LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Konserniohjausosasto

Asiantuntijalausunto

1.6.2022

Asia: K 2/2022 vp Hallituksen vuosikertomus 2021

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 energian kulutuksessa. Myös viestintäverkot, datakeskukset ja älylaitteet kuluttavat sähköä ja materiaaleja. Toisaalta tieto- ja viestintäteknologia-alalla on paljon mahdollisuuksia vähentää muun muassa liikenteen kasvihuonepäästöjä. Kaupungistuminen ja väestörakenteen kehitys vaikuttavat liikenteen ja viestinnän tulevaisuuteen asettamalla haasteita muun muassa palvelurakenteelle.

Yhteiskunnan tietoympäristöjen verkottuminen ja tiedon käsittelyyn liittyvien teknologioiden nopea kehitys sekä lisääntyneet kyberturvallisuushäiriöt ovat lisänneet kyberturvallisuuden kokonaistilan parantamistarvetta.

Valtioneuvosto asetti ministeriryhmän koordinoimaan digitalisaatio-, tieto- ja teknologiapolitiikkaa sekä datataloutta. Tavoitteena on luoda digitalisaatiolle ja datataloudelle yhteinen kansallinen visio ja tavoitteet vuoteen 2030.

Hallinnonalan vaikuttavuustavoitteiden toteutuminen

Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää: Kotimaan liikenteen hiilidioksidiekvivalenttipäästöt vähenivät 7,1 prosentilla vuonna 2020 (tuorein tilastoitu vuosi). Päästöjen vähenemisen selitti pääosin tieliikenteen ajosuoritteiden ja polttoaineiden myynnin selvä väheneminen. Koronaepidemia on vaikuttanut liikenteen kysyntään ja päästökehitykseen merkittävästi. Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien henkilöautojen osuus ensirekisteröinneistä nousi kertomusvuonna 32 prosenttiin (20 vuonna 2020). Joukkoliikenteen kysyntä pysyi epidemian aiheuttamien rajoitusten ja kansalaisten matkustuskäyttäytymisen muutosten vuoksi alhaisella tasolla myös vuonna 2021.

- Valtioneuvosto teki periaatepäätökset kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (fossiilittoman liikenteen tiekartta) sekä lentoliikenteen ja meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Merenkulun ja ilmailun kansainvälisissä järjestöissä pyrittiin edistämään kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinoja. Kansainvälisen meriliikenteen päästövähennyskeinoista ei kuitenkaan saavutettu kansainvälistä yhteisymmärrystä eikä merkittävää edistystä. Ilmailun päästövähennyskeinoista neuvotellaan vuonna 2022.

- Kertomusvuonna julkaistuun tieto- ja viestintäteknologia-alan (ICT) ilmasto- ja ympäristöstrategiaan on koottu keinot, joilla ICT-alan hiili- ja ympäristöjalanjälki pienenee ja digitalisaation hyödyt saadaan käyttöön.

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. Vähintään 100 megabittiä sekunnissa

latausnopeudella varustettu kiinteä laajakaistayhteys oli saatavilla 65 prosenttiin kotitalouksista (2020). Vähintään 300 megan nopeuden saatavuus oli 56 prosenttia ja vähintään 1 000 megan 51 prosenttia. Nopean 5G 100 megan mobiililaajakaistan saatavuus nousi vuoden 2021 kolmanteen vuosineljännekseen mennessä 78 prosenttiin kotitalouksista.

Koronaepidemian aikana joukkoliikennepalvelujen, etenkin linja-autovuorojen tarjonta maakuntien liikenneverkoilla, on vähentynyt. Verkkojen liikennöitävyys on säilynyt hyvänä ja asiakastyytyväisyys on monelta osin parantunut.

Sekä viestintäpalveluiden että joukkoliikennelippujen hinnat nousivat hieman vuonna 2021 edellisvuodesta. Internet-yhteyksien ja matkaviestintäpalveluiden hinnat olivat kuitenkin vuonna 2021 kuluttajahintaindeksin kehitykseen suhteutettuna noin 15 prosenttia alhaisempia kuin vuonna 2010 ja joukkoliikennelippujen hinnat olivat vuonna 2021 noin kuusi prosenttia alhaisempia kuin vuonna 2010. Yksityisauton käytön kustannukset nousivat vuodesta 2020 vuoteen 2021 noin kahdeksalla prosentilla. Ne ovat nousseet yleistä kuluttajahintaindeksiä nopeammin myös pidemmällä aikavälillä muun muassa polttoaineiden hintakehityksen myötä.

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 annettiin eduskunnalle keväällä 2021. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Lisäksi tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

- Taksiliikenteen havaittuihin epäkohtiin liittyvät liikennepalvelulain korjaukset tulivat voimaan. Raskaan tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä yhdenmukaistettiin, kuljetusalan reilua ja tasapuolista kilpailua edistettiin sekä valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä ja liikenneturvallisuutta parannettiin saattamalla voimaan EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketti.

- Yleispalvelulaajakaistan yhteysnopeutta nostettiin 5 megabittiin sekunnissa syksyllä 2021 annetulla valtioneuvoston asetuksella. Samalla yleispalveluyhteyden laatuvaatimuksia tiukennettiin.

- Yhteiskunnan kyber- ja tietoturvan parantamiseksi ja kehittämiseksi hyväksyttiin kesäkuussa periaatepäätös tietoturvan ja tietosuojan parantamiseksi yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla ja periaatepäätös kyberturvallisuuden kehittämisohjelmasta.

Uudet toimintamallit ja innovaatiot ovat vauhdittaneet hyvinvointia ja kilpailukykyä: Euroopan digitaalisia valmiuksia koskevan DESI-indeksin vertailussa Suomi putosi kärkipaikalta toiseksi, mutta on silti kehittynyt kaikilla vertailun osa-alueilla. Suomi erottuu hyvillä arvioilla erityisesti inhimillisen pääoman, yritysten digiteknologian käytön sekä digitaalisten julkisten palveluiden kategorioissa. Digibarometrissa Suomi sijoittui toiseksi. Suomalaisten yritysten ICT-pääoman vaikutus bruttokansantuotteeseen on vertailumaista heikoimpien joukossa. Suomessa myös verkkokauppa kasvoi monia Euroopan maita hitaammin.

Euroopan komission European Innovation Scoreboard 2021 -mittauksen mukaan Suomen innovaatioympäristö on EU:n huippua, mutta heikompia osa-alueita olivat esimerkiksi korkean teknologian tuotteiden vienti, yritysten investoinnit muuhun kuin tutkimus- ja kehitystoimintaan sekä ympäristön kestävyys.

- Hallinnonalalla on jatkettu toimia edistyksellisen ja innovaatiomyönteisen lainsäädännön ja toimintaympäristön kehittämiseksi. Kaikkia liikennemuotoja koskeva valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä vahvistettiin ja liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma julkaistiin marraskuussa 2021.

Periaatepäätöksen ja suunnitelman toimenpiteet ohjaavat liikenteen automaatiokehitystä vastaamaan kestävästi ja turvallisesti ihmisten tarpeisiin.

- Koronaepidemia on varjostanut kansallisesti henkilöliikenteen digitalisointia ja liikkumisen palveluiden kehitystyötä. EU:n kestävän ja älykkään liikenteen strategiaan ja säädösaloitteisiin liittyvä vaikuttamistyö on kuitenkin tuottanut tuloksia. Innovaatioita, digitalisaatiota sekä multimodaaleja digitaalisia liikkumispalveluja tukevat sääntelytoimet ovat edenneet.

- Logistiikan digitalisaatiota koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen toimeenpano on käynnistetty. Toimenpiteillä pyritään tiedon tehokkaampaan hyödyntämiseen kuljetusketjuissa ja liikenteen solmukohdissa. Lisäksi kehitetään logistiikan sääntely- ja tietoympäristöjä sekä logistiikan kyber- ja tietoturvallisuutta.

- EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen rahoituksella on käynnistetty raideliikenteen digitalisointia kehittävä Digirata-hanke. Tavoitteena on, että Suomi ottaisi käyttöön modernin radioverkkopohjaisen rautateiden kulunvalvontajärjestelmän koko rataverkolla vuoteen 2040 mennessä.

- EU:n monivuotisen rahoituskehyksen turvin on käynnistetty datainfrastruktuurin kehittäminen ihmiskeskeisen, arvopohjaisen sekä avoimen ja kilpaillun datan sisämarkkinan aikaansaamiseksi. Käynnistetyt toimet parantavat merkittävästi investointivarmuutta ja edellytyksiä dataan perustuvalle liiketoiminnalle.

Miikka Rainiala
Osastopäällikkö

Liite Toimenpiteet eduskunnan lausumien ja kannanottojen johdosta

LIITE: TOIMENPITEET EDUSKUNNAN LAUSUMIEN JA KANNANOTTOJEN JOHDOSTA

Lausuma ei anna enää aihetta toimenpiteisiin

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 luokkaan kuuluvat sähköpotkulaudat ovat vakiintunut osa sujuvaa kaupunkiliikennettä. Sähköpotkulautojen yleistyminen on kuitenkin tuonut mukanaan myös turvallisuusongelmia. Liikkumisvälineiden käyttöön liittyviä säännöksiä on tarkennettu 1.6.2020 voimaan tulleessa uudessa tieliikennelaissa. Turvallisuusongelmien taustalla eivät ole tieliikennelaissa säädettyjen liikennesääntöjen puutteet, vaan enemmänkin yleinen piittaamattomuus liikennesääntöjen noudattamisessa sekä potkulautojen kuljettaminen päihtyneenä.

Hallitus seuraa ja arvioi sähköpotkulautojen ja muidenkin uusien liikkumisvälineiden käyttöä osana uuden tieliikennelain vaikutusten arviointia ja hallitusohjelmaan perustuvan liikenneturvallisuusstrategian valmistelua. Strategian valmistelussa arvioidaan myös uusia toimenpiteitä sähköpotkulautojen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Sisäministeriön johdolla valmistellaan lisäksi uutta liikenteenvalvonnan strategiaa, jossa uusien sähköajoneuvojen valvontaan on myös kiinnitetty huomiota. Molemmat strategiat tullaan antamaan vuoden 2022 aikana.

Lex Malmi, Laki Helsinki-Malmin lentopaikasta
KAA 1/2017 vp – EK 5/2018 p

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

Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi vuonna 2018 yhteensä 3,34 miljoonaa euroa valtionavustuksia lentokenttäinfrastruktuurin kehittämiseen eri lentopaikoilla pääosin Etelä-Suomessa. Samoin vuonna 2020 liikenne- ja viestintäministeriö myönsi yhteensä 2,0 miljoonaa euroa yleisilmailupaikkojen tukemiseen. Arvioinnissa huomioitiin eduskunnan antama lausuma. Avustusmääräraha kohdennettiin yleisilmailua ja ammatillista yleisilmailua tukevaan toimintaan.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille myös tulevina vuosina. Avustuksia myönnettäisiin noin 1 miljoona euroa vuosittain, minkä lisäksi valtio varautuu rahoittamaan toimialan kehittämiseen liittyviä pilotteja. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan lentopaikkojen tuen

kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Toissijaisesti tuetaan ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämistä ja muita toimintoja.

LVM käynnisti loppuvuodesta 2020 vaikutustenarvioinnin koskien Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentoasemille myönnettyjä valtiontukia. Osana selvitystä tarkasteltiin, ovatko valtion myöntämät tuet mahdollistaneet Malmin kentän toimijoiden siirtymistä muille korvaaville kentille. Selvitys valmistui kevään 2021 aikana. Sen mukaan yleisilmailun lentopaikkojen tuella on pystytty parantamaan kohtuullisella etäisyydellä Malmin lentoasemalta sijaitsevien lentopaikkojen mahdollisuuksia ottaa vastaan Malmin ilmailutoimintoja.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää omistuksesta riippumatta lentokenttien rakentamiseen ja pitämiseen tarvittavat luvat ilmailulain nojalla. Tarvittavan ympäristöluvan myöntää itsenäisen harkintavallan puitteissa aluehallintovirasto lentoasemille ja kunnan ympäristönsuojeluviranomainen muulle lentopaikalle kuin lentoasemalle.

LVM pyysi alkuvuodesta 2021 Liikenne- ja viestintävirastoa laatimaan selvityksen olemassa olevan lentokenttäverkoston palveluntarjonnasta sekä yleis- ja harrasteilmailun markkinasta. Selvityksessä käsiteltiin omina kokonaisuuksinaan Etelä-Suomen kenttäverkostoa ja erityistä huomiota kiinnitettiin Malmilta siirtyvien toimijoiden tarpeisiin. Selvityksessä tarkasteltiin myös kenttien ympäristölupia. Etelä-Suomen osalta tulevaisuuden kasvava kysyntä kohdistuu ennen kaikkea Hyvinkään, Nummelan ja Pyhtään lentopaikkoihin.

Lupaehdot voivat rajoittaa joidenkin lentopaikkojen halukkuutta tarjota uusi kotikenttä Malmilta poistuville toimijoille. Näitä tekijöitä voivat olla hallitilan rakentaminen, huoltotoiminnan suorittaminen vain halleissa, operaatiomäärät, operaatioajat, polttoaineen säilyttäminen, suurin sallittu kentän kautta kulkeva polttoainemäärä vuodessa tai muut vastaavat itse toimintaan tai mahdollisesti kenttäalueella suoritettavaan oheistoimintaan liittyvät rajoitteet. Suurimmalla osalla kentistä nykyinen ympäristölupa mahdollistaisi ainakin rajoitetun operaatiomäärien kasvattamisen. LVM ja YM ovat yhdessä keskustelleet liikenne- ja viestintävaliokunnan esittämästä huolista, jotka liittyvät muun muassa ympäristölupiin.

Lausuman aiheuttamat toimenpiteet käynnissä

<u>Luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta</u>
<u>HE 161/2016 vp – EV 27/2017 vp</u>

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.

1. Liikenne- ja viestintävirasto toimii yleisenä tieliikenteen lupa- ja valvontaviranomaisena. Tieliikenteen lupia valvotaan suunnitelmallisena vuosivalvontana ja yksittäisten lupahakemusten

käsittelyn yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto 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. Liikenne- ja viestintävirasto on jatkanut koronapandemian vuoksi keskeytynyttä taksi- ja tavaraliikenteen kenttävalvontaa yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto on myös valvonut tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden vakavaraisuutta sekä taksiliikenneluvan haltijoiden taloudellista tilannetta Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön toimittamien yritysluokittelutietojen perusteella.

Keväällä 2021 hyväksytyssä taksisääntelyn korjaussarjassa liikennepalvelulakiin tehtiin useita luvanvaraisen taksiliikenteen valvontaa ja harmaan talouden torjuntaa tukevia muutoksia. Verovalvonnan tehostamiseksi liikennepalvelulakiin lisättiin velvoite kerätä kaikista taksikyydeistä laissa määritellyt tiedot sähköisessä muodossa. Viranomaisvalvonnan edellytysten parantamiseksi liikennepalvelulakiin lisättiin myös muun muassa velvoite käyttää taksiliikenteessä taksivalaisinta, velvoite hankkia y-tunnus jo ennen taksiliikenneluvan myöntämistä ja velvoite pitää taksiliikennelupa tai sen jäljennös mukana taksiajoneuvossa. Verohallinto on vuoden 2021 aikana suorittanut taksiliikenteeseen kohdennettua verovalvontaa omien toimivaltuuksiensa nojalla.

Liikennepalvelulain yhteydessä kotimaan tavarankuljetuksissa poistettiin 2–3,5 tonnin painoisilta kevyiltä hyötyajoneuvoilta ja ajoneuvoyhdistelmiltä liikennelupavaatimus ja säädettiin sen sijaan tavaraliikenteen palveluntarjoajille rekisteröitymisvelvollisuus Liikenne- ja viestintävirastoon. Niin sanotun EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin säännökset tuovat vuoden 2022 helmikuussa liikennelupavelvollisuuden 2,5–3,5 tonnin painoisille kevyille hyötyajoneuvoille kansainväliseen rajat ylittävään tavaraliikenteeseen. Liikkuvuuspaketin täytäntöönpanoa koskevalla hallituksen esityksellä (HE 194/2021 vp) muutettiin samalla kansallisia rekisteröitymisehtoja tavaraliikenteeseen niin, että toiminnan edellytykseksi säädettiin palveluntarjoajalle Y-tunnusvaatimus sekä tavaraliikenteessä käytettävän ajoneuvon kokonaismassan alarajaa nostettiin 2 tonnista 2,5 tonniin. Jos rekisteröitymistä tavaraliikenteeseen ei ole asianmukaisesti tehty, niin jatkossa se rinnastuu luvattomaan liikenteen harjoittamiseen. Muutoksen vaikutuksia harmaaseen talouteen ja sen torjuntaan seurataan yhteistyössä Liikenne-ja viestintäviraston ja muiden valvovien viranomaisten kanssa.

2. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen liittyvää taksiliikennelupavaatimusta täsmennettiin toukokuussa 2021 voimaan tulleella liikennepalvelulain muutoksella siten, että laista käy selkeämmin ilmi, että taksiliikennelupaa vaaditaan sekä ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä laissa mainituilla ajoneuvoilla, että näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle. Määritelmän on katsottu turvaavan sekä harmaan talouden torjunnan, että kimppakyytien ja muiden vastaavien kuljetusten jatkumisen aiemman käytännön mukaisesti. Tämän hetken tietojen valossa vaikuttaa siltä, ettei ammattimaisuuden arvioinnissa ole syntynyt epäselvyyksiä, eikä toisaalta ole havaittu, että esimerkiksi kimppakyytitoimintaa olisi jouduttu aiempaan verrattuna rajoittamaan lakimuutosten vuoksi. Valvontaan käytettävissä olevien resurssien niukkuus vaikuttaa saatujen tietojen mukaan kuitenkin käytännössä siihen, missä määrin esimerkiksi sosiaalisessa mediassa tapahtuvaa mahdollisesti ammattimaista toimintaa voidaan valvoa.

3. 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 valtioneuvoston lokakuussa 2020 eduskunnalle jättämät havaittuihin muutostarpeisiin perustuneet ehdotukset taksisääntelyn korjaamiseksi sisällytettiin syksyllä 2020 eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen ja ne tulivat voimaan osin keväällä 2021 ja osin syksyllä 2021. Liikennepalvelulaista on käynnistynyt ulkopuolisen toimijan

suorittama jälkiarviointi. Sen pohjalta eduskunnalle on tarkoitus antaa pidemmän aikavälin seurantaa koskeva selvitys vuoden 2022 loppuun mennessä.

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.

1. 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.

Vuodesta 2001 on lisäksi tehty Liikenne- ja viestintäviraston toimesta uusien kuljettajien seurantatutkimusta, jonka aineisto kerätään kyselytutkimuksella. Tutkimus tuottaa tietoa kuljettajaopetuksesta ja sen toimivuudesta ja uusien kuljettajien liikenneturvallisuuden kehityksestä sekä ajotottumuksista. Tutkimuksen tulokset julkaistaan vuositasolla.

Vuoden 2020 tutkimus sisältää erityistarkastelun 17-vuotiaana poikkeusluvalla ajokortin hankkineista. 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. Selvitys julkaistiin maaliskuussa 2021. Vuonna 2020 käynnistyi myös Liikenne- ja viestintäviraston teettämä tutkimus, jossa tarkastellaan uudistuksen taloudellisia vaikutuksia ajokortin hankkijoihin, autokoulualaan, kuljetusalaan ja viranomaisiin. Tutkimus julkaistiin maaliskuussa 2021. 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 muutostarpeita on arvioitu ja tullaan arvioimaan seurantatutkimuksesta saatujen tietojen ja siitä tehtävien havaintojen pohjalta.

LVM käynnisti lainsäädäntöhankkeen ajokorttilain muuttamiseksi keväällä 2021. Hankkeen tavoitteena on parantaa erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta sekä joustavoittaa ajokortin hankintaa ja viranomaistoimintaa. Kansallinen ajokorttilainsäädäntö pohjautuu suurelta osin EU-sääntelyyn. Suomi osallistuu aktiivisesti mahdolliseen EU:n ajokorttidirektiivin uudistustyöhön, sillä uudistuksella olisi merkittäviä vaikutuksia myös tulevaan kansalliseen lainsäädäntökehykseen.

2. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle tullaan toimittamaan seurantatutkimus, kun kaikki sen osat ovat valmistuneet.

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

> 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.

Lain voimaantulon yhteydessä sidosryhmät ja viranomaiset tiedottivat aktiivisesti tulevista muutoksista. LVM on seurannut uuden tieliikennelain toimivuutta ja vaikutuksia lain voimaantulon 1.6.2020 jälkeen. Seurantaa tekee myös Liikenne- ja viestintävirasto. Vaikutuksista tullaan raportoimaan 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. LVM toimittaa selvityksen liikenne- ja viestintävaliokunnalle sekä ympäristövaliokunnalle toukokuun 2022 loppuun mennessä.

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 LVM:n ja SM:n kanssa mahdollisen laajemman ajokorttilain muutoksen yhteydessä myöhemmin.

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.

Taksipalveluiden saatavuuden parantaminen ja julkisesti tuettujen kuljetusten kehittäminen
HE 176/2020 vp – EV 34/2021

> 1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi ja toteuttaa viipymättä kaikki lainsäädännölliset ja muut toimenpiteet, jotka tarvitaan taksipalvelujen saatavuuden parantamiseksi eri alueilla.
>
> 2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto käynnistää ja toteuttaa viipymättä lainsäädäntöhankkeen ja muut tarvittavat toimenpiteet julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi ja nykyisten haasteiden ratkaisemiseksi yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

1. Liikennepalvelulakiin täsmennettiin toukokuussa 2021 kaikkien henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajien velvollisuus toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston tarkentava määräys toimitettavista tiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista tuli voimaan marraskuussa 2021.

Luotettavan tilannekuvan muodostaminen saatavuustilanteesta edellyttää, että täsmennetyt velvoitteet ovat olleet riittävän kauan voimassa ja taksitoimijat ovat voineet toimittaa tietoja niiden perusteella. Alustavan tilannekuvan muodostaminen voinee tapahtua aikaisintaan syksyllä 2022.

2. Parlamentaarisesti valmistellun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan kuntien ja valtion tulee edistää pitkäjänteisesti henkilökuljetusten yhdistelyä ja siihen kohdennetaan myös valtion tukea. Kuljetusten yhdistelyssä tulisi suunnitelman mukaan arvioida muun muassa mahdollisuuksia yhdistellä kuntien ja Kansaneläkelaitoksen hankkimaa tai korvaamaa lakisääteistä liikennettä toisiinsa sekä joukkoliikenteeseen ohjeistuksen ja yhtenäisten hankintakäytäntöjen avulla. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä on suunniteltu ministeriöiden ja sidosryhmien välistä yhteistyötä julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisessä.

LVM on syksyllä 2021 esittänyt STM:lle joko erillisen tai muuhun julkisesti tuettujen kuljetusten kehitystyöhön sisältyvän poikkihallinnollisen työryhmän perustamista arvioimaan niiden haasteita ja mahdollisia lainmuutostarpeita sekä kuljetusten yhdistelyn mahdollisuuksia. Julkisesti tuettuihin kuljetuksiin, kuten sairaanhoitoon liittyviin niin sanottuihin KELA-kuljetuksiin, liittyvä sääntely on isolta osin STM:n hallinnonalaan kuuluvaa. Kokonaisuuteen vaikuttavat olennaisesti vielä kesken olevat selvitykset ja ratkaisut yhtäältä monikanavarahoituksen purkamisesta ja tulevien hyvinvointialueiden roolista julkisesti tuettujen kuljetusten järjestämisessä ja toisaalta kuljetusten järjestämisen toteutustavasta. Julkisesti tuettuihin kuljetuksiin liittyvät jatkotoimet odottavat näihin liittyviä ratkaisuja. Kansaneläkelaitos on kuitenkin kesällä 2021 kilpailuttanut KELA-kuljetukset siten, että vuoden 2022 alusta jokaisessa maakunnassa on yhden sijasta kaksi kokonaispalveluntarjoajana toimivaa KELA-kuljetusten välityskeskusta. Valinnanmahdollisuuden oletetaan vaikuttavan myönteisesti julkisesti tuettujen KELA-kuljetusten toteuttamiseen.

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 (1262/2020) tuli voimaan 1.1.2021 ja sen nojalla annettu valtioneuvoston asetus tuli voimaan 15.3.2021. Liikenne- ja viestintävirasto tukiviranomaisena sai kevään ja kesän aikana yhteensä 36 markkina-analyysipyyntöä maakunnan liitoilta, mikä viittaa siihen, että kiinnostusta tukea kohtaan on.

EU:n valtiontukisääntelyn muutoksista johtuen laajakaistatukilakia ja asetusta muutettiin syksyllä 2021. Tämä asetti aikataulullisia haasteita hankealueiden kilpailutukselle ja tuensaajan valinnalle voimassa olevan lain mukaisin ehdoin. Maakunnan liittojen ja kuntien suunnittelemien hankealueiden markkina-analyysien valmistuessa lakimuutosten valmistelu oli jo käynnissä. Maakunnan liitot eivät kilpailuttaneet hankealueita, vaan jäivät odottamaan lakimuutosten voimaantuloa, koska tuenhakijan valintaprosessille ja tuen myöntämiselle jäävää aikaa pidettiin liian lyhyenä.

Hankealueiden kilpailutuksen odotetaan alkavan, kun EU:n ryhmäpoikkeusasetuksen edellyttämät lakimuutokset ovat tulleet voimaan helmikuussa 2022 ja markkina-analyysit on päivitetty uusien edellytysten mukaisesti. 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.

Vahvan sähköisen tunnistamisen markkinat ja hintasääntelyn tarpeellisuus
HE 237/2020 vp – EV 17/2021 vp

> Eduskunta edellyttää, että liikenne- ja viestintäministeriö toimittaa vuosittain liikenne- ja viestintävaliokunnalle selvityksen vahvan sähköisen tunnistamisen markkinasta ja tarjonnasta kerätystä tiedosta ja arvion hintasääntelyn jatkamisen tarpeellisuudesta.

Vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä luottamuspalveluista annettuun lakiin lisättiin keväällä 2021 säännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on jatkossa vuosittain kerätä ja koostaa tilastotietoa vahvan sähköisen tunnistamisen markkinasta.

Ensimmäinen vahvan sähköisen tunnistuspalvelun tarjoajille suunnattu markkinatietokysely toteutetaan virastossa keväällä 2022. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle tullaan toimittamaan lausuman mukainen selvitys välittömästi sen jälkeen, kun riittävä aineisto on saatu kokoon ja analysoitua.

Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimusten vaikutukset
HE 70/2021 vp – EV 106/2021 vp

> 1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa sääntelyn vaikutuksia alusta lähtien tiiviisti erityisesti harvaan asutumpia alueita ja tarjouskilpailuihin osallistuvia yrityksiä koskevien vaikutusten osalta ja ryhtyy tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen esityksessä tarkoitettua sääntelyn väliarviointia.
>
> 2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii jo ennen esityksessä tarkoitettua väliarviointia kuntien rahoitusperiaatteen toteutumisesta myös käytännössä ja lisäksi varmistaa riittävin tuki- ynnä muin tarvittavin

toimenpitein, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö esityksen mukaisiin tarkoituksiin on mahdollista myös niillä alueilla, joilla lataus- ja jakeluinfrastruktuuria ei synny markkinaehtoisesti.

1. Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksesta annetun lain velvoitteet on jaoteltu kahdelle eri hankinta-ajanjaksolle. Ensimmäinen ajanjakso on 2.8.2021–30.12.2025 ja toinen ajanjakso on 1.1.2026–30.12.2030. Lain velvoitteet tulivat voimaan 2.8.2021 ensimmäisen hankinta-ajanjakson alkaessa ja ne koskevat ainoastaan 2.8. jälkeen kilpailutettuja uusia hankintoja.

Koska hankinta-ajanjakso on vasta käynnistynyt, ei lain vaikutuksia ole vielä tässä vaiheessa edellytyksiä tarkastella. Arviointia sääntelyn vaikutuksista ja mahdollisista tarvittavista muutoksista tehdään hankinta-ajanjakson edistyessä. Myöskään kuntien rahoitusperiaatteen toteutumista ei ole edellytyksiä arvioida näin varhaisessa vaiheessa.

2. Julkisin varoin on tuettu julkisen latausinfrastruktuurin kehittymistä alueille, joihin latauspisteitä muuten ei syntyisi. Valtio tukee julkisen lataus- ja jakeluinfrastruktuurin rakentumista liikenteen infrastruktuurituen avulla. Valtion vuoden 2022 talousarviossa julkisiin liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuuri-investointeihin on varattu 13,2 miljoonaa euroa osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Lisäksi valtio tulee yksityisen latausinfrastruktuurin rakentamista taloyhtiöiden ja työpaikkojen omistamilla kiinteistöillä. Tukeen on varattu yhteensä 10 miljoonaa euroa vuonna 2022.

TEM on esittänyt vuosien 2023–2026 julkisen talouden suunnitelmaan määrärahoja julkisen latausinfrastruktuurin rakentamiseen fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti. LVM:n laatimassa fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausinfran tukemiseen varataan 8,5 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä 34 miljoonaa euroa vuosille 2022–2025. Kaasuajoneuvojen tankkausasemien tukemiseen varataan 5 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä 20 miljoonaa euroa vuosille 2022–2025.

<u>Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 VNS 2/2021 vp – EK 23/2021 vp</u>

1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.

2. Eduskunta edellyttää, että digitalisaation, liikennettä koskevan tiedon ja liikenteen uusien palvelujen mahdollistavien kilpailukyky- ja ympäristöetujen hyödyntämiseksi valtioneuvosto arvioi liikennejärjestelmän jatkokehittämisessä lisäpanostusten mahdollisuudet digitalisaation ja uusien liikenteen palvelujen edistämiseksi ja hyödyntämiseksi.

3. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää sähköisen lentoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet erityisesti lyhyempien matkojen tarpeisiin seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

4. Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita.

1. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ovat vuoden 2021 aikana edenneet suunnitellusti. Toimenpiteiden etenemistä on laadittu raportti lokakuussa 2021. Valtioneuvosto on huolehtinut siitä, että vuoden 2022 talousarvioesitys on pääosin valtakunnallisen

liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen. Vuosia 2022–2025 koskeva julkisen talouden suunnitelma ei sisällä suunnitelman mukaisia määrärahoja suunnitelman toimeenpanoon vuosille 2022–2025.

2. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on digitalisaation, liikennettä koskevan tiedon ja liikenteen uusien palvelujen osalta keskitytty erityisesti toimenpiteisiin, joilla kehitetään tiedon hyödyntämistä liikenteessä, mikä on keskeinen edellytys digitalisaation sekä uusien palvelujen kehittymiselle. Toimenpiteillä, joilla kehitetään henkilöliikenteen solmupisteitä ja toimijoiden välistä yhteistyötä, parannetaan eri liikennemuotojen yhteentoimivuutta luoden edellytyksiä myös uusien palvelujen kehittymiselle.

Valtioneuvosto seuraa tiiviisti liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen kehittymistä osana liikennemarkkinoiden seurantaa. Lisäksi käynnissä on liikennepalvelulain jälkiarviointi, jota varten tehdään selvitys liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksista. Osana selvitystä tarkastellaan, miten liikennepalvelulain tavoitteet muun muassa uusien palveluiden edistämisessä ovat toteutuneet. Tarvittaessa ryhdytään valmistelemaan lainsäädäntömuutoksia liikenteen palveluiden kehittämiseksi.

Valtioneuvosto on valmistellut erilaisia rahoitusvaihtoehtoja liikenteen tietoekosysteemin ja digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden kehittämiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto on aiemmin voinut myöntää valtionavustuksia julkisen henkilöliikenteen kehittämiseen vain julkisille toimijoille. Valmistelu jatkuu vuonna 2022.

3. Valtioneuvosto on aloittanut sähköisen lentoliikenteen hyödyntämismahdollisuuksia koskevan selvityksen valmistelun. Asia liittyy myös lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaan valtioneuvoston periaatepäätökseen.

4. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan valtio vahvistaa, selkeyttää ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä kuntien ja yritysten kanssa infrahankkeiden rahoituksessa ja osallistuu yhteisrahoitteisesti ja sopimusperusteisesti kuntien elinkeinoelämän kehittämisen ja maankäytön tukemiseen. Valtioneuvosto on valmistellut sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita vuoden 2021 aikana. Yhteisrahoitus voi koskea vain rajallista joukkoa hankkeita. Suunnitelman mukaisesti yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita.

Yhteisrahoitettavaksi sopivien hankkeiden tunnistamisperiaatteiden ja rahoitusvastuiden jakamisen määrittelyä sekä käytännön sopimusmenettelyn kehittämistä jatketaan vuoden 2022 aikana kaikkien väylämuotojen osalta.

<u>Liikennepalvelulaki ja kuljettajan ajolupaa koskeva sääntely</u>
<u>HE 194/2021 vp – EV 222/2021 vp</u>

> Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää ja arvioi liikennepalvelulain hyvämaineisuutta ja kuljettajan ajolupaa koskevaan sääntelyyn liittyvät muutostarpeet erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta.

Liikennepalvelulakiin sisältyvää luvanvaraisen tieliikenteen sääntelyn toimivuutta on arvioitu tällä hallituskaudella. Liikennepalvelulakiin on vuonna 2021 tehty sekä lainsäädännön toimivuuden arvioinnissa havaittuja puutteita korjaavia muutoksia, että EU-lainsäädännön edellyttämiä muutoksia.

Taksinkuljettajana toimiminen edellyttää aina voimassaolevaa taksinkuljettajan ajolupaa, jonka yhteydessä kuljettajaksi hakevan rikostausta selvitetään. Taksiliikenteen sääntelyn niin sanottu korjaussarja hyväksyttiin eduskunnassa keväällä 2021. Sen yhteydessä tehtiin pieniä muutoksia

taksinkuljettajan ajoluvan edellyttämän rikostaustan selvittämiseen. Muutosten hyväksyttävyyttä perustuslain näkökulmasta käsiteltiin myös eduskunnan perustuslakivaliokunnassa.

Lakimuutoksia edeltäneessä taksisääntelyn toimivuuden arvioinnissa ei noussut esiin sellaisia matkustajaturvallisuuteen liittyviä ongelmia, joita ei olisi jo tällä hetkellä pyritty ennakolta estämään matkustajan kanssa toimivan taksinkuljettajaksi hakevan henkilön rikostaustan selvittämisellä. Toistaiseksi ei ole tunnistettu sellaisia matkustajaturvallisuuteen liittyviä ongelmia, joihin olisi arvioitu voitavan taksinkuljettajan rikostaustan selvittämistä paremmin vaikuttaa lisäämällä taksiliikenneluvan hakijan mahdollisten henkilöön kohdistuvien rikosten selvittämistä.