VEO / VKE
Ovaska

29.11.2019

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 91/2019 vp)

- **Liikenne- ja viestintäministeriön vastine**

Hallituksen esityksestä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 91/2019 vp) asiantuntijalausunnon ovat antaneet Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Poliisihallitus, sisäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Maanmittauslaitos, valtiovarainministeriö, oikeusministeriö, Rautatiealan sääntelyelin, Huoltovarmuuskeskus, Onnettomuustutkintakeskus, Suomen tuomariliitto ry, Helsingin hovioikeus, ELY-keskukset, Varsinais-Suomen liitto, Liikenneturva, Suomen Kuntaliitto, Suomen Tieyhdistys, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Linja-autoliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Satamaliitto ry, Traffic Management Finland Oy, Suomen metsäkeskus, Helsingin seudun liikenne ja VR-Yhtymä Oy.

1. Säädösmuutosehdotukset

Liikenne- ja viestintäministeriö on tutustunut asiantuntijalausuntoihin ja katsoo, että niiden perusteella esitykseen olisi tarpeen tehdä yksi korjaus. Sisäministeriön ja Poliisihallituksen lausuntojen perusteella liikenne- ja viestintäministeriö esittää 8. lakiehdotuksen (laki ajoneuvojen siirtämisestä) 5 §:n 1 momenttia korjattavaksi seuraavasti:

> Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, *poliisi,* kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Valiokunnassa käydyn keskustelun perusteella esitetään täsmennettäväksi lisäksi saman lain 6 §:n 2 momenttia seuraavasti:

> Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa ~~tai viranomaisen harkinnan perusteella~~ siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Viranomaisen harkinnan mahdollistaminen asiassa on liittynyt voimassa olevassa laissa HE 28/2011 vp mukaan (s.7) sellaisiin tilanteisiin, joissa siirtokehotuksen antamiseksi asetettavien merkkien asettaminen aiheuttaisi suhteettomia kustannuksia varsinaisen siirron kustannuksiin verrattuna. Ministeriö katsoo, että näin tulisi kuitenkin voida menetellä vain poikkeuksellisesti viranomaisen tekemän kokonaisharkinnan perusteella, ja pykälän sanamuotoa olisi hyvä täsmentää esitetyllä tavalla. Nykytilaa sen osalta, että poikkeuksellisen syiden niin vaatiessa, viranomainen voisi omalla kustannuksellaan tehdä siirron ilman ennakkoilmoitusta, ei ole tarkoitus muuttaa. Viranomaisen harkintavaltaa asiassa

kuitenkin täsmennettäisiin. Tämän muutoksen seurauksena myös lakiehdotuksen korvauksia koskevan 11 §:n 1 momentin viimeiseen lauseeseen on tarpeen tehdä muutos:

> - - Korvausta ei kuitenkaan saada periä, jos ajoneuvo on siirretty tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta 6 §:n 2 momentissa tarkoitetussa poikkeuksellisessa tilanteessa ~~tai viranomaisen harkinnan perusteella~~.

2. Kooste saaduista lausunnoista

Ministeriö katsoo, että lausunnoista ei aiheudu muita muutostarpeita lakiehdotuksiin. Lausunnoissa kannatetaan yleisesti muutoksia ja katsotaan niiden olevan pääasiassa teknisiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa annetuista lausunnoista seuraavaa:

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa hallituksen esitystä ja siinä esitettyjä muutoksia.

Väylävirasto kannattaa esitettyjä muutoksia, ja pitää niitä suurelta osin teknisinä. Väylävirasto katsoo, että siirtyminen liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain mukaisissa suunnitelmien nähtäville asettamisessa viranomaisen verkkosivuilla tapahtuvaan tiedottamiseen vastaa nykypäivän tarpeita ja lisää avointa ja joustavaa tiedonsaantia. Virasto kannattaa myös muita suunnittelun vuorovaikutukseen esitettyjä muutoksia.

Poliisihallituksen lausunnon mukaan esityksessä on yleisesti huomioitu poliisitoiminnalle aiheutuvat vaikutukset. Esityksellä esimerkiksi selkeytettäisiin liikenteen palveluista annetun lain rangaistussäännöksiä rikesakkorikkomusten osalta. Poliisihallitus esittää kuitenkin kolmea muutosta. Se katsoo, että poliisin toimivaltuuksista liittyen ajoneuvon siirtämiseen virheellisen pysäköinnin vuoksi tulisi säätää poliisilain (872/2011) lisäksi myös ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1 momentissa, koska tällöin poliisin siirtotoiminta tulisi lain menettelysäännösten ja korvaussäännösten piiriin. Poliisihallitus katsoo myös, että kiinteistön omistajan kannalta on haastavaa, että hänen pitää sietää kiinteistönsä käyttöä rajoittavaa virheellistä pysäköintiä vähintään kaksi vuorokautta, ennen kuin viranomainen voi tulla siirtämään ajoneuvon, ja esittää siksi määräaikaa muutettavaksi yhdeksi vuorokaudeksi. Poliisihallitus tuo lisäksi esiin, että esitykseen sisältyvän ajokorttilain 95 §:n lisäksi mainitun lain 95 a §:ssä viitataan kumoutuvaan hallintolainkäyttölakiin. Poliisihallitus katsoo, että 95 a §:ään olisi tarve tehdä viittausmuutoksen lisäksi myös sen asiallista soveltamisalaa koskeva tarkistus.

Myös sisäministeriö esittää lausunnossaan, että ajoneuvojen siirrosta annetun lain 5 §:n 1 momenttiin tulisi lisätä kirjaus poliisin toimivallasta.

> LVM: Ministeriö yhtyy sisäministeriön ja Poliisihallituksen kantaan ajoneuvojen siirtämisestä esitetyn lain 5 §:n 1 momentin osalta. Ministeriön muutosehdotus on esitetty kohdassa 1. Poliisihallituksen mainitun lain 5 §:n 2 momenttista esittämään huomioon eivät lainvalmistelun aikana tai voimassa olevan lain soveltamisen aikana ole muut tahot kiinnittäneet huomiota. Ajoneuvojen siirtämistä koskeva sääntely on ollut tarkoitus säilyttää sisällöllisesti ennallaan. Ministeriö ei katso muutosta perustelluksi.
>
> Ajokorttilain 95 a §:n muuttamista ei ole esitetty käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä. Vaikka viittaus hallintolainkäyttölakiin on syytä korjata, ei korjausta ministeriön käsityksen mukaan ole välttämätöntä tehdä tässä yhteydessä. Uusi laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa sisältää siirtymäsäännöksen johon voidaan nojata, kunnes viittaus saadaan korjattua. Ajokorttilakia tarkastellaan parhaillaan uuteen tieliikennelakiin tehtäviä korjauksia koskevan hallituksen esityksen yhteydessä. Viittauskorjaus ja säännöksen muu mahdollinen tarkastaminen on syytä tehdä sen yhteydessä. Esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle keväällä 2020.

Maa- ja metsätalousministeriö pitää esitystä kannatettavana ja lausuu, ettei sillä ole huomautettavaa esityksestä. Ministeriö toteaa, että sen yksityistielain 51 §:n 5 momentin sisällöstä esille nostamat seikat tiekunnan sääntöjen voimaantulosta on huomioitu esityksessä.

Maanmittauslaitos katsoo, että maaoikeusinsinöörien osallistuminen tiekunnan päätöksen moitetta koskevan asian valmisteluun käräjäoikeudessa lisää käräjäoikeuksien substanssiasiantuntemusta yksityistieasioissa, vaikka kysymys tiekunnan kokousten päätöksiä koskevissa moitekanteissa on oikeusperusteisista seikoista. Tiekunnan kokoukseen liittyvät asiat ovat oikeudelliselta luonteeltaan yhteisöoikeudellisia.

Maanmittauslaitos esittää lisäksi yksityistielakiin palautettavaksi kumotun yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) 99 b §:n (916/2011) mukainen säännös lisätä voimassa olevaan yksityistielakiin. Sen mukaan toimitusinsinööri, tielautakunta taikka tiekunnan hoitokunta tai toimitsija hakivat liittymä- tai tasoristeyslupaa tapauksissa, joissa tieoikeuden tai tienkäyttöä koskevan oikeuden antaminen edellyttivät niitä.

Maanmittauslaitos esittää lisäksi, että nyt muutettavaksi esitettyyn yksityistien tiekunnan sääntöjä koskevaan 51 §:ään liitettäisiin sääntely siitä, että tiekunta syntyy, kun se on merkitty yksityistierekisteriin ja että merkintä tulisi voida tehdä ennen valitusajan umpeen kulumista, jos tieosakkaat sitoutuvat olemaan moittimatta tiekunnan perustavan kokouksen tieosakkaiden keskinäistä päätöstä tiekunnan perustamisesta tai ilmoittavat hyväksyvänsä tietoimituksen taikka kiinteistörekisterin pitäjän päätöksen tiekunnan perustamisesta.

> LVM: Ministeriö katsoo, että tieoikeuden antamisella ja liittymä- tai tasoristeysluvalla ei ole juridista edellytyssuhdetta toisiinsa, vaikka käytännössä tieoikeuden käyttäminen voi tosiasiassa edellyttää liittymä- tai tasoristeyslupaa. On hyvin poikkeuksellista, että viranomainen voisi hakea hallinnollista lupaa jonkin asianosaisen tai asianosaisryhmän puolesta ja osin jopa näiden tahdon vastaisesti. Ministeriö pitää parempana ratkaisuna sitä, että toimitusmenettelyssä tarvittaessa pyydetään lausunto ELY-keskukselta tai rataverkon haltijalta, mikäli luvan tarve ilmenee.
>
> Ministeriö toteaa lisäksi, että yksityistielain 49 §:n 4 momentissa säädetään jo nykyisin, että tiekunta syntyy, kun sen perustamisesta on tehty merkintä kiinteistötietojärjestelmään. Asia ei siten liity tässä hallituksen esityksessä muutettavaksi esitettyihin lainkohtiin. Mahdollista täsmennystä olisi siksi arvioita erikseen myös muita tahoja kuulleen toisessa yhteydessä. Ministeriö ei katso muutosehdotuksia perustelluksi.

Valtiovarainministeriö pitää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 27 §:ssä esitettyä muutosta, jossa ELY-keskus yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatijana vastaa nähtävillä olosta, kuuluttamisesta sekä suunnitelmia vastaan tehtyjen muistutusten vastaanottamisesta tarkoituksenmukaisena sekä viranomaisvastuista selkiyttävänä ja kuulemisprosessia sujuvoittavana. Ehdotetun yksityistielain valtionavustusten koordinoinnin osalta valtiovarainministeriö lausuu, että mikäli liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuisi lisäkustannuksia tästä tehtävän hoitamisesta, tulisi tämä huomioida osoittamalla virastolle resurssit hallinnonalan sisältä kehyksen puitteissa. Lisäksi VM katsoo, että määrärahan jakamisesta avustuksena eri käyttökohteiden kesken tulisi päättää valtion talousarviomenettelyssä.

Oikeusministeriö lausuu esityksestä siltä osin kuin niissä on kyse hallintolain mukaiseen kuulutusmenettelyyn tai oikeuden käynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin kohdistuvista viittauksista. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota lainsäädäntötekniseen ratkaisuun 1. ja 2. lakiehdotuksissa jossa lakiehdotusten alkupuolella säädetään kuulutusvelvoitteesta, mutta varsinainen toimivaltaperusta hallintolain kuulutussäännösten soveltamiseen määräytyisi lakiehdotusten loppupuolen säännösten perusteella.

Lisäksi oikeusministeriö nostaa esiin, että 3. lakiehdotuksen 88 §:n 2 momentissa ja 5. lakiehdotuksen 257 §:ssä on lueteltu pykälät, joiden mukaisista asioista saa valittaa. Oikeusministeriö arvioi erikseen toimittamassaan kommentissa Poliisihallituksen ajokorttilain 95 a §:ään tekemää ehdotusta. Se ei pidä esitettyä pykälän asiallisen soveltamisalan tarkastusta täysin tarkoituksenmukaisena. Viittauksen tarkastaminen sen sijaan on tarpeen.

> LVM: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että 1. ja 2. lakiehdotusten osalta OM:n esiin nostamaa lainsäädäntöteknistä ratkaisua muutettiin esityksen valmisteluvaiheessa OM:n lausunnon seurauksena. Esityksen mukaan niin kuin kuulutusvelvoitteesta kuin hallintolain julkisia kuulutuksia koskevien säännösten soveltamisesta säädetään samassa paikkaa. Täydentävänä lakiehdotusten loppupuolelle sisältyy edelleen yleinen kirjaus siitä, mitä kuuluttamisella laeissa tarkoitetaan. Yksityistielain (3. lakiehdotus) ja liikenteen palveluista annettua lakia (5. lakiehdotus) lukevat tavalliset kansalaiset ja yritykset. Siksi näissä on tärkeää, että lain säännös muutoksenhausta on selkeä, ei pelkkä viittaus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin. Ministeriö ei pidä OM:n muutosehdotusta tässä asiassa hyväksyttävänä. Koskien ajokorttilain 95 a §:ää katsoo ministeriö OM:n kommentin puoltavan asian laajempaa selvittämistä, joka tehdään tieliikennelakiin tehtävien korjausten yhteydessä.

Rautatiealan sääntelyelin lausuu ehdotetusta raideliikennelain 192 §:n 13 momentista, sen taustasta ja yhteydestä EU-sääntelyyn.

> LVM: Sääntelyelimen konkreettinen ehdotus ”uuden siirtymäajan asettamisesta” ”siirtymäajan jatkamisen sijasta” on jo otettu huomioon esityksessä ja sen perusteluissa. Muilta osin sääntelyelimen esille nostamat kommentit eivät liity tässä yhteydessä esitettyihin muutoksiin, vaan sääntelyelimen esille nostamiin asioihin palataan, kun hallitus antaa eduskunnalle esityksen raideliikennelain muuttamisesta syksyllä 2020. Kyseisellä hallituksen esityksellä muutetaan raideliikennelain eräitä rekisteröintisäännöksiä ja tehdään muita teknisiä tarkastuksia raideliikennelakiin, ml. lain soveltamisalan rajauksia koskevaan 3 §:ään ja tässä yhteydessä pyritään ottamaan sääntelyelimen näkemykset huomioon. Ministeriö katsoo, ettei lausunnosta aiheudu muutostarpeita esitykseen.

Huoltovarmuuskeskus (HVK) pitää perusteltuna liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain sekä raideliikennelain (lausunnossa virheellisesti viittaus ratalakiin) linjausta antaa tarkempia säännöksiä varautumisesta valtioneuvoston asetuksella ja teknisiä määräyksiä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. HVK huomauttaa liikennejärjestelmän varautumisessa olevan selkeä puute, sillä varustamoilla, satamilla ja satamatoimijoilla ei ole laissa säädettyä varautumisvelvoitetta kuten muilla liikennejärjestelmätoimijoilla.

Onnettomuustutkintakeskus on ilmoittanut, ettei sillä ole lausuttavaa. Se pitää kuitenkin hyvänä, että varautumisvelvollisuuksien perusteita täsmennetään ja jätetään mahdollisuus antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella

Suomen tuomariliitto ry esittää yksityistielain 65 §:ää täydennettäväksi niin, että tiekunnan päätösten moittimista koskevissa asioissa maaoikeusinsinööri voisi osallistua asian valmistelun lisäksi päätöksentekoon ratkaisukokoonpanon jäsenenä.

Myös Helsingin Hovioikeus ottaa kantaa tiekunnan päätöksen moitetta koskevan asian käsittelyyn käräjäoikeudessa. Hovioikeus katsoo, että kun maaoikeusinsinöörille ei ole haluttu antaa kokoonpanoon kuuluvaa jäsenen (tuomarin) asemaa, epäselväksi jää, mitä tehtäviä ja toimivaltaa ”valmisteluun osallistumiseen” itse asiassa voi kuulua. Hovioikeus pitää kaikilla tavoin selkeimpänä vaihtoehtoa, että tarvittaessa käräjäoikeuden kokoonpanoon voi kuulua maaoikeusinsinööri käräjäoikeuden käsitellessä yksityistielain 65 §:ssä tarkoitettuja asioita. Mahdollista on, että maaoikeusinsinööri olisi lisäjäsen

(”Käräjäoikeuden kokoonpanoa voidaan yksityistielain 65 §:ssä tarkoitetuissa asioissa tarvittaessa vahventaa maaoikeusinsinöörillä”) tai hän korvaisi lainoppineen jäsenen.

> LVM: Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti asiaa esityksen valmisteluvaiheessa yhteistyössä oikeusministeriön kanssa. Esitetty täydentävä muutos päätettiin jättää esityksestä pois, koska muutoksella mahdollistettaisiin maaoikeuskokoonpanoa läheisesti muistuttavan ratkaisukokoonpanon käyttäminen tiekuntien moiteasioiden ratkaisemisessa, eikä yksityistielain kokonaisuudistuksen tarkoituksena ollut siirtää tiekuntien päätösten erimielisyyksiä koskevien asioiden ratkaisemista maaoikeuksiin. Oikeusministeriön kannan mukaan oikeudenkäymiskaaren ratkaisukokoonpanoja koskevan sääntelyn mahdollisia muutostarpeita tulisi muutoinkin käsitellä kokonaisuutena eikä toteuttaa yksittäisiä muutoksia palasittain. Ministeriö katsoo, ettei lausunnoista aiheudu muutostarvetta esitykseen.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten yhteinen kannassa (Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) esitetään, että Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä täsmennettäisiin myös julkisen henkilöliikenteen ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden osalta vastaavin kirjauksin kuin yksityistehtävien osalta on tehty. ELY-keskukset toivovat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain vuorovaikutusta ja päätösten tiedoksiantoa koskevan menettelyn osalta, että tehtävänjako säädetään selväksi ja tarkoituksenmukaiseksi. ELY-keskukset esittävät esityksen mukaisen ratkaisun vaihtoehdoksi sitä, että voisi olla selkeämpää, että yksi viranomainen vastaisi yhdestä suunnitelmaprosessin ja suunnitelman hyväksymisen vaiheesta kokonaisuudessaan. ELY-keskukset toivovat lisäksi ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 10 §:ään viranomainen-käsitteen täsmentämistä.

> LVM: Ministeriö toteaa, että Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä täsmennettäisiin esityksellä myös julkisen henkilöliikenteen rahoituksen kohdentamiseen liittyvän ELY-keskusten ohjaukseen liittyen. Tätä laajempia kirjauksia ei tässä vaiheessa pidetty tarpeellisina. Liikenne- ja viestintävirasto on jo nykyisin liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelua koordinoivana viranomainen, jonka tehtävänä on tuottaa ja ylläpitää valtakunnallisen tason strategisia ohjelmia, toimenpidekokonaisuuksia ja tilatietoa. Tähän kokonaisuuteen sisältyy myös julkinen henkilöliikenne ja saaristoliikenne.
>
> Väyläsuunnitelmien tiedottamisen osalta ministeriö toteaa, että esityksen mukainen ratkaisu siitä, että suunnitelmasta tiedottamisen hoitaisi kaikissa vaiheissa, niin valmisteluvaiheessa kuin hyväksytty suunnitelma tiedoksi annettaessa, sama taho, olisi selkein yksittäisten kansalaisten kannalta. Asian käsittelyn etenemisestä saisi kaikissa vaiheissa tiedon samasta paikasta. Ministeriö ei katso muutoksia tarpeelliseksi.
>
> Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 10 § vastaa voimassa olevaa sääntelyä. Viranomainen voi olla eri riippuen siitä, kenen toimivaltaan siirto kulloinkin kuuluu. Toimivallasta säädetään lain muissa pykälissä. Lisäksi lakiin on ehdotettu uutta selkeyttävää säännöstä 15 §:n 2 momenttiin. Ministeriö ei katso muutoksia tarpeelliseksi.

Varsinais-Suomen liitto pitää perusteltuna, että suunnitelmat ovat niistä vastaavien viranomaisten sivuilla nähtävillä, mutta pitää tärkeänä, että tieto kuulutuksista jaetaan edelleen myös kunnan kanavissa ja yhdenmukaisella tavalla koko maassa alueesta riippumatta. Liitto kiinnittää huomiota siihen, että kiinteistönomistajia koskevan suoran tiedottamisen tavallisella tiedoksiannolla laajentaminen tulee olemaan vaikutuksiltaan suuri. Liitto pitää tarpeellisena, että Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia ehdotetaan täsmennettäväksi viraston tehtävien osalta. Liitto esittää, että Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä täsmennettäisiin myös julkisen henkilöliikenteen ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden osalta vastaavin kirjauksin kuin yksityistehtävien osalta on tehty.

Liikenneturvan arvion mukaan muutosehdotukset ovat perusteltuja ja niillä selkiytetään esityksessä olevia lakeja. Liikenneturva kannattaa Liikenneturvasta annettuun lakiin esitettyä muutosta ja pitää sitä tarpeellisena.

Suomen Kuntaliitto pitää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ja ratalakiin tehtäviä muutoksia, joilla tie-, rata- ja yleissuunnitelmia koskevassa vuorovaikutuksessa siirryttäisiin soveltamaan hallintolain uutta julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä perusteltuna ja hallintoa sujuvoittavana toimena. Kuntaliitto huomauttaa, että tiedonvaihdon ja yhteistyön kuulutusten julkaisemisessa on oltava ennakoivaa ja saumatonta valtion liikenneviranomaisten ja kuntien välillä. Kuntaliitto korostaa lisäksi, että on varmistettava kuntien riittävä ja oikea-aikainen tiedonsaanti tehdyistä muistutuksista, jotta kunnalla on tosiasiallinen mahdollisuus antaa niistä vastineensa. Kuntaliitto toteaa, että lakiesityksessä on huomioitu Kuntaliiton ehdotukset tarkennuksiksi, jotta edellä kuvattu menettely toimisi hyvin käytännössä, eikä asiaan ole huomautettavaa. Kuntaliitto pitää yksityistielakia erittäin hyvänä. Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain osalta toteaa, että lakiesitykseen on lisätty Kuntaliiton ehdotuksesta momentti toimivaltaisten viranomaisten yleisestä tehtävänjaosta.

Suomen Tieyhdistys lausuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ehdotetuista yksityistien ja yksityinen tie -käsitteistä. Tieyhdistys ehdottaa, että hallituksen esityksen perusteluihin kirjataan selkeästi näiden kahden termin välinen ero. Samaisen lain 27 §:n 3 momentin mukaisesta tiedoksiannosta Tieyhdistys lausuu, että tiekunnat tulisi ottaa mukaan niiden alueella tapahtuvaan tiesuunnitteluun. Ratalakiin ehdotettujen muutosten osalta Tieyhdistys katsoo, että ratalain 22 §:ssä tulee huomioida yksityistiet vastaavasti kuin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ehdotetussa 27 §:ssä.

Yksityistielain 61 §:n 4 momentin osalta Tieyhdistys pitää hyvänä ratkaisuna 5 vuoden väliä tiekuntien kokouskutsuissa, mutta katsoo kuitenkin, ettei tällä pystytä täysin estämään mahdollisia epäselvyyksiä, joita vilpittömästikin toimivat tiekunnan osakkaat voivat saada aikaan. Valtionavustusten hallinnointi on Tieyhdistyksen mukaan hyvin jaettu.

> LVM: Ministeriö vahvistaa osaltaan Tieyhdistyksen tulkinnan siitä, että yksityiset tiet -termi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa sisältää varsinaisten yksityistielaissa tarkoitettujen yksityisteiden lisäksi lukemattoman määrän erilaisia yksityisomistuksessa olevia pieniä teitä, kuten mökki-, peltoteitä ym. Tämän huomioimiseksi mainittu yksityinen tie -termi säilytettiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Väyläsuunnitelmien nähtäväksi asettamisesta ilmoitettaisiin lakiehdotusten mukaan niille kiinteistön omistajille, joihin kohdistuu laissa määriteltäviä välittömiä vaikutuksia tie- tai ratahankkeesta. Tieosakkaat ovat lähtökohtaisesti alueen kiinteistönomistajia, mitä kautta heille tulee tieto hankkeista. Muiden tahojen osalta tiedottaminen järjestetään lähtökohtaisesti julkisella kuulutuksella. Sääntely ei toisaalta estä viranomaista tiedottamasta hankkeesta laajemmin, esimerkiksi suoraan tiekunnille osoitettavilla ilmoituksilla.
>
> Tiekunnan kokouksen koolle kutsumisen osalta katsottiin esityksen valmistelussa, että mahdollisista riitatilanteista huolimatta ei ole perusteltua, että tiekunnan voi perustaa ilman viranomaismenettelyä, mutta pitkään ”nukkuneen” tiekunnan toiminnan uudelleen käynnistäminen olisi kuitenkin mahdollista tehdä vain viranomaistoimin. Asiaan liittyvää säännöstä täsmennettiin esityksen valmistelussa mm. Tieyhdistyksen lausunnon huomioimiseksi. Ministeriö katsoo, ettei lausunnosta aiheudu muutostarpeita esitykseen.

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry toteaa yleisesti esitettyjen muutosten olevan teknisiä ja MTK:n näkökulmasta perusteltuja. Liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain suunnitelmien nähtäville asettamisen ehdotettua ilmoitusmenettelyä MTK pitää oikeasuuntaisena linjauksena ja antaa erityiskiitosta sille, että esityksessä täsmennetään, ketkä lasketaan kuuluvaksi välittömien

vaikutuksien piiriin. Esitetyn 15 §:n osalta MTK esittää, että lain perusteluihin kuvataan tarkemmin yksityisen tien termi.

Ehdotetun yksityistielain osalta MTK lausuu koskien valtionavustuksia. MTK kannattaa valtionavustuksiin esitettyä laajennusta. MTK kuitenkin muistuttaa, että yksityisteiden kehittäminen tulisi ottaa osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

> LVM: Ministeriö viittaa yksityisen tien käsitteen osalta edellä Suomen Tieyhdistyksen lausunnosta todettuun. Ministeriö toteaa lisäksi, että yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää, ja niitä käsitellään valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmisteltaessa.

Linja-autoliitto lausuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain osalta. Lakiehdotuksessa Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan lisättäväksi tehtävä vastata julkisen henkilöliikenteen määrärahojen kohdentamisesta, Linja-autoliitto pitää ehdotettua muutosta hyvänä. Se kuitenkin muistuttaa, että tässä järjestelyssä ELY-keskusten rooli voi muuttua ristiriitaiseksi toimivaltaisena viranomaisena, jos sen päätös- ja harkintavaltaa siirretään tosiasiallisesti liikenne- ja viestintävirastolle ja tätä ohjausta käytettäisiin virastojen tulosohjauksesta ja tarkoituksesta poikkeavalla tavalla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toteaa esitettyjen muutosten olevan pääasiassa teknisiä jaa koskevan viittauksia muuttuneisiin säädöksiin. SKAL katsoo, että viittauksia koskevat muutokset ovat tarpeen lain pitämiseksi ajantasaisena. Eri viranomaisten vastuualueita koskevat täsmennykset ovat tarpeen, erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston yksityisteitä koskevat vastuualueiden lisäykset ovat tarpeellisia, jotta virastossa tehdään tarvittavat resurssivaraukset tehtävien hoitamiseksi. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain osalta SKAL lausuu, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteistyöryhmässä ei ole sidosryhmien edustusta, vaikka se olisi SKAL:n kannan mukaan tarpeen. Liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta SKAL pitää myös tärkeänä, että suunnittelussa ylläpidetään riittävää teiden ylläpidon ja kehittämisen vaatimus- ja rahoitustasoa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin liittyen SKAL muistuttaa, että ehdotettu muutos kuljetuslupien myöntämisestä sellaisten valtioiden yrityksille tai niiden valtioiden jaettavaksi, joiden kanssa Suomella ei ole asiasta valtiosopimusta, että näidenkin lupien kohdalla on huomioitava vastavuoroisuus.

> LVM: Ministeriö toteaa, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteistyöryhmän jäsenistä on linjattu parlamentaarisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ohjaavan työryhmän loppuraportissa 13.12.2018. Yhteistyöryhmässä ovat edustettuina keskeiset ministeriöt, virastot, maakuntien liitot, suurimmat kaupunkiseudut ja muut kunnat. Työryhmän asettamispäätöksen mukaisesti kaikilla yhteistyöryhmän jäsenillä on rooli joko valtakunnallisen tason tai alueellisen tason liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Yhteistyöryhmän tehtävänä on varmistaa vuorovaikutus ja yhteistyö liikennejärjestelmätyön kannalta olennaisten sidosryhmien kanssa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu laajaan vuorovaikutukseen ja yhteistyöhön. Suunnittelun aikana järjestetään alueellisia tilaisuuksia, valtakunnallisia tilaisuuksia, keskusteluja eri sidosryhmien kanssa ja hyödynnetään olemassa olevia yhteistyöverkostoja. Lisäksi järjestetään lausuntokierroksia ja kyselyitä. Suunnitelman valmistelu perustuu aitoon yhteistyöhön ja vuoropuheluun. Vuorovaikutus suunnitelman valmistelussa on jatkuvaa ja aktiivista.
>
> Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, kansainvälisiin sopimuksiin perustuvista kuljetusluvista sovitaan vuosittain niin, että molempien valtioiden kuljetusyritysten käyttöön varataan sama määrä samanlaisia kuljetuslupia. Kuljetusten tilaajat valitsevat kuljetusyrityksen, myös sen minkä maan kuljetusyritystä käytetään. Esityksen 190 §:n 2

momentin mukaan *Liikenne- ja viestintävirasto myöntää myös valtioneuvoston asetuksella säädettävät, vienti- ja tuontikuljetusten vuoksi tarpeelliset kuljetusluvat niiden valtioiden kuljetusyrityksille tai niiden valtion viranomaisille jaettavaksi, joiden kanssa Suomella ei ole asiasta valtiosopimusta. Asetuksella säädetään myös tässä momentissa tarkoitettujen lupien käyttämisen ehdoista ja lukumäärästä*. Esityksen liitteenä olevan asetusluonnoksen 2 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi lupien määrästä ja lupaan liitettävistä mahdollisista teknisistä ajoneuvovaatimuksista. Vastavuoroisuus sopimuksettomien valtioiden kanssa päätettäisiin tässä yhteydessä, kun asianomaisen valtion kanssa on käyty keskustelu tarvittavista kuljetusluvista. Menettely olisi sama kuin kansainvälisiin sopimuksiin perustuvien kuljetuslupien määristä päätettäessä.

Suomen Satamaliitto ry esittää lausunnossaan, että liikenteen palveluista annetun lain 195 a §:n mukainen tehtävä tulisi olla Kuluttaja- ja kilpailuvirastolla ja muutoksenhakutuomioistuimena tulisi olla markkinaoikeus. Satamaliitto katsoo lisäksi, että pykälän sanamuotoa ei tulisi muuttaa esitetyllä tavalla niin. Esityksen mukaan valituksen sijaan käytettäisiin sanaa erimielisyys. Satamaliitto esittää huolia myös esitykseen sisältyvän ”valmiussuunnitteluvelvoitteen ulottumisesta sataman sisäisiin yksityisteihin”.

LVM: Ministeriö toteaa, että mainitussa pykälässä säädetystä tehtävästä vastaavan viranomaisen osoittaminen on ratkaistu 15 päivänä huhtikuuta 2019 voimaan tulleella lain muutoksella. Kysymystä käsiteltiin tätä ennen myös liikenne- ja viestintävaliokunnassa, jossa kuultiin Satamaliittoa ja muita asian kannalta keskeisiä tahoja. Nyt käsittelyssä olevan esityksen yhteydessä ei ole perusteltua muuttaa tätä ratkaisua. Myös kysymystä sanan ”valitus” korvaamisesta sanalla ”erimielisyys” pykälässä esitettiin valiokunnalle jo asian käsittelyssä tuolloin. Muutos jäi kuitenkin tekemättä ilmeisesti unohduksesta johtuen. Liikenne- ja viestintäministeriö on myös tämän esityksen valmistelussa tavannut Satamaliiton edustajan, ja esityksen perusteluja täydennettiin tapaamisessa käydyn keskustelun pohjalta asian selkeyttämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa satamien sisäisiä yksityisteitä koskevan huomion osalta, ettei lakiehdotuksessa ole esitetty sellaisille velvoitetta valmiussuunnitteluun. Valmiussuunnittelua koskevia täsmennyksiä esitetään tehtäväksi vain maanteiden osalta liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ja rautateiden osalta raideliikennelakiin. Ministeriö katsoo, ettei lausunnosta aiheudu muutostarpeita esitykseen.

Traffic Management Finland Oy toteaa lausunnossaan, että HE on hyvin valmisteltu ja sisällöltään perusteltu. TMF on osallistunut asian valmisteluun ja pitää esitystä kannatettavana.

Suomen metsäkeskus on ilmoittanut, että sillä ei ole lausuttavaa lakiluonnokseen.

Helsingin seudun liikenne (HSL) pitää tärkeänä, että lakiehdotuksissa (laki liikenne järjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaissa) säilytetään maininta kuntien osallistumisesta suunnitelmien valmisteluun – kunta-sanaa ei saisi poistaa lakiehdotusten 27 ja 22 §:ien 1 momenteista.

LVM: Ministeriö toteaa, että HSL:n kanta on jo huomioitu, eikä luonnosvaiheissa esitetty kunta-sanan poisto ole mukana esityksessä. Lausunnosta ei aiheudu muutostarvetta.

VR-Yhtymä Oy kannattaa hallituksen esityksen 192 pykälään esitettyä muutosta, joka mahdollistaa riittävän siirtymäajan komission täytäntöönpanopäätöksen valmistelun ajaksi. Määräajan kohteena olevat raideliikennelain mukaiset vaatimukset koskevat Suomessa ainoastaan VR-Yhtymä Oy:tä. Jatkamalla määräaikaa kahdella vuodella vältetään riski siitä, että VR-Yhtymä on epävarmassa oikeudellisessa tilanteessa pakotettu aloittamaan tytäryhtiön perustamiseen liittyvät valmistelut heti vuoden

2020 alkupuolella ja toimeenpanemaan yhtiöittämisen 1.7.2020. Komission lopullinen täytäntöönpanopäätös odotetaan menevän kirjalliseen menettelyyn aikaisintaan keväällä 2020.

Eeva Ovaska
Hallitussihteeri

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