Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

LiV@eduskunta.fi

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle esitetyt asiantuntijalausunnot

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

Vastine asiantuntijalausuntoihin

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä niihin liittyviksi laeiksi (HE 202/2020 vp).

Valiokunnalle annettiin 23 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnot saatiin oikeusministeriöltä, sisäministeriön pelastusosastolta, rajavartio-osastolta ja poliisiosastolta, Poliisihallitukselta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, Liikenne- ja viestintävirastolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:ltä, Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry:ltä, Helsingin kaupungilta, Huoltovarmuuskeskukselta, Kuntaliitolta, Logistiikkayritysten Liitto ry:ltä, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:ltä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, Suomen Varustamoilta, Taksiliitolta, Cabonline Finland Oy:ltä, Finnpilot Pilotage Oy:ltä, PRO-Keskus Oy:ltä, Traffic Management Finland Oy:ltä ja VR-Yhtymä Oy:ltä.

Useat lausunnonantajista kannattivat esitettyjä muutosehdotuksia. Tarpeellisina nähtiin erityisesti covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä koskevat ehdotukset (18 a §, 109 §:n 4 momentti ja 179 a §). Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettuja teknisiä muutoksia (ml. lukunumeroinnin muuttaminen juoksevaksi) pidettiin selventävinä ja lain luettavuutta parantavina.

Lausunnoissa kannatettiin laajasti ehdotuksia 32 ja 43 §:n muuttamisesta. Useat lausunnonantajat kannattivat myös liikenteen palveluista annetun lain 101 §:n 1 momenttia koskevaa ehdotusta, jonka mukaan aluksen päällikkö voisi toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa. Esimerkiksi sisäministeriön pelastusosaston lausunnossa huomautetaan, että muutos tuo helpotusta alusten miehittämiseen sekä toisaalta ammattitaidon ylläpitämiseen myös pelastuslaitosten alusten kannalta. Pelastuslaitosten alusten koko on jatkuvasti kasvanut ja miehitys on jo nyt aiheuttanut haasteita.

Useat lausunnonantajat pitivät myös liikenteen palveluista annetun lain 154 ja 179 §:n muutoksia kannatettavina. Muun muassa Cabonline Finland Oy:n mukaan Traffic Management Finland Oy:n roolin ja osaamisen hyödyntämi-

nen liikenteen ja logistiikan digitalisoimisessa on erittäin hyvä ja kannatettava ehdotus. Myös Liikenne- ja viestintäviraston mukaan muutos selkeyttäisi viranomaisen roolia ja tehtäviä liikkumispalvelun tuottamisessa.

Yksityiskohtaiset muutosehdotukset liikenteen palveluista annetusta laista (320/2017)

Väliaikaiset muutokset covid-19-taudin leviämisen ehkäisemiseksi

Covid-19-taudin leviämisen ehkäisemistä koskevat muutokset olisivat voimassa väliaikaisesti 30.6.2021 saakka. Oikeusministeriö huomauttaa, ettei ehdotettujen säännösten väliaikaisuutta ja voimassaoloaikaa ole esityksessä lainkaan perusteltu. Voimassaoloaika on oikeusministeriön käsityksen mukaan tarpeen perustella.

LVM:n kanta: Säännösten tarkoituksena on varautua covid-19-epidemian aiheuttamiin poikkeuksellisiin tilanteisiin, kuten hallituksen esityksessä on useassa yhteydessä todettu. Väliaikaisuus perustuu siis epidemian arvioituun luonteeseen väliaikaisena ilmiönä; Terveyden ja hyvinvoinnin laitoskaan ei voi antaa pidempiaikaista ennustetta tilanteen kehittymisestä. Epidemian kestoa ei voida ennalta tietää, joten ehdotusten voimassaoloaika on rajattu esitetyllä tavalla.

Laajennettu varautumisvelvollisuus covid-19-epidemian aikana (18 a §)

Cabonline Finland Oy esittää, että varautumisvelvollisuuteen tai muuhun sopivaan yhteyteen tulisi henkilöliikenteen osalta lisätä palveluntarjoajan oikeus tarkistaa asiakkaan terveydentila tilaajalta kysymällä. Cabonline Finland Oy:n mukaan tällä lievennyksellä tietosuojalainsäädäntöön voitaisiin ohjata erityiskalustoa pandemiatilanteessa ja turvata kuljettajien työturvallisuus pandemiatilanteessa paremmin. Cabonline Finland Oy huomauttaa, että tämä vaatisi myös muutosta Kansaneläkelaitoksen antamaan ohjeistukseen ja toteaa, että tällainen muutos mahdollistaa paremman varautumisen, mutta myös kuljettajien suojaamisen entistä paremmin. Saman asian nosti lausunnossaan esiin myös PRO-Keskus Oy.

LVM:n kanta: Ministeriö ei tue ehdotusta. Suomen kansalaisten liikkumista ei voida estää, eikä kuljetusyrityksillä ole toimivaltuutta kysellä matkustajien terveystietoja. Covid-19-tautitilanne vaihtelee Suomessa alueittain ja aluehallintoviranomaiset sekä kunnat voivat tehdä alueellaan suosituksia tai rajoituksia tartuntatautilain mukaisesti. Sosiaali- ja terveysministeriö on valmistelemassa hallituksen esitystä tartuntatautilain väliaikaisesta muuttamisesta, jossa on tarkempia säännöksiä asemia, satamia, lentokenttiä sekä liikennevälineitä koskevista toimenpiteistä covid-19-taudin leviämisen estämiseksi.

Helsingin kaupunki toteaa, ettei sen ja muiden toimijoiden esittämään huoleen hallinnollisen ja taloudellisen taakan kasvusta ehdotetun 18 a §:n osalta ole vastattu lakiesityksen valmistelussa. Helsingin kaupunki huomauttaa lisäksi, ettei esityksessä ole myöskään tuotu riittäviä perusteita varautumisvelvoitteen laajentamiselle.

LVM:n kanta: Ministeriö ei näe toimijoiden hallinnollisen ja taloudellisen taakan kasvavan merkittävästi, sillä ehdotettu 18 a § olisi ehdollinen eikä siten suoraan toimijoita velvoittava. Jos varautumista edellytettäisiin alueellisesti tai kansallisesti, voisivat toimijat laatia suunnitelman välityskeskusten avustuksella tai esimerkiksi mallisuunnitelmia hyödyntäen. Lisäksi 18 a §:n ehdotetaan olevan voimassa vain väliaikaisesti, kesäkuun 2021 loppuun saakka. Varautumisvelvollisuuden laajentamista ehdotetaan, sillä pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuudesta ei ole sääntelyä. Varautumisvelvollisuus turvaisi liikennepalveluiden saatavuutta ja matkustajien terveyttä. Ministeriö korostaa tartuntatautitilanteen olevan edelleen vakava. Ministeriön mukaan tilanteen pahenemiseen talven aikana on syytä varautua.

Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotetun 18 a §:n ja voimassaolevan 18 §:n varautumisvelvoitteen sisällöt eivät täsmää täysin keskenään ja 18 a § sisältää nimenomaan covid-19-epidemiaan liittyvää sääntelyä. Oikeusministeriön mukaan epäselväksi jää, minkä vuoksi tällaisia velvoitteita ei kohdisteta myös 18 §:n mukaisiin toimijoihin, vai katsotaanko, että vastaava velvollisuus tulee asianmukaisesti täytettyä nykyisen sääntelyn nojalla. Koska soveltamistilanteet eivät ole täysin samat, on varmistuttava siitä, että varautumisvelvoite on myös 18 §:n 1 momentin mukaisilla toimijoilla, kun se on 18 a §:n mukaisilla toimijoilla.

LVM:n kanta: Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksen valmistelussa on katsottu, että ehdotettu 18 a §:n velvollisuus tulee 18 §:n mukaisten toimijoiden osalta täytettyä voimassa olevan sääntelyn nojalla. Ministeriö myös korostaa, että 18 a §:n velvollisuus olisi ehdollinen. Koska velvollisuus olisi ehdollinen, pienempien toimijoiden varautumista edellytettäisiin vain, jos covid-19-epidemian tautitilanne sitä edellyttäisi alueellisesti tai kansallisesti. Lisäksi ministeriö toteaa, että pykälän ehdotetaan olevan voimassa vain väliaikaisesti.

Oikeusministeriö toteaa, että 18 a §:n suunnitelman laatimista koskeva velvoite olisi perusteluiden mukaan ehdollinen ja sen käyttöönotto olisi riippuvainen covid-19-epidemian tilanteesta. Oikeusministeriön mukaan täysin epäselväksi kuitenkin jää, minkä tahon arvioon velvoitteen käyttöönotto liittyy eli milloin toimijat tietävät, että heillä tällainen suunnitelman laatimista koskeva velvoite olisi.

LVM:n kanta: Ministeriö toteaa, että velvoitteen käyttöönotto liittyisi alueellisiin tai kansallisiin päätöksiin. Valtioneuvosto voi tehdä kansallisesti päätöksen siitä, että tarvitaan toimenpiteitä koko valtakunnan tasolla tai vaihtoehtoisesti aluehallintoviranomaiset tai kunnan viranomaiset voivat tehdä päätöksiä, jotka edellyttävät 18 a §:n mukaisia toimenpiteitä.

Oikeusministeriö toteaa sosiaali- ja terveysministeriön valmistelevan hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi tartuntatautilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta. Lausuntokierroksella (11.-27.9.2020) olleessa versiossa on ehdotettu lakiin lisättäväksi uusi 58 e § henkilöliikennettä koskevista toimenpiteistä covid-19-taudin leviämisen estämiseksi. Kuljetuspalvelun tarjoajan ja tämän toimeksiannosta toimivan liikennöitsijän velvollisuudeksi ehdotetaan säädettäväksi huolehtia muun muassa liikennevälineen matkustajien käyttöön tarkoitettujen tilojen ja pintojen puhdistamisesta säännöllisesti riittävän hygieniatason saavuttamiseksi ja säilyttämiseksi sekä

muista vastaavista tartuntojen leviämistä estävistä käytänteistä sekä matkustajille tarjottavasta mahdollisuudesta riittävän hygieniatason saavuttamiseen ja säilyttämiseen. Tartuntatautilakiin valmisteltavien säännösten johdosta henkilöliikenteen harjoittajia velvoitettaisiin lakitasoisesti huolehtimaan epidemian leviämisen estämisestä ja matkustajien terveyteen liittyvistä toimenpiteistä.

Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotetun 18 a §:n suhde viitattuun tartuntatautilakiin ehdotettuun säännökseen sekä se, onko liikennepalvelulakiin ehdotettava 18 a § laadittu yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön kanssa jäävät epäselviksi. Oikeusministeriö korostaa, että on tärkeää, että liikenteenharjoittajiin kohdistuvat säännökset ovat yhteensopivia ja säännösten keskinäinen suhde on selvä. Yksityiskohtana todettakoon, että esimerkiksi tartuntatautilaissa käytetään sanamuotoa ”taudin leviämisen *estämiseksi*” ei ”taudin leviämisen *ehkäisemiseksi*”.

LVM:n kanta: Ministeriö on ollut mukana sosiaali- ja terveysministeriön hallituksen esityksen laatimisessa, ja ministeriön sisällä on yhdenmukaistettu säännöksen kirjoitusasua. Ministeriö myös huomauttaa, että molempien esitysten valisteluaikataulu on ollut tiukka ja 18 a §:n sisältö on muuttunut valmistelun aikana.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa omaksuttuun sanavalintaan liittyen, että se ei liikenteen alan viranomaisena voi *estää* epidemian leviämistä, vaan sen hallinnonalan toimet tähtäävät epidemian leviämisen *ehkäisemiseen.*

Sisäministeriön pelastusosaston mukaan 18 a §:n osalta tulisi harkita varautumisvelvollisuuden laajentamista koskemaan pykälässä mainittuja tahoja pysyvästi sekä koskemaan myös muita häiriötilanteita. Varautumissuunnittelulla voidaan parantaa yhteiskunnan valmiutta vastata erilaisiin häiriötilanteisiin ja tarvittaessa kaikki resurssit olisivat suunnitelmallisesti käytettävissä. Velvollisuus ei kuitenkaan rasittaisi toimijoita kohtuuttomasti.

LVM:n kanta: Esityksen tarkoituksena on varautua covid-19-epidemian aiheuttamiin poikkeuksellisiin tilanteisiin. Tarvetta mahdollisille pysyvämmille poikkeamissäännöksille arvioidaan myöhemmin. Koronalainsäädännön vaikutuksista on tarkoitus tehdä jälkiarviointi 2022-2023.

Huoltovarmuuskeskus huomauttaa, että liikennejärjestelmän varautumisessa on selkeä puute siltä osin, kun varustamoilla, satamilla ja satamatoimijoilla ei ole laissa säädettyä varautumisvelvoitetta kuten muilla liikennejärjestelmätoimijoilla. Huoltovarmuuskeskus huomauttaa, että nämä muodostavat huoltovarmuuden kannalta tärkeän kokonaisuuden.

LVM:n kanta: Ministeriö ei tue ehdotusta. Ministeriö toteaa hallituksen esityksessä esiin tuodun mukaisesti, että merenkulun toimijoiden osalta varautumissääntelyn lisäämiselle ei ole arvioitu välttämätöntä tarvetta. Nykyisellään käytössä olevien Huoltovarmuuskeskuksen ja varustamoiden välisten sopimusjärjestelyiden arvioidaan toistaiseksi riittävän vaadittavan aluskapasiteetin varmistamiseksi.

Laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen (109.4 §)

Ehdotettavalla uudella 109 §:n 4 momentilla annettaisiin väliaikaisesti covid-19-epidemian aikana Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltaa pidentää laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa. Oikeusministeriön mukaan ehdotuksen muotoilu herättää kysymyksen siitä, miten ja mikä taho toteaa epidemian tai sen päättymisen, sillä kyseisiä velvoitteita ei ole kuin epidemian aikana. Lisäksi epäselvää on, onko säännöksen tarkoituksena, että lain voimassaoloaika on ajateltu merkitsevän samaa kuin *covid-19-epidemian aikana* -käsite.

LVM:n kanta: Ministeriö ei näe tarpeelliseksi muuttaa ehdotettua muotoilua. Viittaamisella covid-19-epidemiaan on tarkoitus tuoda selvästi ilmi, että ehdotetun 4 momentin soveltamisala liittyy covid-19-epidemian aiheuttamiin poikkeuksellisiin tilanteisiin. Säännöksen tarkoituksena ei ole, että lain voimassaoloaika merkitsisi samaa, kuin käsite *covid-19-epidemian aikana*. Epidemian kestoa ei voida ennalta määrittää.

Suomen Varustamot ry tuo lausunnossaan esille näkemyksensä, jonka mukaan mahdollisuus kelpoisuustodistusten voimassaolon jatkamiseen tulisi olla pysyvä eikä määräaikainen niin kuin nyt esitetään.

LVM:n kanta: Esityksen tarkoituksena on varautua covid-19-epidemian aiheuttamiin poikkeuksellisiin tilanteisiin. Tarvetta mahdollisille pysyvämmille poikkeamissäännöksille arvioidaan myöhemmin. Koronalainsäädännön vaikutuksista on tarkoitus tehdä jälkiarviointi 2022-2023.

Liikenteen julkinen tuki vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa (esityksestä poistettu 173 a §)

VR-Yhtymä Oy on ehdottanut, että lausuntokierroksella hallituksen esitysluonnokseen sisältynyt ehdotus uudesta 173 a §:stä sisällytettäisiin hallituksen esitykseen. VR-Yhtymä Oy katsoo, että vaikka asetus on sinänsä suoraan sovellettavaa oikeutta, ei se estä asetuksen konkretisoimista kansallisella sääntelyllä. Lisäksi yhtiö huomauttaa, että poistetussa pykälässä 173 a § ehdotettiin valtionrahoituksen käyttöä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa, ja jonka perusteella toimivaltainen viranomainen voisi turvata julkista henkilöliikennettä. Yhtiö katsoo, että palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohdassa sääntelyn henki ja aiemmin esitetty liikennepalvelulain 173 a § eroavat toisistaan. Palveluntarjoajalle olisi voitu maksaa korvauksia, tukea tai avustusta siten kuin unionilainsäädännössä säädetään häiriötilanteessa, joka vaikuttaa lyhyellä aikavälillä merkittävästi joukkoliikenteen kysyntää ja tarjontaa alentavasti.

LVM:n kanta: Ministeriö ei tue ehdotusta. Ehdotettu 173 a § päädyttiin jättämään hallituksen esityksestä pois, sillä ehdotetun pykälän luonne olisi ollut lähinnä informatiivinen. Ehdotettu pykälä olisi perustunut palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohtaan, joka mahdollistaa sen, että toimivaltaiset viranomaiset voivat toteuttaa kiireellisiä toimia, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä. Tällaisia kiireellisiä toimia voivat olla sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua (suorahankinta) tai muodollinen sopimus julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkamisesta taikka vaatimus turvata tietyt julkisen palvelun velvoitteet. Palvelusopimus-

asetus on kansallisesti suoraan sovellettavissa olevaa oikeutta. Tämä ei kuitenkaan estä täydentävän ja täsmentävän kansallisen sääntelyn antamista. Kansallista sääntelyä tai ehdotettua pykälää ei kuitenkaan voida soveltaa vastoin Euroopan unionin lainsäädäntöä, tarkemmin palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohtaa. Valtionrahoituksen käytön osalta eduskunnalla on budjettivalta ja valtio on vuoden 2020 neljännessä lisätalousarviossa osoittanut joukkoliikenteen järjestäjille 100 miljoonan euron tuen. Tukea maksetaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen covid-19-epidemian aikana (179 a §)

Uudessa 179 a §:ssä säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien ilmoitusajasta covid-19-epidemian aikana. Oikeusministeriön mukaan muotoilu herättää kysymyksiä siitä, miten ja mikä taho toteaa epidemian tai sen päättymisen, sillä kyseisiä velvoitteita ei ole kuin epidemian aikana. Lisäksi epäselvää on, onko säännöksen tarkoituksena, että lain voimassaoloaika on ajateltu merkitsevän samaa kuin *covid-19-epidemian aikana* -käsite.

LVM:n kanta: Ministeriö ei näe tarpeelliseksi muuttaa ehdotettua muotoilua. Viittaamisella covid-19-epidemiaan on tarkoitus tuoda selvästi ilmi, että ehdotetun 179 a §:n mahdollistama poikkeus liittyy covid-19-epidemian aiheuttamiin poikkeuksellisiin tilanteisiin. Säännöksen tarkoituksena ei ole, että lain voimassaoloaika merkitsisi samaa, kuin käsite *covid-19-epidemian aikana*. Epidemian kestoa ei voida ennalta määrittää.

Hankintamenettelyt (165, 171 §)

Varsinais-Suomen ELY-keskus ehdottaa lausunnossaan, että lausuntovaiheessa liikennepalvelulain 165 §:ään ehdotettu 3 momentti sisällytettäisiin esitykseen (vaihtoehtoisesti 165 §:n 2 momenttia muutettaisiin vastaavasti). Varsinais-Suomen ELY-keskus toteaa, että tällä hetkellä liikennepalvelulain 165 §:n 2 momentti edellyttää hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin syyllistyneen liikenteenharjoittajan sulkemista pois tarjouskilpailusta. Käytännössä tämä ei ole kuitenkaan mahdollista, kun liikennepalvelulaista puuttuu viittaus hankintalain 88 §:ään. Lisäksi rikosrekisterilain 6 b §:ssä ei ole viittausta palvelusopimusasetukseen ja/tai liikennepalvelulakiin, minkä vuoksi on epäselvää, voiko tarjoaja saada rikosrekisteriotetta poissulkuperusteiden tutkimiseksi.

LVM:n kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö ehdotti hallituksen esitykseen alun perin uutta 165 §:n 3 momenttia, jolla tarjoajien soveltuvuusvaatimusten täyttymisen ja poissulkemisen edellytysten arviointiin voidaan lisäksi soveltaa, mitä mainitun lain 87 ja 88 §:ssä on säädetty. Lausuntokierroksella saadun palautteen perusteella esitettiin lisäksi muutosta rikosrekisterilain 6 b §:ään. Lausuntopalautteen perusteella oikeusministeriöltä ja Oikeusrekisterikeskukselta pyydettiin arvioita ehdotetusta muutoksesta 165 §:ään ja rikosrekisterilain 6 b §:ään. Oikeusministeriön näkökantana oli, että pykälämuutosten tekemiseen tarvitaan perusteellisempaa arviointia. Valmisteluaikataulusta johtuen riittävää arviointia muun muassa rikosrekisteriotetietojen

luovuttamisesta ja mahdollisista vaikutuksista henkilötietojen suojaan ei ehditty tekemään, ja ehdotukset päätettiin jättää jatkovalmisteluun. Muutoksia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2021.

Varsinais-Suomen ELY-keskus ehdottaa, että 171 §:ää koskevassa ehdotuksessa käytettäisiin termiä ”tietoverkko” termin ”verkkosivusto” sijasta. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen mukaan yleinen tietoverkko on vakiintunut käsite muualla lainsäädännössä, kuten hallintolaissa sekä laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

LVM:n kanta: Ministeriö ei näe tarpeellisena muuttaa ehdotettua muotoilua, vaan katsoo termin ”verkkosivusto” olevan selkeämpi ja lainsoveltajan kannalta ymmärrettävämpi kuin termi ”tietoverkko”.

Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen liikenteenohjausyhtiö Traffic Management Finland Oy:ltä (154 ja 179 §)

Tietopalvelun järjestämisvastuu

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota ehdotetun 154 §:n 2 momentin muotoiluun tietopalvelun järjestämisvastuun osalta. Oikeusministeriö toteaa, että pykälän perusteluiden valossa on ymmärrettävissä, että tietopalvelun järjestämisvastuuta ei ole tarkoitus siirtää yhtiölle, vaan ainoastaan palvelun toteuttaminen. Jotta tämä peruslähtökohta tulisi selkeästi esille, oikeusministeriö ehdottaa säännöstä tarkennettavaksi. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota myös saman momentin virkavastuusäännösten muotoiluun ja esittää tätä tarkennettavaksi. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että laissa mahdollistettaisiin kyseisten tehtävien hankkiminen ainoastaan Traffic Management Finland Oy:ltä, minkä vuoksi ehdotettuja 179 §:n 2 ja 3 momentteja tulisi täsmentää viittaamalla palveluntarjoajan sijasta Traffic Management Finland Oy:öön.

LVM:n kanta: Ministeriö voi hyväksyä oikeusministeriön esittämät muutokset.

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot ja tiedon maksuttomuus

Helsingin kaupunki on ottanut esille Liikenteenohjausyhtiön mahdollisuuden tuotteistaa tietoa ja myydä sitä eteenpäin liikkumispalvelujen kehittäjille. Helsingin kaupunki huomauttaa, että nykyisin tietoa on ollut tarjolla avoimen datan periaatteella maksutta ja maksullisuuden riskinä on se, että uusi toimintamalli vääristää kilpailua. Helsingin kaupunki tuo edelleen esiin, että tietojen maksuttomuutta puoltaa parhaillaan implementoitava avoimen datan direktiivi ja sen nojalla myöhemmin annettavat täytäntöönpanosäädökset, joissa maksutta annettavat arvokkaan tietoaineistot määritellään.

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Kuntaliitto huomioivat lausunnoissaan, että muutoksella ei toivottaisi olevan sellaisia negatiivisia vaikutuksia, että jatkossa liikennepalveluita tuottavat viranomaiset joutuisivat maksamaan näistä yhtiön tuottamista palveluista, kun tietoja tarvitaan liikennepalveluiden valvontaan, seurantaan, palveluiden tuottamiseen tai tiedottamiseen.

LVM:n kanta: Nykymuotoiset NAP-palvelut tarjotaan tälläkin hetkellä maksutta eikä tähän ole ajateltu tulevan muutosta. Tällä hetkellä tietopalveluja on kuitenkin pidetty riittämättöminä toimimaan matkaketjujen rakentamisen tietoalustana. Toimialan yritykset ja viranomaiset ovat käyneet keskusteluja palveluiden jatkokehitystarpeista. Nyt ehdotettavat lakimuutokset eivät velvoita lisäarvopalveluiden rakentamiseen, mutta toive on, että yhteistyön tuloksena alalle syntyy kaikkia osapuolia tyydyttävä ratkaisu laajemman tiedon ekosysteemin aikaansaamiseksi. Tässä ekosysteemissä myös yritykset voivat tuottaa osaa lisäarvopalveluista.

Hankintojen kilpailuttaminen ja lippu- ja maksujärjestelmät

PRO-Keskus Oy nostaa lausunnossaan esiin, että oman tuotannon ja Traffic Management Finland Oy:ltä tietopalvelun ostamisen lisäksi olisi hyvä jättää mahdollisuus myös palvelun kilpailuttamiseen. PRO-Keskus nostaa esiin, että liikkumisen tietopalvelun hankkimisen vaihtoehdot esityksessä ovat ”ei tehdä mitään”, tai hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä. Tekstistä puuttuu Pro-Keskuksen mukaan vaihtoehto kilpailuttaa toteutus avoimilla markkinoilla. Lisäksi PRO-Keskus huomioi lippu- ja maksujärjestelmien osalta, että kaupallisten monikansallisten järjestelmien käyttöön tulee jättää mahdollisuus, sillä pieni ja suljettu järjestelmä saattaa olla kilpailua estävä hanke.

LVM:n kanta: Ministeriö katsoo, ettei lausunto aiheuta muutostarpeita. Liikennepalvelulain nojalla kyse on Liikenne- ja viestintäviraston tuottamasta liikkumisen tietopalvelusta (NAP-palvelu). Avoin kilpailu ei tue tarvetta toiminnan järjestämiseen riittävän ohjauksen edellyttämällä tavalla. Tietopalvelun valtakunnallinen luonne ja sen merkitys viranomaisen järjestämälle joukkoliikenteelle ei tue tietopalvelun järjestämistä avoimella kilpailulla. Tietopalvelua tuottaessaan Traffic Management Finland Oy voi hankkia muun muassa tarvitsemiaan järjestelmäpalveluita myös muilta toimittajilta. NAP-palvelut eivät kata lippu- ja maksujärjestelmien hankkimista.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Traffic Management Finland Oy tuo lausunnossaan esiin, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella (PeVL 11/2004 vp, s. 2/I, PeVL 11/2002 vp, s. 5/I). Traffic Management Finland Oy toteaa, että sääntelystä pitäisi käydä ilmi myös julkista hallintotehtävää hoitavan oikeudellinen asema eli se, onko ulkopuoliselle tarkoitettu antaa julkisen hallintotehtävän hoitamiseen liittyviä itsenäisiä toimivaltuuksia vai vain viranomaista avustava epäitsenäinen asema. Traffic Management Finland Oy:n näkemyksen mukaan yhtiölle on nyt käsiteltävän lakiluonnoksen ehdotetussa muodossa tarkoitettu siirtää viranomaista avustava epäitsenäinen tehtävä. Lisäksi Traffic Management Finland Oy tuo esiin, että sille ei ole laissa määritelty itsenäistä oikeutta käsitellä tai käyttää liikkumispalveluiden tietopalveluun kertyviä tietoja.

LVM:n kanta: Ministeriö katsoo, että lausunto ei aiheuta muutostarpeita. Hallituksen esityksen perusteluissa on arvioitu muun muassa julkisen hallintotehtävän siirtämisen tarkoituksenmukaisuutta sekä yhtiölle siirtyviä tehtäviä. Myös oikeusministeriö on pitänyt esityksen perustuslaki- ja säätämisjärjes-

tysperusteluja riittävinä. Oikeusministeriö on valmistelun aikana sekä valiokunnalle antamassaan asiantuntijalausunnossa katsonut, että ehdotettu muutos on merkityksellinen perustuslain 124 §:n kannalta ja se on esitysluonnoksessa ja sen säätämisjärjestysperusteluissa tunnistettu sekä arvioitu asianmukaisesti. Tietojen käsittelyn itsenäisen oikeuden osalta ministeriö huomioi, että ehdotuksen tarkoituksena on, että osapuolet voivat lain nojalla tehtävässä sopimuksessaan tarkemmin määritellä oikeuksista. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan tätä ei tarvitse laissa suoraan erikseen määritellä.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset (181 §)

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

Kuntaliiton mukaan 181 §:ään ehdotetun lisäyksen ilmaisu vähäisessä määrin on tärkeää määritellä laissa erityisesti suhteessa ELY-keskusten tehtäviin. Kuntaliitto huomauttaa, että tulkinnanvaraisuus hämärtää kuntien ja ELY-keskusten työnjakoa kuntarajat ylittävän liikenteen järjestämisessä. Esitetyssä muodossa laki antaa ELY-keskuksille mahdollisuuden siirtää kokonaan kuntien vastuulle esimerkiksi kuntarajat ylittävää koululaisia ja työssäkäyntiä palvelevaa liikennettä.

LVM:n kanta: Ministeriö ei kannata ilmaisun määrittelemistä. Ministeriö toteaa, että ilmaisu vähäisessä määrin on jätetty tarkoituksella määrittelemättä, jotta säännöstä voidaan tulkinta joustavammin, kuntien ja kuntayhtymien vaihtelevat koot huomioiden. Ilmaisun määrittelemättä jättämisellä ei ole tarkoitus siirtää liikenteen järjestämisvastuuta ELY-keskuksilta kunnille, vaan antaa mahdollisuus liikenteen järjestämiseen joukkoliikennettä tukevalla ja palveluja parantavalla tavalla.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen mukaan 181 §:ään tulisi sisällyttää tarkempi säännös, joka ottaisi kantaa toimivaltakysymyksiin tilanteissa, kun joukkoliikennettä järjestetään usean kunnallisen tai seudullisen toimivaltaisen viranomaisen alueella. Toimivallan määrittelyssä tulisi huomioida myös se, kenellä on intressi hankkia liikennettä. Varsinais-Suomen ELY-keskus huomauttaa, että kunnallisten ja seudullisten toimivaltaisten viranomaisten määrän kasvamisen ja toimialueiden laajenemisen myötä joukkoliikenteessä on entistä enemmän yhteysvälejä, joissa liikenne ulottuu kahden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen alueelle.

LVM:n kanta: Ministeriö katsoo, että mahdollista liikenteen palveluista annetun lain 181 §:n laajempaa muuttamista tulee arvioida tarvittaessa myöhemmin uudelleen.

Hyväksymispäätöksiä koskevat muutokset (245 §:n osalta)

PRO-Keskus Oy toteaa lausunnossaan eduskunnalle, että liikenteen palveluista annetun lain 245 §:ssä myös huomautuksista tulisi tehdä kirjaus liikenneasioiden rekisteriin. Tällä on merkitystä silloin, kun luvanhaltija toistuvasti ei noudata säännöksiä ja määräyksiä. Toistuvista huomautuksista tulisi voida antaa varoitus ja ne tulisi huomioida arvioitaessa luvan peruttamisen edellytyksiä. Lisäksi taloudellisten seuraamusmaksujen määräämistä tulisi harkita näissäkin huomautuksia parempana vaihtoehtona, koska valvonnan lisäykselle on tarvetta ja huomautusten vaikutus on kyseenalainen motivoimaan niin valvovaa viranomaista, kuin ohjaamaan toimijoiden toimintaa oikean suuntaiseksi.

LVM:n kanta: Ministeriö ei tue ehdotusta. Ehdotus vaatii tarkempaa arviointia, kuin tässä vaiheessa on mahdollista tehdä. Ministeriö kuitenkin huomioi ehdotuksen ja pyytää Liikenne- ja viestintävirastosta tarkempaa selvitystä mahdollisuudesta toteuttaa ehdotus sekä sen vaikutuksista.

Katja Peltola
Ylitarkastaja
Palveluosasto, peruspalveluyksikkö

Monika Mutanen
Ylitarkastaja
Palveluosasto, peruspalveluyksikkö

Amanda Mäkelä
Ylitarkastaja
Konserniohjausosasto, ohjausyksikkö

Merita Erkkilä
Suunnittelija
Tieto-osasto, tietoliiketoimintayksikkö