Asia: K 3/2021 vp Hallituksen vuosikertomus 2020

Liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijalausunto

Katsaus toimintaympäristön ja toimialan muutoksiin

Toimintaympäristöön vaikuttavat pitkän aikavälin megatrendit, kuten ilmastonmuutos ja kaupungistuminen. Liikennealalla ilmastonmuutoksen hillintä vaatii suuria vähennyksiä hiilidioksidipäästöissä ja energiakulutuksessa. Kaupungistuminen ja väestörakenteen kehitys asettavat haasteita muun muassa palvelurakenteelle. Liikenne- ja viestintätoimialan palveluistuminen jatkuu, ja teknologiamurroksella on suuria vaikutuksia yhteiskuntaan ja liikennejärjestelmään.

Tietoverkkojen toimintavarmuuden ja turvallisen tiedonkäsittelyn tarve sekä käyttäjien luottamuksen vahvistaminen jatkuvat yhteiskunnan prosessien automatisoituessa ja digitalisoituessa sekä henkilöistä kerätyn datan määrän kasvaessa.

Kertomusvuonna liikenne- ja viestintäministeriötä ja sen toimialaa leimasivat koronavirusepidemiasta aiheutuneet toimenpiteet ja tehtävät. Hallinnonala on pyrkinyt varmistamaan yhteiskunnan toimintakykyä sekä kansalaisten turvallisuutta poikkeuksellisissa olosuhteissa. Koronavirusepidemia vähensi huomattavasti joukkoliikenteen matkustajamääriä ja lipputuloja. Erityisesti lento- ja laivaliikenteessä vaikutus on ollut dramaattinen. On epävarmaa, palautuvatko ihmisten liikkumistottumukset ennalleen. Digitaalisia palveluita on otettu laajasti muun muassa lisääntyneen etätyön myötä käyttöön. Tämän ovat mahdollistaneet toimivat verkkoyhteydet.

Hallinnonalan vaikuttavuustavoitteiden toteutuminen

Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää: Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt laskivat noin 3,4 prosentilla vuonna 2019 (tuorein tilastoitu vuosi). Liikennemäärät pääteillä vähenivät vuonna 2020 koronavirusepidemian myötä, minkä vuoksi myös liikenteen päästöt ovat todennäköisesti laskeneet entisestään. Liikenteen energiankulutus terawattitunneissa on pysynyt viime vuosina muuttumattomana ollen 50 terawattituntia vuosina 2016–2019. Vaihtoehtoisia käyttövoimia (sähkö, vety tai kaasu) hyödyntävien sekä ladattavien hybridiautojen osuus uusista henkilöautoista on kasvanut vuonna 2020 selvästi.

- Liikenteen toimialalla hallinnonalan pyrkimyksenä on nopeuttaa päästöjä vähentäviä toimia, parantaa liikenteen energiatehokkuutta, kasvattaa vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien autojen osuutta sekä lisätä kestävien kulkutapojen käyttöä. Vuonna 2020 hallinnonalan painopisteenä oli fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelu. Tiekartan tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä.

- Vaikuttavuustavoitteen saavuttaminen edellyttää myös tieto- ja viestintäteknologiasektorin (ICT) toimenpiteitä. ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategian valmistelun yhteydessä on lisätty ymmärrystä alan ympäristö- ja ilmastovaikutuksista ja arvioitu toimialan roolia ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Liikenteen ja viestinnän verkot ja palvelut ovat helpottaneet arkea ja edistäneet elinkeinonharjoittamista. Hallinnonalan vaikuttavuutta on arvioitu liikenne- ja viestintäverkon kattavuuden ja peiton sekä palveluiden hintakehityksen avulla. Kotitalouksista 87 prosentilla on mahdollisuus ottaa käyttöönsä

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

vähintään 10 megabittiä sekunnissa latausnopeudella varustettu kiinteä laajakaistayhteys (2019). Nopeampien laajakaistayhteyksien peitto on kasvanut selvästi. Viestintäpalveluiden reaalinen hintakehitys oli vuonna 2020 maltillista, eivätkä hinnat juuri muuttuneet vuoteen 2019 verrattuna. Internet-yhteyksien ja matkaviestintäpalveluiden hinnat ovat vuodesta 2010 lähtien laskeneet noin 15 prosentilla.

Vertailukelpoista tietoa liikenneverkon peittävyyden kehityksestä ei ole vielä saatavilla, mutta peittävyyden alueellista kehitystä seurataan jatkossa tarkastelemalla eri liikennemuotojen verkon peittävyyttä suhteessa väkilukuun.

Liikenteen reaaliset kuluttajahinnat ovat kehittyneet maltillisesti vuodesta 2010 alkaen (joukkoliikenteen hinta laskenut noin 6 prosentilla ja oman auton käytön hinta kasvanut noin 3 prosentilla). Vuonna 2020 oman auton käytön hinta laski noin 3 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna muun muassa polttoaineiden hintakehityksen myötä.

- Liikenne- ja viestintätoimialan palvelujen ja palvelukyvyn parantamiseksi tehtiin vuoden 2020 aikana tehty useita säädösmuutoksia. Taksisääntelyn epäkohtiin on puututtu antamalla eduskunnalle esitys havaittujen ongelmakohtien korjaamiseksi. Sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia uudistettiin 1.1.2021 voimaan tulleilla muutoksilla, joilla parannetaan muun muassa kuluttajien asemaa, edistetään viestintäverkkoinvestointeja ja viestintäpalveluiden saatavuutta sekä varmistetaan entistä paremmin verkkojen turvallisuus. Kaupallisen media-alan toimintaedellytysten parantamiseksi eduskunnalle annettiin esitys Yleisradion roolin tarkentamisesta julkisen palvelun mediatalona.

- Liikennejärjestelmän pitkäjänteiseksi kehittämiseksi valmisteltiin Liikenne 12 -suunnitelmaa parlamentaarisen ohjausryhmän ohjauksessa. Suunnitelmalla ohjataan ennakoivasti koko hallinnonalan toimintaa. Perusväylänpidon rahoitustasoon tehtiin hallitusohjelman mukainen pysyvä tasokorotus vuoden 2020 alusta lukien. Uusilla väylähankkeilla tuetaan muun muassa teollisia investointeja ja kaupunkiseutujen kestävää kehittymistä. Suurilla raidehankkeilla (Suomi-rata Oy, Turun Tunnin Juna Oy) edistetään kestävää kehitystä ja torjutaan ilmastonmuutosta.

<u>Uudet toimintamallit ja innovaatiot ovat vauhdittaneet hyvinvointia ja kilpailukykyä:</u> Euroopan digitaalisia valmiuksia koskevan DESI-indeksin vertailussa Suomi on edelleen kärjessä. Digibarometri-mittauksessa Suomi oli puolestaan vuonna 2020 sijalla kaksi. Kyberturvan ylläpitoon liittyvät näkymät sekä suomalaisten yritysten tippuminen kolme sijaa alemmaksi herättävät kuitenkin huolta. Digitalisaation vaikutukset suomalaisiin yrityksiin ovat jäämässä jälkeen verrokkimaista. Euroopan komission European innovation scoreboard 2020 -mittauksen (Euroopan komissio, European innovation scoreboard) mukaan Suomen innovaatioympäristö on EU:n huippua, mutta esimerkiksi korkean teknologian tuotteiden myynnillä ja kasvuyritysten lukumäärällä mitaten tulokset ovat kokonaistulosta heikompia.

- Edistyksellisellä ja innovaatiomyönteisellä lainsäädännöllä ja toimintaympäristöllä tuetaan uuden teknologian kehittämistä ja soveltamista. Digitalisaation ja automaation täysimääräisen hyödyntämisen tavoite on saatu osaksi joulukuussa 2020 julkaistua komission kestävän ja älykkään liikenteen strategiaa. Logistiikan digitalisaatiostrategialla on edistetty logistiikan ja satamien digitalisaatiota sähköisten kuljetusketjujen aikaansaamiseksi. Tämä toteuttaa myös liikennejärjestelmän tehokkuudelle ja ilmastolle asetettuja hallitusohjelman tavoitteita. Myös Suomen tavoittelemat liikenteen palvelujen sisämarkkinoita ja eri palvelujen lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevat säädöstoimet ovat mukana komission strategiassa.
- Viestintäverkkojen turvallisuutta on vahvistettu lisäämällä sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin vaatimus viestintäverkkojen kriittisten osien arvioinnista kansallisen turvallisuuden näkökulmasta. Kyberturvallisuuden kehittämisohjelmalla rakennetaan vahvaa suomalaisen kyberturvallisuuden ekosysteemiä.

- Suomi suunnittelee modernin radioverkkopohjaisen junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöönottoa. Edetessään järjestelmä on älyliikenteen suunnannäyttäjä. Sillä lisätään rautatieliikenteen kilpailukykyä, kustannustehokkuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistetaan digitalisaation ja automaation täysmittainen hyödyntäminen.

Juhapekka Ristola
Osastopäällikkö, ylijohtaja

Liite Toimenpiteet eduskunnan lausumien ja kannanottojen johdosta

LIITE: TOIMENPITEET EDUSKUNNAN LAUSUMIEN JA KANNANOTTOJEN JOHDOSTA

1. Lausuma ei anna enää aihetta toimenpiteisiin

Väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistus *HE 65/2011 vp – EV 53/2011 vp*

> Eduskunta edellytti 30.11.2011, että hallitus käynnistää väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen, jossa otetaan huomioon myös alusten ympäristöominaisuudet ja jäänmurtopalvelujen tosiasiallinen käyttö.

Väylämaksulakia muutettiin vuoden 2015 alusta siten, että väylämaksut puolitettiin vuosiksi 2015–2017 sekä yksikköhintojen että aluskäyntikohtaisen enimmäismaksun osalta. Väylämaksun alentamisella kevennettiin elinkeinoelämälle, erityisesti teollisuudelle, Itämeren rikkisääntelystä aiheutuvaa kustannusrasitetta. Eduskunta päätti marraskuussa 2020 jatkaa väylämaksupuolitusta vuoden 2021 loppuun saakka.

LVM on selvittänyt vuosien 2015–2017 kokemukset väylämaksun alentamisen vaikutuksista. Rikkisääntelyn kompensoinnille ei ole enää tarvetta, kun International Maritime Organizationin (IMO) asettama globaali rikkirajoitus tuli voimaan 1.1.2020.

Väylämaksujärjestelmän uudistamista selvitettiin ministeriön vetämässä työryhmässä vuosina 2017 - 2018. Työryhmä totesi raportissaan Väylämaksu ja muuttuva merenkulku, että väylämaksujärjestelmän kokonaisuudistukseen tarvittava tietopohja ei ole riittävä ja monet merenkulkuun vaikuttavat muutostekijät edellyttävät laajempaa selvittämistä, jotta väylämaksulle voitaisiin luoda pitkän aikavälin ratkaisu.

Tietopohjaa väylämaksun uudistamiseksi on kartutettu vuonna 2019 MERLOG 2030 -hankkeessa luomalla talvimerenkulun simulointimalli, jolla voidaan tutkia muun muassa jäänmurron tarpeen vaikutuksia talvimerenkulun kustannuksiin. Hankkeessa on myös arvioitu aluskannan talviliikennekelpoisuuden kehitystä IMO:n kansainvälisten energiatehokkuustoimien ehdoilla. IMO ja Euroopan komissio valmistelevat tahoillaan toimia kauppamerenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Näistä toimista tulisi saada selvyys ennen kuin voidaan arvioida alusten ympäristöominaisuuksien huomioon ottamista väylämaksussa.

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettuun lakiin tehtyjen muutosten toimivuus HE 86/2018 vp – EV 230/2018 vp

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkoin uudistuksen toimivuutta ja vaikutuksia sekä katsastustoiminnan laadun kehitystä ja erityisesti valvonnan toimivuutta ja että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin, jos katsastustoiminnan laatu ei parane nykytasosta

Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muutokset tulivat voimaan 1.11.2019.

Liikenne- ja viestintävirasto on vuoden 2020 aikana kehittänyt suorittamaansa katsastustoimipaikkojen valvontaa edelleen. Katsastuksenvalvonnan havaintojen sekä katsastuksessa tallennettujen vikahavaintojen analyysin perusteella katsastustoiminnan laatu vaikuttaa hieman parantuneen vuoden 2020 aikana. Vaikuttaa siltä, että nykyisellä valvontamallilla, resursoinnilla ja muilla tehdyillä toimenpiteillä kyetään vaikuttamaan myönteisesti katsastustoiminnan laatuun.

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa säännöllisesti katsastustoiminnan laatua Katsastusalan tilannekatsaus -raporteissa.

Liikenteen palveluista annetun lain kolmas vaihe *HE 157/2018 vp - EV 251/2018 vp*

> 1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin raskaan liikenteen ammattipätevyyskoulutuksen jatkovalmistelemiseksi työryhmäkäsittelyssä.
>
> 2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto saattaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin juoksevaksi.

Raskaan tieliikenteen ammattipätevyyden suorittamiseen liittyviä muutoksia koskeneet liikennepalvelulain 27–41 ja 193 § tulivat voimaan 1.1.2020. Koulutuksen ja nopeutetun koulutuksen rinnalle otettiin käyttöön ns. koevaihtoehto, joka mittaa samaa osaamista kuin koulutusjärjestelmä.

Valtioneuvoston asetuksella annettiin koemallia täydentävät säännökset 12.11.2020. Muutokset tulivat voimaan 16.11.2020. Valmistelun aikana tavattiin myös OKM:tä, Opetushallitusta sekä Puolustusvoimia. Asetuksen muutoksista järjestettiin avoin kuulemis- ja keskustelutilaisuus, jonne osallistui myös sidosryhmien edustajia 20 eri organisaatiosta. Lisäksi muutoksista järjestettiin erillinen lausuntokierros. OKM:n hallinnonalan säädösmuutokset annettiin 15.10.2020 ja ne tulivat voimaan 1.1.2021.

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta on tullut kaikilta osin voimaan 1.2.2021. Säädösmuutoksella lain lukunumerointi muutettiin juoksevaksi ja lakiin tehtiin lukunumeroinnin muutoksesta johtuvat korjaukset lakiviittauksiin.

Lex Malmi *EK 5/2018 vp – KAA 1/2017 vp*

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätoimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnot voivat jatkua hyvien yhteyksien ja etäisyyksien päässä.

Tavoitteena on ollut olemassa olevan lentopaikkaverkoston kehittämistä tukemalla luoda myös paremmat edellytykset Malmin lentokentän ilmailutoimintojen siirtämiselle lentopaikoille, jotka sijaitsevat kohtuullisen etäisyyden päässä pääkaupunkiseudulta.

Malmin lentokentälle ei ole löydetty yhtä yksittäistä korvaajaa, joten on pyritty kehittämään useita jo olemassa olevia lentopaikkoja niin, että ne voisivat yhdessä vastaanottaa Malmin lentokentän ilmailutoimintaa. Valittu toimintamalli tukee laajan lentopaikkaverkoston ylläpitämistä ja kehittämistä kustannustehokkaalla tavalla.

Ilmailu ja lentopaikkojen ylläpitäminen ovat lähtökohtaisesti markkinaehtoista toimintaa ja perustuvat käyttäjiltä perittäviin maksuihin. Ministeriöllä ei ole toimivaltaa määrätä yksityisiä yrityksiä siirtämään toimintojaan tietyille kentille, vaan harkintavapaus asiassa on toimijoilla itsellään. Useat keskeiset toiminnot ovat jo siirtyneet muille kentille.

LVM myönsi v. 2018 yhteensä 3,34 milj. euroa ja v. 2020 yhteensä 2,0 milj. euroa yleisilmailupaikkojen tukemiseen. Arvioinnissa huomioitiin eduskunnan antama lausuma. Parlamentaarisesti valmistellun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille myös tulevina vuosina.

LVM käynnisti loppuvuodesta 2020 vaikutustenarvioinnin koskien Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentoasemille myönnettyjä valtiontukia. Selvitys julkaistiin 8.6.2020. Selvityksen mukaan LVM:n tuella on pystytty parantamaan kohtuullisella etäisyydellä Malmin lentoasemalta sijaitsevien lentopaikkojen mahdollisuuksia ottaa vastaan Malmin ilmailutoimintoja.

2. Lausuman aiheuttamat toimenpiteet käynnissä

Uudet liikkumisvälineet *HE 24/2015 vp – EV 110/2015 vp*

> Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen sekä kevyen sähköajoneuvon käyttöä koskevien joko jalankulkijaa tai polkupyöräilijää koskevien säännösten rajanvedon toimivuutta ja vaikutusta liikenneturvallisuuteen, sekä että hallitus tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden turvaamiseksi.

Kevyiden sähköajoneuvojen ja erityisesti sähköpotkulautojen tieliikennekäyttö on lisääntynyt Helsingissä, Tampereella ja Turussa lautojen vuokraustoiminnan käynnistymisen myötä. Sähköpotkulaudat ovat jo vakiintunut osa sujuvaa kaupunkiliikennettä.

Käytön yleistyminen on lisännyt myös näihin ajoneuvojen käyttämiseen liittyviä turvallisuusongelmia. Liikkumisvälineiden käyttöön liittyviä säännöksiä on tarkennettu 1.6.2020 voimaan tulleessa uudessa tieliikennelaissa. Edellä mainittujen turvallisuusongelmien taustalla eivät kuitenkaan ole tieliikennelaissa säädettyjen liikennesääntöjen tai liikenteenohjauksen keinojen puutteet, vaan enemmänkin yleinen piittaamattomuus liikennesääntöjen noudattamisessa.

Hallitus seuraa edelleen tiiviisti uusien liikkumisvälineiden käyttöä tieliikenteessä osana uuden tieliikennelain vaikutusten arviointia ja hallitusohjelmaan perustuvan liikenneturvallisuusstrategian valmistelua. Strategian valmistelussa arvioidaan myös toimenpiteitä sähköpotkulautojen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Sisäministeriön johdolla valmistellaan lisäksi uutta liikenteenvalvonnan strategiaa, jossa uusien sähköajoneuvojen valvontaan on myös kiinnitetty huomiota.

Luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta *HE 161/2016 vp – EV 27/2017 vp*

> 1. Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana ja lupasääntelyn keventämisen myötä ei synny harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä.
>
> 2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi tiellä tapahtuvan ammattimaisen kuljettamisen määritelmää erityisesti harmaan talouden torjunnan osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin liikennemarkkinoiden terveen ja tasapuolisen toimintaympäristön turvaamiseksi.
>
> 3. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lakikokonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston tulee antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Pidemmän aikavälin seurantaa ja vaikutuksia koskeva selvitys tulee antaa valiokunnalle viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii yleisenä tieliikenteen lupa- ja valvontaviranomaisena. Tieliikenteen lupia valvotaan suunnitelmallisena vuosivalvontana ja yksittäisten lupahakemusten käsittelyn yhteydessä. Virasto hyödyntää myös asiakaspalautteita ja muita vihjetietoja, kuten epäilyjä ajoneuvojen rekisteröintipuutteista tai luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta. Valvonnan tehokkuutta on pyritty lisäämään ottamalla siihen mukaan riskiperusteiseen valvontaan liittyviä elementtejä ja tekemällä yhä tiiviimpää yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa.

LVM on taksisääntelyn tarkistamiseen liittyvän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä tehnyt yhteistyötä myös Verohallinnon kanssa taksisääntelyn toimivuuden arvioimiseksi. Verohallinto on jou-

lukuussa 2019 antanut verotusmenettelylakiin perustuvan päätöksen, jolla sivullisen tiedonantovelvollisuus Verohallinnolle laajenee koskemaan välitettyjä kuljetuksia tilanteissa, joissa kuljetuksen välittäjä välittää myös maksusuorituksen. Määräysmuutoksella parannetaan verovalvonnan kannalta tarpeellisten vertailutietojen saamista alustatalouden välityspalvelun tarjoajilta. Tiedot annetaan ensimmäisen kerran vuodelta 2020 tammikuussa 2021.

Kattavaa selvitystä liikennepalvelulain vaikutuksista taksialan harmaaseen talouteen ei ole vielä tehty. Verohallinnon syksyllä 2019 tekemät taksialan arvonlisäverotuksen muutoksia ja alustatalouden toimijoita koskeneet suppeammat selvitykset eivät osoittaneet, että taksialan harmaa talous olisi lisääntynyt liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen.

Liikennepalvelulain yhteydessä kotimaan tavarankuljetuksissa poistettiin 2–3,5 t kevyiltä hyötyajoneuvoilta ja ajoneuvoyhdistelmiltä liikennelupavaatimus ja säädettiin sen sijaan tavaraliikenteen palveluntarjoajille rekisteröitymisvelvollisuus Liikenne- ja viestintävirastoon. Muutoksen vaikutuksia harmaan talouden ja sen torjunnan kannalta seurataan yhteistyössä Liikenne-ja viestintäviraston kanssa.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että harmaaseen talouteen liittyvät lieveilmiöt tai muutkaan markkinahäiriöt liikennealalla olisivat merkittävästi lisääntyneet. LVM on seurannut ja arvioinut lainsäädännön toimivuutta yleisesti, ja tässä yhteydessä myös seurannut ammattimaisen liikenteen määritelmän toimivuutta. Tämän hetken tietojen valossa vaikuttaa siltä, ettei toimijoille tai valvontaviranomaisille ole syntynyt epäselvyyksiä toiminnan ammattimaisuuden arvioinnissa, eikä toisaalta ole havaittu, että esim. kimppakyytitoimintaa olisi jouduttu aiempaan verrattuna rajoittamaan lakimuutosten vuoksi.

LVM on toimittanut eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 19.12.2018 kirjallisen raportin lakikokonaisuuden ensivaikutuksista. LVM on arvioinut taksisääntelyn toimivuutta yhteistyössä eri viranomaisten kanssa syksyn 2019 aikana arviomuistiossa ja valtioneuvosto on jättänyt lokakuussa 2020 eduskunnalle havaittuihin muutostarpeisiin perustuvan hallituksen esityksen taksisääntelyn korjaamiseksi.

Ajokorttilain kokonaisuudistus *HE 146/2017 vp – EV 29/2018 vp*

> 1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa ajokorttiuudistusten toteutumista erityisesti liikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten toteutumisen osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin kilpailuvääristymien korjaamiseksi.
>
> 2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto teettää ja toimittaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle seurantatutkimuksen ehdotettujen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi erityisesti silmällä pitäen liikenteen tulevaisuuden toimintatapojen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin.

Ajokorttiuudistuksen vaikutusten seuranta käynnistettiin välittömästi lain tultua voimaan 1.7.2018. Liikenne- ja viestintävirasto pitää yllä jatkuvaa sähköistä palautekyselyä kuljettajantutkintopalveluista, joka jaetaan kaikille teoria-, käsittely- tai ajokokeessa olleille henkilölle. Tulokset raportoidaan kvartaaleittain ja ne ovat kumulatiivisia.

Erillisen ajokorttiuudistuksen vaikutuksia koskevan seurantatutkimuksen valmistelu käynnistyi kesällä 2020. Seurantatutkimus jakautuu eri osuuksiin. Vuonna 2020 Liikenne- ja viestintävirasto alkoi valmistella selvitystä, jossa käsitellään muun muassa poikkeusluvalla ajokortin saaneiden ajokieltotilastoja suhteessa muihin ikäryhmiin ja alustaviin lyhyen ajan turvallisuustilastoihin. Vuonna 2020 käynnistyi myös viraston teettämä tutkimus, jossa tarkastellaan uudistuksen taloudellisia vaikutuksia ajokortin hankkijoihin, autokoulualaan, kuljetusalaan ja viranomaisiin. Tutkimuksen on tarkoitus valmistua helmikuun 2021 loppuun mennessä. Liikenne- ja viestintävirasto teettää tutkimuksen uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutuksista ja tutkimuksen uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksien kehityksestä vuosien 2021–2022 aikana, kun tarvittavat tilastot ovat valmistuneet.

Liikenneturvallisuusvaikutusten arvioiminen tilastojen valossa vaatii riittävän pitkän ajan, jotta voidaan erotella satunnaisvaihtelun mahdollinen rooli itse muutoksen mahdollisesta vaikuttavuudesta osaamiseen kehittymiseen ja onnettomuuslukuihin. Ajokorttisääntelyn mahdollisia muutostarpeita tullaan arvioimaan seurantatutkimuksesta saatujen tietojen ja siitä tehtävien havaintojen pohjalta. Mikäli seurantatutkimus antaa aihetta lainsäädäntömuutoksille, niiden valmistelu voidaan käynnistää vielä tämän hallituskauden aikana. Kansallinen ajokorttilainsäädäntö pohjautuu suurelta osin EU-sääntelyyn. Suomi osallistuu aktiivisesti mahdolliseen EU:n ajokorttidirektiivin uudistustyöhön, sillä uudistuksella olisi merkittäviä vaikutuksia myös tulevaan kansalliseen lainsäädäntökehykseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle tullaan toimittamaan seurantatutkimus, kun riittävä tilastoaineisto on saatu kokoon, jotta muutoksia voidaan luotettavasti arvioida.

Uusi tieliikennelaki *HE 180/2017 vp – EV 65/2018 vp*

> 1. Eduskunta edellyttää, että uuden tieliikennelain uudistuksista tiedotetaan tiellä liikkujia tehokkaasti ja kattavasti, ja että lain vaikutuksia seurataan ja arvioidaan erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden osalta.

Viestintähanke käynnistyi kesällä 2019 ja siihen osallistuvat Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi Väylävirasto, Liikenneturva, poliisi ja LVM. Myös tieliikenteessä toimivia kansalaisjärjestöjä on pyydetty osallistumaan hankkeeseen. LVM seuraa uuden lain toimivuutta ja vaikutuksia. Seurantaa on myös hankkeistettu Liikenne- ja viestintävirastolle. Vaikutuksista tullaan raportoimaan laajemmin vuosien 2022 ja 2023 aikana.

Moottorikelkkailureittien avaaminen raskaille moottorikelkoille *HE 185/2018 vp - EV 172/2018 vp*

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa moottorikelkkailureittien avaamista raskaille moottorikelkoille, laatii reitinpitäjille ohjeet reitin soveltuvuuden arvioimiseksi raskaille moottorikelkoille ja toimittaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle ja ympäristövaliokunnalle selvityksen moottorikelkkailureittien avaamisesta raskaille moottorikelkoille viimeistään toukokuun 2022 loppuun mennessä.

Raskaita moottorikelkkoja koskevat säädösmuutokset tulivat voimaan 31.12.2018. LVM ja YM hankkivat reitinpitäjille suunnatut ohjeet reitin soveltuvuuden arvioimiseksi raskaille moottorikelkoille ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Sopimus ohjeistuksen laadinnasta tehtiin Maastotieto Oy:n kanssa ja ohje julkaistiin lokakuussa 2020.

Lisäksi ministeriöt ovat suunnitelleet moottorikelkkailureittien raskaille moottorikelkoille avaamisen seurantaa. Reitinpitäjiä on tiedotettu seurannasta ja heidän reittien avaamista raskaille moottorikelkoille koskevasta raportointivelvoitteestaan ohjeen julkaisemisen kanssa.

Oikaisuvaatimus väliaikaiseen ajokieltopäätökseen *HE 91/2019 vp – EV 75/2019 vp*

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi ja tarkistaa viipymättä ajokieltopäätösten oikaisuvaatimus- ja valitusoikeutta koskevat säännökset siten, että ajo-oikeudenhaltijan oikeusturva säilyy riittävänä, mutta säännökset eivät aiheuta viranomaisten resursseja tarpeettomasti rasittavaa päällekkäistä oikaisu- tai valitusasioiden käsittelyä.

Poliisihallituksen mukaan ajokieltopäätöksiä koskeva oikaisuvaatimusmenettely on poliisilaitoksissa tällä hetkellä sujuvaa, vaikka ajokieltopäätöksien muutoksenhakuun liittyvissä menettelyissä on poliisin näkökulmasta päällekkäisyyttä. Menettelyä on korjattu ja sujuvoitettu poliisissa ohjeistusta selkeyttämällä. On kuitenkin perusteltua, että ajokieltopäätösten oikaisuvaatimus- ja valitusoikeutta koskevia säännöksiä arvioidaan yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön ja sisäministeriön kanssa ajokorttilain uudistamisen yhteydessä. Ajokorttilaki on tarkoitus avata uudistuksille vielä tämän hallituskauden aikana, tällä hetkellä käynnissä olevan seurantatutkimuksen tulosten pohjalta.

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpano
HE 50/2020 vp – EV 68/2020 vp

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkkaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksiä koskevien poikkeusten toimivuutta ja säännösten valvontaa varmistaen niiden käytännön toimivuuden sekä ryhtyy tarvittaessa toimiin poikkeusten täsmentämiseksi.

LVM seuraa yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksiä koskevien poikkeusten toimivuutta ja säännösten valvontaa.

Ministeriön tiedossa ei toistaiseksi ole epäkohtia poikkeusten käytännön toimivuudessa eikä ministeriö tai Liikenne- ja viestintävirasto ole tähän mennessä saanut aiheesta palautetta.

Säädösmuutosten jälkiarviointi on tarkoitus toteuttaa vuonna 2022.

Laajakaistarakentamisen tuki *HE 221/2020 vp – EV 195/2020 vp*

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkoin lain tavoitteiden toteutumista ja varsinkin, että kuntien maksuosuudet eivät muodostu kohtuuttomiksi, ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin lain ja asetuksen muuttamiseksi.

Laajakaistarakentamisen tuesta annettu laki on tullut voimaan 1.1.2021. Lain nojalla annettavan valtioneuvoston asetuksen valmistelu on vielä kesken. Valtioneuvoston asetus kunnan maksuosuudesta ja nopean laajakaistayhteyden vähimmäisnopeudesta laajakaistahankkeessa on tarkoitus antaa helmikuussa 2021.

LVM:n on tarkoitus aloittaa lain tavoitteiden toteutumisen seuranta ja kuntien maksuosuuksien vaikutusten seuranta yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa, kun laajakaistatuen hakeminen ja hankkeiden toteutus ovat käynnistyneet.