtiin, jotka olisi syytä huomioida valiokunnan antaessa mietintönsä esityksestä:

Lentoliikenteen muuttunut EU-sääntely. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Euroopan unionissa on vastikään uudistettu siviili-ilmailun sääntelyä. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta astui voimaan 11.9.2018.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää kunnioittavasti, että valiokunta tekisi 1. lakiehdotukseen seuraavat tekniset tarkastukset päivitetyn EU-sääntelyn johdosta. Muutokset eivät vaadi korjauksia johtolauseeseen.

123 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Jollei 124 §:stä muuta johdu, lentoliikenneasetuksessa tarkoitetun Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavan säännöllisen lentoliikenteen edellytyksenä on, että:

1) lentoliikenteen harjoittajalla on 121 §:ssä tarkoitettu liikennelupa ja se on sijoittautunut Suomeen;

2) lentoliikenteen harjoittaja on kolmannen maan nimeämä yhtiö, ja se täyttää Suomen ja mainitun kolmannen maan välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai

3) lentoliikenteen harjoittaja on kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on EASA-asetuksen ~~8 artiklan 2 kohdassa~~ **30 artiklan 1 kohdassa** tarkoitettua ~~kaupallisen~~ lentotoiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa **ilmoitusta ja** todistusta, jäljempänä *lentotoimintalupa*, vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja Euroopan unionin asetuksissa asetetut kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämistä Suomen liikennepolitiikan kannalta perusteltuna.

---

129 §

Varautumisvelvollisuus lentoliikenteessä

Suomessa myönnetyn ~~EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun~~ lentotoimintaluvan haltijan **tai Suomeen annetun lentotoimintailmoituksen tekijän** on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

---

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka 190 §:ssä tarkoitetussa kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

---

5) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman **123 §:ssä** ~~EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa 30 artiklan 1 kohdassa~~ tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 121 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

---

Virastouudistus. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on tehty virastouudistus. Tämän takia virastojen nimet muuttuvat. Ministeriö toteaa, että esityksen 1. lakiehdotuksessa on virheellinen nimitieto. Ministeriö esittää kunnioittavasti, että valiokunta korjaisi nimen. Muutos ei vaadi korjauksia johtolauseeseen.

110 §

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

~~Liikenteen turvallisuusvirasto~~ **Liikenne- ja viestintävirasto** antaa kirjallisesta hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittavan, 98 §:ssä edellytetyn kelpoisuustodistuksen. Kelpoisuustodistuksella vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, perämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai muussa konemestarin tai sähkömestarin toimessa tai hoitaa säiliöaluksen lastitoimintoja.

Ajoneuvon määritelmä. Esityksen 17 §:ssä on käytetty termiä *moottoriajoneuvo*. Vaikka termi on sinänsä yleiskieltä ja sinänsä ymmärrettävä, olisi selvyyden vuoksi johdonmukaista käyttää ajoneuvolaissa määriteltyä termiä *moottorikäyttöinen ajoneuvo.*

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ~~moottoriajoneuvo~~ **moottorikäyttöinen ajoneuvo** on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Laura Vilkkonen
Ylijohtaja, osastopäällikkö

Kirsi Miettinen
Lainsäädäntöneuvos

Liite: Vastaavuustaulukko