Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle esitetyt lausunnot

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 289/2018 vp):

- **Liikenne- ja viestintäministeriön vastine**

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita koskien hallituksen esitystä eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalle ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 289/2018 vp).

Asiantuntijalausunnot tästä hallituksen esityksestä on saatu Liikenne- ja viestintävirastolta (Traficom), Väylävirastolta, Etelä-Karjalan liitolta, Etelä-Pohjanmaan liitolta, Finnair Oyj:ltä, Lappeenrannan kaupungilta (ml. Saimaan lentoasema säätiö sr ja Lappeenrannan lentoasema Oy), Linja-autoliitto LAL ry:ltä, Satakuntaliitolta, Suomen Kuntaliitolta, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, Suomen Tieyhdistykseltä, Traffic Management Finland Oy:ltä ja VR-Yhtymä Oy:ltä.

Yleistä

Yleisesti katsottiin, että hallituksen esitykseen sisältyvät lakiehdotukset toteuttavat hyvin maakuntalain henkeä maakunnallisen itsehallinnon vahvistamisesta. Esitys on selvä parannus nykytilaan ja siksi tarpeellinen ja välttämätön. Lait edesauttavat maan liikennejärjestelmän kehittämistä ja ne tukevat myös maakuntien aluekehittämis- ja suunnittelutehtävää. Samalla liikennepolitiikkaan saadaan vihdoin kauan kaivattua pitkäjänteisyyttä ja alueellinen, suoraan kansanvaltaan perustuva toimivalta liikenneasioissa lisääntyy.

Maantieverkon omistajuuden ja rahoituksen sekä toiminnanohjauksen säilymistä yhtenä kokonaisuutena valtion hallinnassa pidetään toiminnan tehokkuuden ja kustannusten hallinnan kannalta perusteltuna.

Pidettiin kannatettavana tavoitetta siitä, että liikennepalvelut tuodaan lähelle maakunnan asukkaita ja yrityksiä siirtämällä toimivaltaa ja järjestämisvastuuta valtiolta maakunnille julkisen henkilöliikenteen, kuten tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä Merenkurkun liikenteen osalta.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Maakuntien liitot ottivat lausunnoissaan kantaa liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Katsottiin, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä siihen liittyvä 12 vuotinen toimenpideohjelma että liikennejärjestelmäsuunnitelmiin liittyvä tienpidon rahoituksen käytön suunnittelu tuo läpinäkyvyyttä rahoituksen käyttöön. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laajan vaikuttavuuden kannalta pidettiin hyvänä sitä, että se on lain mukaan sovitettava yhteen maakunnan muun suunnittelun, maakuntakaavan ja sen alueeseen rajoittuvien muiden maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Toisaalta liitot tulkitsivat säädöstekstiä siten, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma alistaa maakunnalli-

sen suunnitelman valtakunnallisen suunnitelman toteuttajaksi. Esitettiin muutosta liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 c §:ään, jolla maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tehtäväksi määriteltäisiin valtakunnallisen suunnitelman ja maakunnallisten tavoitteiden yhteensovittaminen. Tämä antaisi suunnittelulle tasa-arvoisemman lähtökohdan, vaarantamatta kuitenkaan valtion intressiä.

Kuntaliitto totesi, että liikennejärjestelmäsuunnittelu perustuu eri tahojen väliseen vuorovaikutukseen sekä toimijoiden jatkuvaan yhteistyöhön. Kuntien suunnittelun suhde maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun rakentuu lakiehdotuksessa yhteistyön ja molemminpuolisen vuorovaikutuksen pohjalle.

VR-Yhtymä *Oy* totesi, että junaliikenteen suunnittelussa tulisi huomioida koko Suomen, pääosin yksiraiteisen junaverkoston toimivuus. Liikennejärjestelmäsuunnittelun jakaantuessa eri toimijoille (virastot ja maakunnat) tulisi varmistua siitä, että suunnittelu toteutetaan pitkäjänteisenä kokonaisuutena, ilman pirstoutumista. Yhtiö piti tärkeänä, että Väylävirastossa osoitetaan riittävät resurssit, jotta liikennejärjestelmäsuunnitelukokonaisuus säilyy johdonmukaisena. Tärkeää olisi huolehtia siitä, että kokonaiskustannukset eivät nouse. Yhtiö tukee ehdotusta siitä, että alueellisen ja valtakunnallisen rautatieliikenteen yhteensovittaminen voitaisiin tehdä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä.
Se katsoo, että samalla olisi turvattava myös rautatieliikenteen harjoittajan mahdollisuus suunnitella joustavasti liikennettään.

LVM:n vastaus: Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun on tarkoitus olla avoin prosessi, johon myös maakunnat ja eri toimijat osallistuvat. Valmistelussa huomioidaan maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Lakiehdotuksen valmistelussa pidettiin tärkeänä, että valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla voitaisiin ohjata maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien erityisesti asioita, joilla on valtakunnallista merkitystä tai joista huolehtimiseen valtiolla on muualta johtuva velvoite. Nyt ja tulevaisuudessa erityisen merkityksellistä tulee olemaan ilmastonmuutoksen hillintään liittyvien tavoitteiden saavuttaminen. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhteen sovitetaan ja toteutetaan osaltaan myös esimerkiksi valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita ja aluekehityspäätöstä. Ministeriö ei katso tarpeelliseksi muuttaa säännöstä tältä osin.

Tienpito, tienpitoalueet ja rahoitus

SKAL totesi, että esityksellä on paljon vaikutusta tiestöön liittyvien tehtävien hoidon kannalta ja on tärkeää, että liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaiset tehtävät tulevat hoidettua jatkossakin ja tehtävien siirto sujuu saumattomasti. SKAL pitääkin tärkeänä, että tämän esityksen mukaisesti maakunnat hoitavat tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella. SKAL katsoo, että tienpitoalueita koskevissa sopimuksissa olisi varmistettava elinkeinoelämän kuljetusten tarpeiden huomioiminen. SKAL pitää liikenneväylien yhtenäisen palvelutason varmistamista erittäin tärkeänä.

Maakuntaliittojen lausunnoista voi päätellä, että maakunnissa on valmiutta sopia tienpitoalueista, jos maakuntauudistus etenee ja lait saadaan hyväksytyiksi. Toisaalta maakunnissa on huoli resursseista. Katsotaan, että jokaisessa maakunnassa olisi oltava muutamia henkilöitä, jotka voivat toimia perusmaakunnan edustajana liikennetehtävissä, sekä tienpidon rahoitusneuvotteluissa. Jokainen uusi sopimusrajapinta lisää myös neuvottelu- ja sopimustarpeita, joiden hoito sitoo resursseja.

Joissakin maakunnissa on huoli valtion suuresta roolista tienpidon järjestämisessä, rahoituksessa ja ohjauksessa. Maakunnille katsotaan jäävän liian vähän liikkumatilaa. Ehdotetaan, että maakunnille varattaisiin rahoitusta äkillisiin menoihin tai esimerkiksi korvamerkittäisiin vuosittain 5 miljoonaa euroa paikallisiin ja alueellisiin korjaus- ja parannusinvestointeihin. Esitettiin myös prosentuaalista ylärajaa

Väylävirastolle varattaviin tienpidon määrärahoihin. Lisäksi katsottiin, että osa ELY-keskusten keskitetyistä tehtävistä, jotka ovat siirtymässä Väylävirastoon, olisi säilytettävä maakuntien käytössä. Näitä voisivat olla esim. yhteistyö tienpidon hankintapalveluissa. Tällä toimenpiteellä voitaisiin hillitä organisaatiomuutoksesta aiheutuvaa painetta hintojen nousuun.

Etelä-Karjalan liitto ehdotti, että tienpitoalueita ja tienpidon rahoitusta jaettaessa tulisi ottaa nykyistä paremmin huomioon raskaan liikenteen ja ulkomaisen kaluston osuus maantieverkolla. Nykyisten tienpitoalueiden liikennesuoritteissa korostuu maantieverkon pituus ja raskaan liikenteen suhteellista osuutta niissä ei huomioida ollenkaan.

LVM:n vastaus: Tienpidon rahoitukseen liittyvät tarkemmat kysymykset ratkaistaan osana valtion talousarvioprosessia. Eduskunta säätää ja päättää määrärahoista. Lisäksi määrärahojen kohdentumiseen vaikuttavat lakisääteiset sitoumukset (erityisesti valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, maanteiden palvelutaso ja pääväylien kunnossapitovaatimukset). Äkillisiin tienpidontarpeisiin on säännöllisesti varattu määräraha, jota hallinnoi Väylävirasto (aikaisemmin Liikennevirasto). Näin on tarkoitus jatkaa ja kohdentaa kyseinen määräraha maakuntien tarpeisiin (kuten tulvat, tien sortumat ja siltojen kunto sekä ennakoimattomat vauriot). Valtakunnallisesti keskitettyihin tehtäviin varataan Väylävirastolle tietty määräraha, jolla katetaan esimerkiksi liikenteenohjausta koskevat palvelut.

ELY-keskuksista siirtyy liikennehenkilöstöä 325 HTV (1.2.2017 tilanne) sekä maakuntien liitoista liikennevastuuhenkilöitä maakuntiin. Maakuntien tehtäväksi jää sopia näiden henkilöstöresurssien jaosta ja kohdentumisesta. Asiaan vaikuttaa myös se, montako tienpitoaluetta maakunnat sopivat perustettaviksi. Resurssien riittävyyden varmistamiseksi maakunnilta edellytetään yhteistyötä.

Riski kustannusten noususta on olemassa ja muutosten toimeenpanovaiheessa maakuntien olisikin kiinnitettävä huomiota tehtävien kustannustehokkaaseen järjestämiseen.

Väylävirastoon siirtyvä (talvihoidon urakat) ja siellä jo nykyisin oleva hankintojen tuki ja ohjaus ovat jatkossakin maakuntien käytössä.

Yksityistielaki

Yksityistielakiesitykseen huomioita oli tehnyt lähinnä *Suomen Tieyhdistys*. Suomen Tieyhdistyksen toiveen mukaisesti maakunta saisi maakuntien rahoituslain mukaisesti käyttää yleiskatteellista rahoitusta lakisääteisiin tehtäviinsä kuten haluaa. Näin ollen maakunta voisi käyttää yksityistieavustuksiin enemmän, kuin yleiskatteellisen rahoituksen osalta maakunnalle tähän tehtävään on osoitettu.

LVM:n vastaus:
Yksityistiet tulevat olemaan osa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, koska niillä on merkittävä rooli liikennejärjestelmässä osana elinkeinoelämän kuljetusketjuja. Millä tasolla yksityisteitä suunnitelmassa käsitellään, jää vaalien jälkeen perustettavan parlamentaarisen ohjausryhmän linjattavaksi.

Paikallistuntemuksensa avulla maakunnat pystyisivät omassa toiminnassaan priorisoimaan sellaisia yksityistiehankkeita, joita katsovat maakunnan toiminnan kannalta tarpeelliseksi. Näitä voisivat olla esimerkiksi elinkeinoelämän ja kuljetusreittien kannalta tärkeät yksityistiehankkeet. Lähtökohta olisi se, että maakunta tekisi avustuspäätökset omista tarpeistaan lähtien.

Maakunnat voivat keskenään sopia valtakunnallisen neuvonta- ja opastuspalvelun hankkimisesta. Tällä hetkellä kyseiseen palveluun on käytetty valtion talousarvion yksityistiemomentilta noin 40 000 - 80 000 euroa vuosittain riippuen tarjottavien palveluiden määrästä ja laadusta. Avustusta on viime vuosina

maksettu Suomen Tieyhdistykselle vastineeksi mm. tieisännöintikoulutuksen järjestämisestä, valtakunnallisen yksityistieasioiden neuvontapuhelinpalvelun järjestämisestä sekä Yksityistieuutiset-lehden julkaisemisesta.

Yksityisteiden avustukset jakaantuvat erillisrahoitteiseen (lossit ja lauttapaikat) sekä yleiskatteelliseen (tieavustukset) rahoitukseen.

Julkinen henkilöliikenne ja liikenteen palveluista annettu laki

Finnair Oyj pitää tarkoituksenmukaisena sitä, että päätökset lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta siirretään Liikenne- ja viestintävirastolta maakunnalle. Toimivat matkaketjut ovat tärkeitä, erityisesti markkinaehtoisuuteen perustuva malli on kustannustehokas tapa turvata lentoyhteydet Suomessa.

Linja-autoliitto LAL ry katsoi, että maakunnille siirrettäväksi aiotut joukkoliikennetehtävät ovat merkittäviä, erityisesti alueellisen tasa-arvon kannalta. Linja-autoliitto pitää maakuntia myönteisenä mahdollisuutena, jos joukkoliikenteen rahoituksessa voidaan maakuntatasolla oikeasti harjoittaa alueelliset ja paikalliset olosuhteet huomioon ottavaa liikennepolitiikkaa. LAL katsoo, että maakuntien koko rahoituksesta linja-autoliikenteeseen osoitettaisiin nykytasolla parisen promillea. Tähän nähden maakunnilla on aidosti mahdollista panostaa joukkoliikenteeseen yleiskatteellisesta rahoituksestaan, tosin riskinä ovat nykyistä suuremmat panostukset raideliikenteeseen. Maakuntien ja joukkoliikennekaupunkinen nyt esitetty tehtävänjako on enemmän hallinnollinen kuin liikennealueisiin perustuva. LAL katsookin, että seuraavalla hallituskaudella tulisi arvioida uudelleen sitä, millaiseksi isojen kaupunkien ja maakuntien tehtävänjako tosiasiallisesti muodostuu ja onko nyt esitetty toimivaltajako tarkoituksenmukainen.

Satakunnan liitto totesi, että liikenteen palveluista annettu laki on hyvällä tavalla mahdollistava. Kuljetusten aito yhdistämien on kuitenkin haasteellista toimijoiden ollessa erillisiä. Liitto esittää, että lakiin kirjattaisiin menettely, jolla kuntien ja maakuntien toimivaltaiset viranomaiset toimisivat yhteistoiminnassa ja yhteensovittaisivat julkisen henkilöliikenteen palveluita.

Kuntaliitto viittasi lausunnossaan lain 173 §:ssä mahdollistettuun tukeen ja avustukseen liikenteen palveluiden kehittämiseen, suunnitteluun ja tutkimukseen. Se halusi tietää, miten tuki soveltuu EU:n valtiontukisäännöksiin?

LVM:n vastaus:

Julkisen henkilöliikenteen järjestäminen kuuluu maakuntien ns. vapaaehtoisiin tehtäviin. Asiasta säädetään maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 2 momentissa (”Maakunta voi hoitaa”). Tarkoituksena olisi, että ELY-keskusten tehtävät tältä osin siirtyisivät maakunnille, mutta siten, että maakunnat itse päättäisivät, ottavatko asian hoitaakseen – siitä tehtäisiin tarvittavat kirjaukset maakuntastrategiaan sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. ELY-keskusten julkista henkilöliikennettä koskeva rahoitus (vuonna 2018 33 miljoonaa euroa) siirtyisi maakunnille ns. yleiskatteellisena. Toimivallan ja varojen siirrolla on tarkoitus vahvistaa maakuntien toimivaltaa huolehtia asukkaidensa liikkumistarpeesta. Maakuntalakiehdotuksen 8 §:n mukaan maakunta toi tuottaa järjestämisvastuulleen kuuluvat palvelu itse, yhteistoiminnassa muiden maakuntien kanssa tai hankkia ne sopimukseen perustuen muilta palvelujen tuottajilta. Maakuntalakiehdotuksen 15 § velvoittaa maakunnat ja alueen kunnat keskustelemaan valtuustokausittain tehtäviensä hoitamiseen liittyvästä yhteistyöstä, tavoitteista ja työnjaosta.

Maakunnille tulee toimivalta julkisessa henkilöliikenteessä, joka kattaa tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä saaristoliikenteen järjestelyt. Liikenteen palveluista annettu laki mahdollistaa kuljetusten yhdistämisen ja sitä mahdollisuutta voivat maakunnat ja kunnat käyttää järjestäessään lakisääteisiä tai vapaaehtoisia julkisia henkilöliikenteen kuljetuksia.

Ministeriö ei näe tarvetta muuttaa tai täydentää liikenteen palveluista annettua lakia lausuntojen perusteella. Sen sijaan lakiehdotukseen esitetään tiettyjä teknisiä säännösmuutoksia, jotka on esitelty tarkemmin liitteessä 1.

Liikenteen palveluista annetun lain 173-174 §:n (määrärahan käyttö) säännökset vastaavat kumotun joukkoliikennelain 45-46 §:n sisältöä ja ne otettiin lakiin mukaan jo liikennekaaren 1-vaiheessa. Ainoastaan maakuntia koskevat lisäykset on tehty lakiehdotukseen. Ministeriö ei näe ongelmia valtiontukisääntelyn osalta.

Liikennealan virastot ja niiden välinen tehtävän- ja työnjako

Osa maakuntaliitoista esitti huolen siitä, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus hämärtää valtion viestin tuomista maakuntiin. Esitettiin, että lakiin sisällytettäisiin säännös siitä, että valtion viesti tulisi yhden toimijan, Väyläviraston kautta.

Liikenne- ja viestintävirasto totesi, että se on tukenut liikenne- ja viestintäministeriötä hallituksen esityksen valmistelussa ja se valmistautuu uuteen tehtävänjakoon ja uusiin yhteistyömuotoihin esityksen mukaisesti.

Väylävirasto vahvisti toimivansa jatkossakin tienpitäjänä ja vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä. Tienpidon rahoitus toteutettaisiin erillisrahoituksena. Väylävirasto vastaisi edelleen merkittävien hankkeiden toteuttamisesta ja voisi ottaa vastattavakseen merkittävän hankkeen suunnittelun. Kukin tienpitoalue huolehtisi tienpidosta Väyläviraston kanssa tehtävien sopimusten mukaisesti. Väylävirasto vastaisi tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien ja tienpitoalueiden kanssa.

Liikenteenohjausyhtiö (Traffic Management Finland Oy) totesi, että yhtiön ei olisi tarkoitus tehdä sopimuksia suoraan maakuntien tai tienpitoalueiden kanssa, vaan sopimussuhde olisi jatkossakin Väyläviraston ja liikenteenohjausyhtiön välillä. Liikenteenohjauksen tehtävät sisällytettäisiin Väyläviraston ja tienpitoalueiden välisiin sopimuksiin.

LVM:n vastaus: Molemmilla liikennealan virastoilla on toimivaltaa liikennejärjestelmäsuunnittelussa, valtakunnallisessa ja maakunnan tasolla. Yleisen liikennejärjestelmän palvelutason kehittäminen, markkinoiden toimivuuden lisääminen, julkinen henkilöliikenne ja tietovarannot sekä automaation edistäminen ovat Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. Väylävirasto toimii asiantuntijavirastona liikenteen ja maankäytön sekä väylänpidon ja alueellisen yhteistyön osalta ja on pääasiallinen yhteistyökumppani maakunnille ja kunnille.

Ministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnasta. Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluvat toimintaympäristön valtakunnallinen seuranta ja ennakointi sekä kestävän liikkumisen valtakunnallisten linjausten hoitaminen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto osallistuvat maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta. Tämä edellyttää tiivistä yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön ja virastojen välillä.

Muita esille nostettuja asioita

Etelä-Karjalan liitto otti esille Saimaan kanavan vuokra-alueen ja esitti, että lakiluonnoksen perusteluissa tarkennettaisiin sitä, että valtio huomioisi tämän erityistehtävän Etelä-Karjalan rahoituksessa, jotta pelastustoimen tarvittava valmius vuokra-alueella kyetään ylläpitämään ja häiriötilanteet asianmukaisesti hoitamaan.

Kuntaliitto esitti muutosta ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 14 §:ään ja ehdotti, että maakunnan ja kunnan välillä pitää myös olla mahdollisuus tehdä sopimus ajoneuvojen siirtämisestä.

Maakuntien liitot ottivat esille yleis- ja tiesuunnitelmia koskevan aineiston toimittamisen (liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 27 b §:n 4 momentti): liitot esittivät säännöstä muutettavaksi ja aineistoa toimitettavaksi vain sähköisesti.

LVM:n vastaus: Ministeriö ei näe tarvetta muuttaa tai täydentää hallituksen esityksessä olevia lakiehdotuksia näissä lausunnoissa esitetyllä tavalla. Etelä-Karjalan maakunnan pelastustoimintaan liittyvät budjettikeskustelut kuuluvat toiseen yhteyteen. Ajoneuvojen siirtämistä koskeva lain säännökset voivat velvoittaa vain tienpitäjää ja kadunpitäjää. Maakunnat eivät toimi tienpitäjinä, vaan se toiminta kuuluu Väylävirastolle väyläverkon haltijana. Suunnitteluaineisto esitetään toimitettavaksi liikenne-ja viestintävirastolle kirjallisesti sekä mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tämä aineisto koskee myös muuta aineistoa kuin vain yleis- tai tiesuunnitelmaa. Viranomaistoiminnassa suositaan sähköistä asiakirjojen toimittamista, mutta sitä ei voida edellyttää yksinomaan, ainakaan vielä tässä vaiheessa.

Säädösmuutokset

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää kolmeen lakiehdotukseen teknisiä muutoksia:

- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä: muutokset koskisivat viittauksia sekä kuulemismenettelyä, tiepitoalueesta sopimisen ajankohdan siirtämistä kuukaudella (viimeistään 31.3.2020) sekä Väylävirastoon siirtyvien tehtävien täsmentämistä.
- Laki liikenteen palveluista: lain johtolause muutettaisiin vastaamaan pykälämuutoksia. Suurin osa esitetyistä muutoksista liittyy viittaussäännöksiin (rautatielaki korvattaisiin viittauksella uuteen raideliikennelakiin ja sen säännöksiin). Lisäksi toimivaltaisiin viranomaisiin sisällytettäisiin Raasepori (181 §) eduskunnan päätöksen mukaisesti (LiVM 39/2018 vp).
- Yksityistielain (560/2018) 65 §:n voimaantulon aikaistamista.
- Voimaanpanolaki: voimaantulo- ja siirtymäsäännöstä 28 §:ssä täydennettäisiin lisäämällä kolme momenttia, jotka liittyvät yllä mainittujen muutosten voimaantuloon (1.5.2019).

Säädösmuutoksista ja niiden perusteluista on erillinen liite 1.

Silja Ruokola
Lainsäädäntöjohtaja

Kaisa Kuukasjärvi
Neuvotteleva virkamies

Liite 1

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 289/2018 vp): säädösmuutosehdotukset ja niiden perustelut

Oheisena säädösmuutosehdotukset kolmeen lakiehdotukseen (muutokset on merkitty keltaisella):

1. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä:

1 luku 14 §:

1 luku

14 §
Yksityistien muuttaminen maantieksi ja asemakaava-alueiden maantiet

Yksityistie muutetaan maantieksi 13 §:n **3 ~~1~~** momentin mukaisten uuden maantien tekemisen edellytysten sitä vaatiessa. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetään, millaisia maanteitä varten voidaan asemakaava-alueella osoittaa liikennealue.

Yksityistien tai kadun muuttuessa maantieksi syntyy tienpitäjälle 57 §:n 2 momentin tai 58 §:n 3 momentin mukainen oikeus yksityistien alueeseen tai katualueeseen.

Perustelut:
Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 13 §:n rakenne on muuttunut lailla 980/2018. Tästä johtuen 14 §:n 1 momentin viittaus 13 §:ään olisi korjattava koskemaan 1 momentin sijaan 3 momenttia, jossa nykyisin säädetään uuden maantien tekemisen edellytyksistä. Esitetään, että muutos tulisi voimaan mahdollisimman pian lain vahvistamisen jälkeen ja että voimaantulo sisällytettäisiin voimaanpanolain 28 §:ään.

1 a luku 15 d §:

1 a luku

15 d §
Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien sekä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä valtion liikennehallinnon, alueen kuntien, muiden maakuntien, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Maakunnan on pyydettävä suunnitelmaluonnoksesta lausunto alueen kunnilta ja niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, muilta maakunnilta ja muilta tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston on osallistuttava valtakunnallisen ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen siten kuin laissa erikseen säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunniteluun ja toimenpiteiden suunnitteluun liikenteen palveluiden, markkinoiden toimivuuden, tiedon hyödyntämisen ja automaation edistämisen asiantuntijana. Väylävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja liikenneverkkojen toimenpiteiden valmisteluun sekä maankäytön yhteistyöhön väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana. Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto osallistuvat myös kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä koskevaan suunnitteluun.

Suunnitelman valmistelusta vastaavan on varattava muillekin kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille tahoille mahdollisuus tutustua mainituissa lainkohdissa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. **Mahdollisuus varataan tiedottamalla asiasta ja julkaisemalla suunnitelmaluonnos yleisessä tietoverkossa. Mielipiteiden esittämiselle on varattava aikaa vähintään 30 päivää. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon, on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.** ~~Mahdollisuus varataan julkaisemalla kuulutus 108 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Vastaavalla tavalla on julkaistava kuulutus hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon.~~

Perustelut:
Pykälä on säädetty HE 45/2018 vp perusteella. Mainitun hallituksen esityksen mukaisesti tarkoituksena oli liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain kuulutuksia koskevassa sääntelyssä siirtyä noudattamaan hallintolain uutta 62 a §:n yleissäännöstä julkisista kuulutuksista, jonka mukaan kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla. Koska tätä koskevia hallintolainmuutoksia ei kuitenkaan vielä HE 45/2018 vp käsittelyvaiheessa oltu käsitelty, palattiin kuulutuksia koskevassa 108 §:ssä eduskunnan toteuttamin muutoksin aiempaan menettelyyn eli kuntalain mukaisiin kunnan ilmoituksiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja etenkään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista varata yleistä mahdollisuutta tutustua suunnitelmaan ja esittää siitä mielipiteensä kunnallisten ilmoitusten kautta, mikä jäi tuolloin huomioimatta. Esitetään siksi 15 d §:n 4 momenttia muutettavaksi niin, että siinä palattaisiin alkuperäisen tarkoituksen mukaisesti yleisessä tietoverkossa tiedottamiseen. Julkisia kuulutuksia koskevat uudistukset on tarkoitus huomioida liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännössä kattavasti osana seuraavalla hallituskaudella toteutettavia uudistuksia. Kyseinen 15 d §:n 4 momentin muutos esitetään lisäksi tulevan voimaan mahdollisimman pian lain hyväksymisen jälkeen, minkä vuoksi siitä tehdään kirjaus voimaanpanolain 28 §:ään. Maakuntauudistuksen aikataulua aikaisempi voimaantulo olisi tärkeää ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman prosessin kannalta.

1 b luku 15 g §:

1 b luku

15 g §
Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan sen laatimista seuraavan kalenterivuoden alusta.

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät yhteistyösopimuksen ja toimittavat ensimmäisen hyväksytyn sopimuksen tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle viimeistään **31 päivänä maaliskuuta** 2020. Sen jälkeen laadittavat uudet tai muutetut yhteistyösopimukset on toimitettava tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle viimeistään 30 päivänä elokuuta kyseisten sopimusten tai niiden muutosten voimaantuloa edeltävänä vuonna.

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

Maakuntien on varattava liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuus lausua yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien on neuvoteltava asiasta.

Perustelut: Pykälän *2 momentissa* esitetään siirrettäväksi ja pidennettäväksi yhdellä kuukaudella ensimmäisen hyväksytyn tienpitoalueita koskevan yhteistyösopimuksen toimittamista liikenne- ja viestintäministeriölle ja *Väylävirastolle*. Uusi määräpäivä olisi viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2020 (aikaisempi ajankohta oli 29 päivänä helmikuuta 2020). Määräajan jatkaminen kuukaudella on tullut esille liikenne- ja viestintäministeriön keskusteluissa ELY-keskusten edustajien kanssa. Kuukaudella jatkaminen ei vaaranna talousarviovalmisteluiden aikataulutusta.

7 luku 99 c §:

7 luku

99 c §
Maakuntauudistuksessa Väylävirastoon siirtyvät tehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista siirtyvät Väylävirastoon seuraavat tehtävät:
1) maantielauttaliikenteen järjestäminen;
2) tienpidon lupatehtävät;
3) ajoneuvojen siirrot ja niihin liittyvät vahingonkorvausasiat;
4) hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki;
~~**5) tienvarsitelematiikka**~~;
5 ~~6~~) tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta; ja
6 ~~7~~) liikenteen museo- ja perinnetoiminta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvät Väylävirastoon seuraavat tehtävät:
1) maanhankinnan maksatustehtävät ja lupapalvelua tukevien tietojärjestelmien kehittäminen;
2) tienpitoa palvelevat taloushallintotehtävät; ja
3) tienpidon asiakirjahallintotehtävät.

Perustelut:
Lakiehdotuksen 99 c §:stä esitetään poistettavaksi 1 momentin 5 kohta (tienvarsitelematiikka, joka on jo nyt siirretty liikenteenohjausyhtiöön). Momentin 6 ja 7 kohdat siirtyisivät kohdiksi 5 ja 6.

2. Laki liikenteen palveluista:

Muutetaan lain johtolause vastaamaan esitettyjä pykälämuutoksia:

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) **53, 68, 83, 92**, 172–174, 181 ja 182 §, sellaisina kuin ne ovat **53, 68, 83, 92**, 173 ja 181 § osaksi laeissa 301/2018 ja (/), **172 § laeissa 984/2018 ja (/)** sekä 174 ja 182 § laissa (/), seuraavasti:

II osa 5 luku 53 §:

53 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyritys saa harjoittaa rautatieliikennettä vain jos:

1) sillä on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä toimilupa tai muussa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

2) sillä on **raideliikennelain (1302/2018) 18 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus**, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

3) sille on myönnetty aiottua liikennöintiä varten **raideliikennelain 122 §:n** mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa **raideliikennelain 129 §:ssä** tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen;

5) Euroopan unionin lainsäädännössä sekä tässä luvussa tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrityksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi **raideliikennelain 182 §:ssä** tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella.

II osa 7 luku 68 §:

68 §

Rautatieliikenteen harjoittajan vastuu kuljettajaa koskevien vaatimusten täyttämisestä

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajat täyttävät tässä luvussa ja sen nojalla määrätyt kelpoisuusvaatimukset.

Rautatieliikenteen harjoittajan on kuvattava ja otettava käyttöön kuljettajien kelpoisuutta koskevat menettelyt **raideliikennelain 10 §:ssä** tarkoitetussa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään.

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava kuljettajien kelpoisuuden seurantaa varten seurantajärjestelmä.

II osa 7 luku 83 §:

83 §
Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika

Rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuksien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsittelyyn.

Rautatieliikenteen harjoittajan on poistettava kuljettajan tiedot rekisteristä 10 vuoden kuluttua luvan voimassaolon päättymisestä. Jos määräajan kuluessa aloitetaan kuljettajaa koskeva **raideliikennelain 166 §:ssä** tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saa poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt.

II osa 8 luku 92 §:

92 §
Rautatieliikenteen kuljettajan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestäminen

Jos tässä luvussa tarkoitetulla oppilaitoksella ei ole tarvittavia toimintaedellytyksiä antaa työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen, rautatieliikenteen harjoittaja voi huolehtia työnopastuksesta.

Raideliikennelain 20 luvussa tarkoitettu sääntelyelin voi velvoittaa rautatieyrityksen tarjoamaan 1 momentissa tarkoitettua työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen sellaisille yhtiöille tai muille yhteisöille, joiden tarkoituksena on aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen, jos työnopastukselle ei ole muutoin toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Rautatieyritys voidaan velvoittaa tarjoamaan työnopastusta, jos se harjoittaa vastaavanlaista liikennöintiä kuin työnopastusta pyytävä yhtiö tai muu yhteisö aikoo harjoittaa.

Jos sääntelyelin velvoittaa rautatieyrityksen tarjoamaan työnopastusta, sen on otettava huomioon, että rautatieyrityksellä on riittävät toimintaedellytykset tehtävää varten ja ettei työnopastus kohtuuttomasti rajoita rautatieyrityksen toimintaa.
Työnopastusta tarjoava rautatieyritys päättää työnopastuksen käytännön järjestelyistä yhdessä oppilaitoksen kanssa. Sille on suoritettava työnopastuksesta kohtuullinen korvaus ottaen huomioon opastuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Korvauksesta vastaa työnopastusta pyytävä yhtiö tai yhteisö. Korvauksen on oltava tasapuolinen kaikille tässä momentissa tarkoitetuille työnopastusta saaville yhtiöille ja muille yhteisöille. Työnopastusta tarjoava rautatieyritys voi vaatia palvelua pyytävältä yhtiöltä tai yhteisöltä ennakkomaksun työnopastuksesta tai vakuuden maksun suorittamisesta.

Perustelut: Koska rautatielaki (304/2011) on kumoutunut uuden raideliikennelain (1302/2018) tultua voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019, esitetään liikenteen palveluista annetun lain tietyissä pykälissä olevat viittaukset rautatielakiin muutettavaksi viittauksiksi uuteen raideliikennelakiin ja sen säännöksiin. Kyseessä on tekninen muutos, jossa ei ole vaikutusta asiasisältöön. Lisäksi esitetään, että nämä muutokset tulisivat voimaan mahdollisimman pian eduskunnan käsittelyn jälkeen. Muutoksia koskeva voimaantulokirjaus sisällytettäisiin voimaanpanolakin 28 §:ään.

V osa 1 luku 181 §:

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (/) säädetään.

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

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat kukin toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;
2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;
3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;
4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;
5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;
6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;
7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Kärkölän, Lahden, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;
8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikneneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;
9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;
10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;
11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;
12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

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.

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Toimivaltaisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

Perustelut: Pykälän *2 momenttiin* esitetään lisättäväksi Raasepori toimivaltaiseksi viranomaiseksi, kuten valiokunta on jo linjannut mietinnössään LiVM 39/2018 vp käsitellessään liikenteen palveluista annetun lain muuttamista (HE 157/2018 vp).

3. Laki maakuntauudistuksen liikennetehtävien täytäntöönpanoa koskevan lainsäädännön voimaanpanosta

28 §
Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 14 §:n 1 momentti ja 15 d §:n 4 momentti tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä toukokuuta 2019.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 5 luvun 53 §, II osan 7 luvun 68 ja 83 § sekä II osan 8 luvun 92 § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä toukokuuta 2019.

Yksityisteistä annetun lain (560/2018) 65 § tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä toukokuuta 2019.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista (897/2009) on kumoutunut.

Perustelut:
Pykälään esitetään lisättäväksi uudet 2-4 momentit ja aikaisempi *2 momentti* esitetään muutettavaksi 5 momentiksi.

Pykälän *2 momenttiin* esitetään lisättäväksi säännös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 14 §:n 1 momentin ja 15 d §:n 4 momentin voimantulon aikaistamisesta. Lain 14 §:n muutos on puhtaasti tekninen korjaus. Lain 15 §:n muutoksella on vaikutusta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevaan prosessiin ja olisi tärkeää aikaistaa tämän muutoksen voimaantuloa, erityisesti ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman prosessin kannalta. Esitetään, että muutokset tulisivat voimaan 1.5.2019.

Pykälän *3 momenttiin* esitetään lisättäväksi säännös liikenteen palveluista annetun lain II osan 5, 7 ja 8 luvun tiettyjen pykälien voimaantulosta. Kyseiset muutokset koskevat teknisiä viittauksia uuteen raideliikennelakiin ja olisi tarkoituksenmukaista, että muutokset tulisivat voimaan mahdollisimman pian. Esitetään, että viittauksia koskevat pykälämuutokset tulisivat voimaan 1.5.2019.

Pykälän *4 momenttiin* esitetään lisättäväksi yksityistielain 65 §:n 3 momentin muutos, jonka nojalla maaoikeusinsinöörien olisi jatkossa mahdollista osallistua käräjäoikeudessa käsiteltävän moitekanteen käsittelyn valmisteluun. Tämä uudistus olisi tarpeen toteuttaa pikaisesti. Koska tähän esitykseen sisältyvien muutosten voimaantulo on kytketty maakuntauudistuksen aikatauluun (2021), ehdotetaan, että yksityistielain 65 §:n 3 momentin muutos, jonka nojalla maaoikeusinsinöörejä koskeva muutos voisi tulla voimaan 1.5.2019 alkaen, lisättäisiin voimaantulolain siirtymäsäännöksiin.