

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Esityksen tavoitteena on erityisesti lossiliikenteen turvallisuuden parantaminen mahdollistamalla lossin fyysisen ohjaukskyöden korvaavien virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 28.2.2022.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.1.1 Maantielauttaliikenne ja sen ohjaus	3
2.1.2 Lossia ja ohjauksoyttä koskeva lainsäädäntö	5
2.1.3 Perinteinen ohjauksoyysi	5
2.1.4 Perinteisen ohjauksoyden korvaava järjestelmä.....	6
2.2 Nykytilan arviointi	7
3 Tavoitteet	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	9
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	9
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	9
4.2.3 Ympäristövaikutukset	10
4.2.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	10
5 Lausuntopalaute.....	10
6 Lakia alemman asteinen sääntely	11
7 Voimaantulo	11
8 Toimeenpano ja seuranta	11
9 Suhde perustuslakiin ja säätämijärjestys	11
LAKIEHDOTUS	13
liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta	13
LIITE	15
RINNAKKAISTEKSTI.....	15
liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta	15

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:ää, jossa säädetään maantielautoista. Maantielauttaliikenteessä käytetään ohjausköyden varassa operoitavia losseja sekä vapaasti ohjattavia lautta-aluksia. Losseilla olisi nykyisin teknisesti mahdollista käyttää perinteisen fyysisen ohjausköyden sijasta virtuaalista ohjausköyttä (*virtuaalivaijeri*), joka tarjoaa lossin kuljettajalle saman visuaalisen navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan Suomen infraverkon maalla, merellä, sisävesillä ja lentoliikenteessä tulee rakentua ja tukea tasapainoisesti koko maan huoltovarmaa, kilpailu- ja uudistumiskykyistä, resurssiviisasta ja kokonaisvaltaisesti kestävästä. Väyläverkon kokonaiskehittäminen linjataan osana 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (*Liikenne 12 -suunnitelma*) mukaan valtio kehittää maantielauttaliikennekaluston taloudellista tehokkuutta ja päästöjen vähentämistä sekä arvioi ja toteuttaa tekniikan kehittymisestä johtuvia lainsäädännön muutoksia.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Hallituksen esitystä koskeva luonnos oli lausuntokierroksella x-x.2021. [Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.]

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepääätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM069:00/2021>).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Maantielauttaliikenne ja sen ohjaus

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (*LjMTL*) 6 §:n 1 momentin mukaan maantiehen kuuluu myös lautta väylälineen ja laituri. Maantielautta voi olla lossi tai lautta-alus. Suomen maantieverkolla on yhteensä 40 lossi- ja lautta-aluspaikkaa, joista suurin osa sijaitsee Varsinais-Suomen saaristossa ja Itä-Suomen järviolueilla. Näistä lossipaikkoja on yhteensä 33 ja lautta-aluspaikkoja 7.

Lautta-aluksia operoidaan ilman ohjausköyttä, ja niillä voidaan liikennöidä useamman lauttasataman väliä. Lossin liikennöinnissä ohjausköysi puolestaan sitoo lossin yhteen lauttapaikkaan ja -väylään. Lautta-aluksiin verrattuna lossit ovat lisäksi pääsääntöisesti pienempiä ja konetehtaan vähäisempiä. Lossiväylät ovat selkeitä ja suoraviivaisia verrattuna lautta-alusten käytämiin väyliin, jotka käsittävät osittain myös yleisiä meriväyliä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan Väylävirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

LUONNOS

Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Väylävirasto myös ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Maantielauttaliikenteen järjestäminen on valtakunnallisesti keskitetty Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (jäljempänä ELY-keskus) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1373/2018) 5 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaisesti.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki ohjaa maanteiden kunnossapitoa ja kehittämistä sekä käytettävien määrärahojen käyttöä. Tämän lisäksi liikenneverkon kehittämistä ja kunnossapitoa ohjaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (*Liikenne 12 -suunnitelma*). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuosille 2021–2032. Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman ja antanut sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021 (VNS 2/2021 vp). Eduskunta on antanut kannanottonsa selonteosta 1.7.2021 (EK 23/2021 vp).

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Valtio jatkaa maantielauttaliikennekaluston taloudellisen tehokkuuden kehittämistä, työmatkaliikenteen ja saavutettavuuden lisäämistä sekä päästöjen vähentämistä nykyisen hankintastrategian mukaisesti huomioiden lauttareittien erityispiirteet. Lauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan valtio myös arvioi ja tarvittaessa toteuttaa mahdollisia hankintastrategiasta ja tekniikan kehittymisestä johtuvia lainsäädännön muutostarpeita maantielauttaliikenteeseen liittyen. Maantielautojen kehittämisessä huomioidaan elinkeinoelämän, esimerkiksi matkailun kehittämisen, tarpeet.

Liikenneverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta tullaan linjaamaan myös osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikenneverkon strategisen tilannekuvan pohjalta valtakunnallisesti yhtenäisin kriteerein Väylävirastossa laadittavissa investointiohjelmassa sekä perussuunnitelmassa. Maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta huolehditaan osana perusväylänpitoa. Perusväylänpidon perussuunnitelma toimii pohjana perusväylänpidon rahoituksen kohdentamiselle hallinnonalalla. Maantielauttaliikenteen ohjelmointi on osa perussuunnitelmaa.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on laatinut ja Väylävirasto hyväksynyt lauttaliikenteen hankintastrategian. Hankintastrategian tavoitteena on laaja lauttakaluston uudistus, jolla vaikutetaan energia- ja kustannustehokkuuteen sekä päästöihin. Samalla poistetaan kantavuusrajoitukset ja muut tekniset puutteet tarvittavassa laajuudessa. Strategiassa tavoitellaan vuositasona hiilijalanjalan pienentämistä 80 % ja kulutetun energian määrän vähentämistä 60 % vuoteen 2030 mennessä. Vertailutasona on vuosien 2010–2015 keskiarvot. Tavoitteisiin pääsy edellyttää perinteisistä ratkaisuista poikkeamista, uudelleen ajattelua ja innovaatioita. Kokonaistavoitteessa onnistumiseen vaaditaan kaikkien energiaa säästävien keinojen ja ratkaisuiden hyödyntämistä. Strategian mukaisesti lauttaliikenne hankitaan maantieteellisesti jaoteltuina neljänä 20 vuoden kokonaispalvelusopimuksena. Varsinais-Suomen ELY-keskus kilpailuttaa hankinnat vuosina 2021 (Järvi-Suomi lossit), 2023 (Meri-Suomi lossit), 2025 (Lautta-alukset) ja 2027 (maantieteellisesti hajanaiset lauttapaikat 10 kpl). Järvi-Suomen lossiliikenteen (12 lossipaikkaa) 20 vuoden palvelusopimuksen kilpailu on käynnissä ja tarjousten määräaika on 30.3.2022. Sopimuksen solmimisesta palvelun tuotannon alkuun on varattu aikaa noin 2,5 vuotta.

2.1.2 Lossia ja ohjausköyttä koskeva lainsäädäntö

Maantielautoista säädetään LjMTL:n 6 §:ssä. Maantielautta voi olla lossi tai lautta-alus. Lautta-aluksella tarkoitetaan pykälän 1 momentin mukaan vapaasti ohjaittavaa lauttaa, ja siihen sovelletaan, mitä alusturvallisuuslain 2 §:ssä tarkoitettusta ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään. Lossi on nykyisen lainsäädännön mukaan ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lautta.

LjMTL 6 §:n 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin muun ohella lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista (*maantielautta-asetus*) on annettu LjMTL:n ja jo kumotun tieliikennelain (267/1981) nojalla, ja asetusta on muutettu useita kertoja.

Maantielautta-asetuksen 6 §:ssä säädetään lossin kuljettamisesta ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta irrotettuna. Lainkohdan mukaan lossin saa yhteentörmäysvaaran uhatessa välittömästi vapauttaa ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta. Lainkohdan mukaan lossi voi tilapäisesti liikennöidä ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta irrotettuna: 1) jääolosuhteissa tarpeen mukaan; 2) 15 §:n 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettamista varten, milloin hidas vesikulkuneuvo tai uitto on sulkenut lauttaväylän; 3) ohjausköyden tai sitä vastaavan muun ohjauslaitteen vaihdon tai korjauksen ajan; 4) vaikeiden tuuli- tai virtausolosuhteiden takia; tai 5) milloin lossin ohjausköydestä aiheutuu vaaraa laivaliikenteelle tai lossin liikennöimiselle. Lista on tyhjentävä.

2.1.3 Perinteinen ohjausköysi

Lossi on määritelmänsä mukaisesti joko ohjausköyden ohjaama lautta tai ohjausköyttä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta. Lossikaluston koko on kasvanut vuosikymmenten kuluessa ja tulee kasvamaan kantavuudeltaan vähintään 90 tonnin kokoon tulevan vuosikymmenen loppuun mennessä kaikilla maanteiden lauttapaikoilla. Tämän seurauksena ohjausköysi on vähitellen menettänyt merkityksensä alusta ohjaavana järjestelmänä. Lossikaluston kasvava koko on vähentänyt ohjausköyden kykyä estää lossien karkaamista lossiväylältä. Käytännön kokemusten mukaan ohjausköysi ei estä nykyisten kantavuudeltaan 60 tonnia ylittävien lossien karkaamista lossiväylältä eikä siten enää ohjaa lauttaa lain määritelmän mukaisella tavalla.

Ohjausköyden funktiona on nykyisin toimia visuaalisena navigoinnin välineenä, eikä sillä enää ole lossia ohjaavaa vaikutusta. Se kertoo lossin kulman suhteessa lauttaväylään sekä sivuttaissiirtymän lauttaväylän keskilinjaan nähden. Köyden antama visuaalinen signaali on välttävällä tasolla liikenteen turvallisuuden varmistamisessa myös huonoissa näkyvyysolosuhteissa.

Talvikausina lossit liikennöivät jäätävien olosuhteiden ja jääolojen takia maantielautta-asetuksen 6 §:n nojalla ilman ohjausköyttä. Tällöin ohjausköydetön ajo kestää tyypillisesti noin 4–5 kuukautta riippuen lauttapaikan maantieteellisestä sijainnista. Ajo ilman ohjausköyttä pimeänä vuodenaikana ja huonoissa sääolosuhteissa muodostaa suuren riskin lauttaväylältä harhautumiselle. Esimerkiksi Palvan onnettomuudessa¹ vuonna 2018 lossin liikennöintiä oli haitannut heikko näkyvyys, jonka seurauksena lossi oli ajanut karille. Ohjausköysi oli tapahtuman aikaan ollut poikkeuksellisesti ja tilapäisesti irrotettuna. Riski on verrattain pieni jäärännissä liikennöinnin osalta. Talvien muuttuminen aikaisempaa leudommiksi on kuitenkin lyhentänyt tai poistanut kokonaan jäärännissä tapahtuvan liikennöinnin kestoa suhteessa köydetön ajan

¹

LUONNOS

kokonaiskeston talvikausina. Köydetömään ajoon siirrytään, kun olosuhteet muuttuvat jäätäväksi ja syntyy riski, että ohjausköysiin ja ohjausköyden rullastoihin alkaa kertyä jäätä.

Ohjausköyttä ei voida käyttää myöskään rantainfrastruktuurille tai lauttaväylälle tehtävien korjaustöiden aikana. Korjaustyöt voivat niiden laajuudesta riippuen kestää 3–6 kuukautta. Kuluminesta johtuen köysiä joudutaan vaihtamaan lauttapaikoilla 1–2 kertaa vuodessa. Ohjausköyden kestävyys vaikuttaa lauttaväylän syvyys sekä pohjan maaperä. Lauttapaikoilla, joissa köysi laskeutuu pohjaan, siihen kohdistuu sedimenttien, kivien ja lohcareiden hiova vaikutus, joka kuluttaa köyden poikki. Köyden lisäksi liikennöinnissä kuluu myös köyden ohjauksella, joka joudutaan vaihtamaan vähintään kerran vuodessa. Köyden koko painon kohdistuessa ohjauksellaan on sen kuluminen myös suurta. Köysirullasto sijaitsee lautan kyljellä välittömästi vesirajan yläpuolella. Sijaintinsa vuoksi niiden huolto- ja vaihtotyöt ovat työturvallisuuden kannalta riskialttiita töitä.

Ennakoimaton vaijerin katkeaminen kesken ajon voi aiheuttaa vaara lautan matkustajille sekä johtaa materiaali- ja henkilövahinkoihin. Vaijerin katketessa syystä tai toisesta kestää useita päiviä, joskus jopa viikkoja korvaavan vaijerin hankkimiseen, toimittamiseen ja asentamiseen. Väliaika liikennöidään aina vaijeritta.

Ohjailuvaijerit voivat risteävän väylän ennakkomerkkejä lukuun ottamatta merkitsemättöminä aiheuttaa potentiaalista vaaraa myös risteävillä väylillä liikennöiville aluksille, etenkin purjeveneille.

2.1.4 Perinteisen ohjausköyden korvaava järjestelmä

Bergön lauttapaikalla on otettu käyttöön fyysisen ohjausköyden korvaava järjestelmä 1.10.2019 alkaen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnällä. Bergön lossin liikennöintiä ohjausköyteen kiinnitettynä olivat haitanneet Bergön puoleisen pään pohjaolosuhteet. Ohjausköysi kulki pohjaan laskeutuessaan suuren loushikkoharjanteen poikki. Köyden toistuva takertuminen pohjassa oleviin lohcareisiin aiheutti sen katkeamista tai ohjausköyden rullaston repeämistä irti lossin kyljestä. Ohjausköyden kiinnitarttumista yritettiin estää peittämällä väyläalueen loushikkopohjaa teräsverkolla sekä raivaamalla ja räjäyttämällä kiviä sukeltajatyönä. Toimenpiteistä huolimatta ohjausköyden tarttuminen kiinni väyläalueen pohjaan jatkuu. Ohjausköyden rullasto repeytyi viimeksi 27.6.2016, jonka jälkeen se myös irrotettiin lopullisesti. Tilanteessa pohjaan kiinni jäänyt köysi rikkoi lossin rullaston, joka aiheutti potentiaalisen vaaratilanteen metalliosien sinkoutuessa lossin kannelle.

Tapahtuman jälkeen palvelun tuottaja Suomen Lauttaliikenne Oy, palvelun tilaaja ELY-keskus ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto) alkoivat yhteistyössä selvittää mahdollisuutta korvata ohjausköysi muulla lain vaatimukset täyttävällä ratkaisulla. Osapuolten yhteistyössä todettiin, että laki mahdollistaa ohjausköyden lisäksi muun vastavan hyväksytyt laitteiston käytön.

Suomen Lauttaliikenne Oy kehitti sittemmin ohjausköyden korvaavan järjestelmän, niin sanotun virtuaalivaijerin. Järjestelmässä ei ole kyse automaattiohjauksesta, vaan ”virtuaalisesta väylästä / kaistavahdistista”. Kyseessä on teknisiltä ominaisuuksiltaan erillinen tietojärjestelmä, joka sisältää tarkan paikannuksen, komentosillalle tulevat avustavat laitteet ja kansioastimet. Järjestelmä tarjoaa lossin kuljettajalle lisäinformaatiota lossin ohjaamiseen, mutta ei vaikuta suoraan lossin ohjaukseen tai muiden järjestelmien toimintaan. Se tarjoaa lossin kuljettajalle saman visuaalisen navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi. Virtuaalivaijeri voi olla käytössä ympäri vuoden myös jääolosuhteissa sekä ranta- ja väyläurakoiden aikana. Järjestelmä näyttää

LUONNOS

olosuhdetekijöistä riippumatta lautan sijainnin lauttaväylän keskilinjaan nähden ja avustaa visuaalisesti sekä äänisignaalein kuljettajaa pitämään lossin lauttaväylällä.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyi virtuaalivaijerin koekäyttöön 10.1.2019 Bergön lautta-paikalla. Liikenne- ja viestintäviraston 10.1.2019 antamassa päätöksessä katsottiin, että ”Virtuaalinen ohjausköysi” -järjestelmä, on laitteisto, jolla voidaan ohjata lossia vähintäänkin vastaavalla tavalla kuin fyysisellä ohjausköydellä. Liikenne- ja viestintävirasto katsoi, että järjestelmä auttaa lossin kuljettajaa pitämään lossin reitillään, antamalla riittävän havainnollisesti visuaalisen palautteen lossin sijainnista liikkeestä ja suunnasta lossireittiin nähden. Päätöksessä edellytettiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vielä toteaa järjestelmän toimivuuden ennen sen lopullista käyttöönottoa. Virasto on 25.2.2019 käyttöönottotarkastuksen perusteella hyväksynyt Bergön lossin virtuaalisen ohjausvaijerin käyttöön.

Suomen Lauttaliikenne Oy:n vuonna 2019 esittämän koekäytön raportin mukaan joulukuun 2019 puoliväliin asti järjestelmä oli osoittautunut käyttövarmaksi. Fyysisen vaijerin katkeamiseen verrattavia käyttökatkoksia on esiintynyt kerran ja katkos kesti noin kaksi vuorokautta. Käyttökatkos johtui muusta, järjestelmästä riippumattomasta huoltotyön yhteydessä asennusvirheen vuoksi rikkoutuneesta datakaapelin liittimestä. Lossinkuljettajien antaman positiivisen palautteen mukaan järjestelmän käyttö on ollut yksinkertaista ja turvallisuutta lisäävää. Huhtikuun 2019 lopulla esiintyi häiriötilanne, kun sisänäyttöjen ja ulkonäyttöjen välillä oli näyttämäero. Näytöt kalibroitiin keskenään ohjelmantoimittajan toimesta, minkä jälkeen ongelma ei ole toistunut.

Liikenne- ja viestintävirasto on tämän jälkeen jatkanut käyttö lupaa vuosi kerrallaan viimeiseksi 24.5.2021 annetulla päätöksellä. Tähänastisen käytön aikana ei ole tullut ilmi sellaisia asioita, jotka estäisivät järjestelmän käytön jatkamisen. Ohjausköyden korvaava järjestelmä on otettu käyttöön elokuusta 2020 alkaen myös Arvinsalmen lautta paikalla. Hyväksynnät ovat tällä hetkellä aluskohtaisia. Tämä aiheuttaa haasteita vara-alusten käytön suhteen ja hankaloittaa lautta-liikenteen sujuvaa järjestämistä.

2.2 Nykytilan arviointi

Fyysisen ohjausköyden korvaava järjestelmä, virtuaalivaijeri, lisää merkittävästi lossiliikenteen turvallisuutta, koska se voi olla käytössä ympäri vuoden myös jääolosuhteissa sekä ranta- ja väyläurakoiden aikana. Tällä hetkellä Bergön ja Arvinsalmen lautta paikoilla käytössä oleva järjestelmä näyttää olosuhdetekijöistä riippumatta lautan sijainnin lauttaväylän keskilinjaan nähden ja avustaa visuaalisesti sekä äänisignaalein kuljettajaa pitämään lossin lauttaväylällä.

Lauttarantoihin kohdistuvan korjausvelan vuoksi rantoja joudutaan tulevaisuudessa rakentamaan ja peruskorjaamaan merkittävien panostuksin. Lisäksi lauttakaluston suurentuminen luo ruoppaus- ja kunnossapitotarpeita lauttaväylille. Voidaan arvioida, että mainitut korjaustyöt lisääisivät siten köydetöntä ajoa lossiliikenteessä merkittävästi. Tästä johtuvat turvallisuusriskit olisivat vältettävissä käyttämällä fyysisen ohjausköyden korvaavaa virtuaalivaijeri-ratkaisua. Lisäksi lossin fyysisen ohjausköyden rullaston huolto- ja vaihtotyöt ovat sijaintinsa vuoksi työturvallisuuden kannalta riskialttiita töitä. Töistä voitaisiin luopua fyysisen ohjausköyden korvaavan laitteiston myötä. Virtuaalivaijeri voidaan myös korjata perinteistä ohjausköyttä nopeammin.

Fyysinen ohjausköysi aiheuttaa kitkaa ja vastustaa lossin kulkua. Lauttaväyliä luodattaessa on lisäksi havaittu, että ohjausköysi ”kaivaa” itselleen pohjaan ojan niillä lautta paikoilla, joissa köysi laskeutuu pohjaan. Tällöin ohjausköysi pölyttää pohjan sedimenttejä jokaisen lautta välin

ylityksen seurauksena, aiheuttaa veden samentumista ja nostaa pohjasta ravinteita. Köysi aiheuttaa lauttaväylän pohjaan eroosiota. Lisäksi lauttaväyliin on jäänyt vuosikymmenten kuluessa katkenneita köysiä jätteeksi. Ajo ilman fyysistä ohjauksoyhtä olisi siten perinteiseen ohjauksoyhteen verrattuna taloudellisempaa ja ympäristöystävällisempää.

Lossin perinteisen ohjauksoyhteen korvaavien järjestelmien käyttöönottamisen mahdollistaminen on tarpeen, kun otetaan huomioon perinteiseen ohjauksoyhteen liittyvät riskit ja haitat sekä ne taloudelliset ja ympäristölliset edut, joita virtuaalisen ohjauksoyhteen käyttöönottamalla voidaan saavuttaa. Lainsäädännössä ei kuitenkaan nykyisin ole otettu kantaa siihen, millä edellytyksin Liikenne- ja viestintävirasto voi joko hyväksyä tai hylätä ohjauksoyhteen korvaavan muun laitteiston, tai delegoitu virastolle toimivaltaa määrätä näistä edellytyksistä. Hyväksynnät ovat tällä hetkellä aluskohtaisia ja ajallisesti rajattuja. Tämä aiheuttaa haasteita vara-alusten käytön suhteen ja hankaloittaa lauttaliikenteen sujuvaa järjestämistä. Myöskään ohjauksoyhteen ei ole säädetty erityisiä vaatimuksia eikä toisaalta Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaa määrätä tällaisista vaatimuksista. Maantielautta-asetuksessa säädetään lossin kuljettamisesta ohjauksoyhteen tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta irrotettuna ainoastaan tilapäisesti, eikä siihen voida perustaa lossin kuljettamista pysyvästi ilman ohjauksoyhtä.

Lakiin ja maantielautta-asetukseen nykyisellään sisältyvä sääntely lossin ohjauksoyhteen ja sitä korvaavasta laitteistosta taikka lossin ohjauksoyhteen ajosta ei nykyisellään ole riittävä virtuaalivaijerin laajempaan käyttöönottamiseen. Sääntelyn kehittäminen virtuaalivaijerin laajempaan käytön mahdollistamiseksi edistäisi myös Liikenne 12 -suunnitelman linjauksia, joiden mukaan valtio muun muassa kehittää maantielauttaliikennekaluston taloudellista tehokkuutta ja päästöjen vähentämistä sekä arvioi ja toteuttaa tekniikan kehittymisestä johtuvia lainsäädännön muutoksia. Myös maantielauttaliikenteen hankintastrategian energia- ja kustannustehokkuuteen sekä päästövähennyksiin liittyviin tavoitteisiin pääsy edellyttää kaikkien energiaa säästävien keinojen ja ratkaisuiden hyödyntämistä.

3 Tavoitteet

Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa maanteiden lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä mahdollistamalla losseilta edellytetyn ohjauksoyhteen korvaaminen virtuaalisella ohjausjärjestelmällä. Tavoitteena on, että Liikenne- ja viestintävirasto määritteli vesiliikenteen turvallisuuden varmistamisen kannalta keskeiset tekniset edellytykset perinteiselle ohjauksoyhteen sekä sitä korvaavalle järjestelmälle ja että virasto voisi jatkossa hyväksyä korvaavan järjestelmän muutoinkin kuin tilapäisellä hyväksynnällä aluskohtaisesti.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetaan lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä lisättäväksi määräysenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjauksoyhteen sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Määräysenantovaltuus koskisi fyysisen ohjauksoyhteen korvaavan järjestelmän lisäksi perinteistä ohjauksoyhtä. Vallitseva tilanne on oikeudellisesti epäselvä ja viraston tekemien ohjauksoyhteen korvaavaa laitteistoa koskevien päätösten yhtenäisyyden varmistamiseksi määräysenantovaltuus on nähtävä välttämättömänä.

LUONNOS

Määräksenantovaltuuden nojalla olisi mahdollista määritellä yleiset tekniset edellytykset ohjausköydelle sekä fyysisen ohjausköyden korvaaville järjestelmille. Teknisiä vaatimuksia koskevien määräysten tulisi olla turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia. Tarpeelliset määräykset voisivat koskea esimerkiksi kuljettajalle tuotettavaa informaatiota lossin sijainnista, järjestelmän suorituskykyä (tarkkuutta, tiedon päivitysnopeutta, toimintavarmuutta eri olosuhteissa sekä ulkotiloihin tulevien komponenttien olosuhdevaatimuksia) sekä virransyötön varmuutta.

Lisäksi valtuuden nojalla voitaisiin määrätä ohjausköyden korvaavan laitteiston hyväksymismenettelyn tarkemmista vaatimuksista. Tavoitteena on, että Liikenne- ja viestintäviraston voisi jatkossa hyväksyä korvaavan järjestelmän muutoinkin kuin tilapäisellä hyväksynnällä aluskohtaisesti ja että losseilta edellytetyn ohjausköyden korvaaminen virtuaalisella ohjausjärjestelmällä olisi mahdollista nykyistä laajemmin. Määräykset voisivat koskea esimerkiksi hakemuksen sisältöä ja hyväksymismenettelyn vaiheita.

Laki olisi teknologianeutraali, ja teknologianeutraalius tulisi huomioida myös määräyksen valmistelussa. Määräyksen nojalla hyväksyttäväksi on voitava tulla muitakin perinteisen fyysisen ohjausköyden korvaavia ratkaisuja kuin tällä hetkellä käytössä oleva virtuaalivaijeri.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Esityksen välittömänä vaikutuksena on ainoastaan uusi valtuutus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä lossin ohjausköyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Tässä osiossa arvioidaan kuitenkin myös niitä välillisiä vaikutuksia, joita tällaisen määräyksen antamisella olisi.

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä on vähäisiä vaikutuksia julkisen talouden tuottavuuden edistämiseen. Fyysisen ohjausköyden korvaaminen muulla järjestelmällä nykyistä laajemmin ja ilman aluskohtaisia poikkeuslupia voi tuoda jonkin verran säästöjä maantielauttaliikenteen järjestämiseen korjauskustannusten sekä taloudellisemmasta ajosta johtuvan polttoaineen kulutuksen vähenemisestä johtuen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Syntyvien säästöjen arvioidaan olevan suuruusluokaltaan noin 0,5–0,75 milj. euroa vuodessa. Uusien teknologioiden hyödyntämisestä syntyvillä säästöillä olisi osaltaan keskeinen vaikutus kustannusten kasvun hillitsemisessä sekä palveluiden saatavuuden turvaamisessa myös pitkällä aikavälillä.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lossin ohjausjärjestelmiä koskevan määräyksen valmistelu olisi virastolle uusi tehtävä. Määräksenantovaltuus soveltuu hyvin Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan. Virastossa on jo voimassa olevan lain nojalla käsitelty fyysisen ohjausköyden korvaavan järjestelmän hyväksymistä, vaikkakin yksittäistapauksina. Määräysvalmistelun ei tähän nähden arvioida aiheuttavan virastolle merkittävää työmäärän lisäystä. Työmäärän lisäyksen vuodelle 2022 arvioidaan olevan yhteensä 0,4 henkilötyövuotta.

Fyysisen ohjausköyden teknisten vaatimusten määrittäminen tukisi osaltaan Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edellytyksiä järjestää maantielauttaliikenteen hankinnat sujuvasti sekä mahdollisimman turvallisina ja taloudellisina.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Ajo ilman fyysistä ohjauksoyhtä on perinteiseen ohjauksoyhteen verrattuna taloudellisempaa, koska vältytään fyysisen ohjauksoyden aiheuttamalta kitkalta ja vastustukselta. Lossiliikenteessä suoritetaan vuosittain 1,4–1,5 miljoonaa lauttavälin ylitystä, ja losseilla liikennöidään vuosittain 750 000–800 000 km. Tässä määrässä pienistäkin energiansäästöistä yhtä suoritettua lauttavälin ylitystä kohden muodostuu vuositasolla merkittäviä vähennyksiä energian kulutukseen ja pakokaasupäästöihin.

Fyysisen ohjauksoyden korvaavien järjestelmien käyttämisellä vältyttäisiin lisäksi fyysisen ohjauksoyden negatiivisilta vaikutuksilta lauttaväylän pohjaan. Tätä kautta ohjauksoyden nykyisin aiheuttama pohjan sedimenttien pölyttäminen ja siitä seuraava veden samentuminen ja ravinteiden nouseminen pohjasta vähenisivät. Fyysisen ohjauksoyden korvaavien järjestelmien käyttäminen myös vähentäisi ohjauksoyden lauttaväylien pohjiin jäävän jätteen määrää.

Säädöksellä voi välillisesti olla vaikutuksia maantielauttaonnettomuuteen liittyvien ympäristöriskien välttämiseen virtuaalivaijerin käytön vähentäessä lossionnettomuuden todennäköisyyttä ja siihen mahdollisesti liittyviä ympäristövahinkoja.

4.2.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotetun määräyksen antovaltuuden myötä mahdollistuva virtuaalivaijerin laajempi käyttöön otto edistäisi etenkin lossiliikenteen turvallisuutta. Virtuaalivaijeri auttaa kuljettajaa pysymään lauttaväylällä perinteistä köyhtä paremmin hankalammissa olosuhteissa, eikä sen käyttöä tarvitsi keskeyttää talviaikana taikka lossin tai lauttaväylän korjaustöiden ajaksi.

Esitys edistää tasapainoista aluekehitystä ja alueiden saavutettavuutta mahdollistamalla uudenlaisia teknisiä ratkaisuja maantielauttaliikenteen järjestämiseen ja kehittämiseen lossien osalta.

Ehdotus vahvistaa yleistä tietoyhteiskuntakehitystä ja uuteen teknologiaan perustuvaa yritystoimintaa kannustamalla tuotekehitykseen ja uusien tietoon perustuvien, sähköisten palveluiden kehittämiseen.

Esityksellä arvioidaan olevan vähäisiä positiivisia yritysvaikutuksia rajatuilla toimialoilla liittyen lähinnä virtuaalivaijeria koskevien laitteistojen ja ohjelmistojen toimittamiseen, käyttöön, ylläpitoon ja kehittämiseen. Esitys vaikuttaa kannustavasti myös yritysten tutkimus- ja kehitystoimintaan sekä innovaatioihin, sillä esitys kannustaa uusien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseen ja mahdollistaa niiden laajemman käyttöönoton maantielauttaliikenteessä.

Esitys on teknologianeutraali ja edistää siten tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Se edistää myös sellaisia julkisia hankintoja, joilla voidaan vaikuttaa yritysten markkinoille pääsyyn uusilla tuotteilla. Esitys ei kuitenkaan vielä sisällä esimerkiksi sellaista autonomista ohjaustoimintaa, jota varten yritykset ovat kehittäneet ja testanneet tuotteita, joten vaikutus yritysten liiketoimintaan ovat rajalliset. Näiden osalta hyväksyntä ja käyttöönotto vaatii vielä tietoa muun muassa kokeilujen tuloksista sekä lainsäädännön kehittämistä, jolla on liittymäpinta paitsi kansalliseen, myös kansainväliseen lainsäädäntöön.

5 Lausuntopalaute

[Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.]

6 Lakia alemman asteinen sääntely

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määräyksenantovaltuus toimivaltaiselle liikenteen turvallisuusviranomaiselle Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä lossin ohjaukskyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä tällaisen laitteen hyväksymiseksi. Kyse olisi teknisluonteisesta sääntelystä, jota koskien Liikenne- ja viestintävirastossa on vakiintunut asiantuntemus. Virasto on jo voimassa olevan lain nojalla käsitellyt kysymystä ohjaukskyden korvaamisesta muulla laitteistolla yksittäistapauksellisesti. Lain tasolla säädettäisiin järjestelmän funktiosta lossia ohjaavana järjestelmänä sekä edellytyksestä, että järjestelmä tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä. Järjestelmän tarkemmista vaatimuksista lain tasolla säätäminen ei asian teknisluonteisuuden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista.

7 Voimaantulo

Varsinais-Suomen ELY-keskus on käynnistänyt Järvi-Suomen lossiliikenteen (12 lossipaikkaa) 20-vuoden palvelusopimuksen kilpailutuksen. Tarjoukset on pyydetty 30.3.2022 mennessä. Maantielauttaliikenteen hankintastrategian mukaisesti lauttaliikenne hankitaan maantieteellisesti jaoteltuina neljänä 20 vuoden kokonaispalvelusopimuksena. Varsinais-Suomen ELY-keskus kilpailuttaa hankinnat vuosina 2021 (Järvi-Suomi lossit), 2023 (Meri-Suomi lossit), 2025 (Lautta-alukset) ja 2027 (maantieteellisesti hajanaiset lauttapaikat 10 kpl).

Järvi-Suomen lossiliikenteen kilpailutuksissa edellytetään, että lossit varustetaan liikenteen turvallisuusviranomaisen hyväksymällä perinteisen ohjailuköyden korvaavalla järjestelmällä, mikäli lossi ei ole vaijerivetoinen. Ilman ohjaukskyden korvaavaa järjestelmää koskevaa tarkempaa sääntelyä laitteistot pitäisi edelleen hyväksyttävä nykykäytännön mukaisesti joka toinen vuosi lossikohtaisesti, mikä on menettelynä raskas ja kallis ja nostaisi siten tarjousten riskihinnoittelua. Pitkästä 20 vuoden sopimusajasta ja lossien suuresta määrästä johtuen riskihinnoittelun vaikutus voi olla merkittävä ja kilpailua vääristävä. Siksi lainmuutosten ja myös viranomaismääräyksen olisi tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian ennen Järvi-Suomen lauttaliikenteen tarjousten määräaika 30.3.2022.

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 28.2.2022.

8 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriössä on arvioitavana toisen lossisääntelyn uudistamista koskevan hankkeen käynnistäminen. Hankkeessa voitaisiin tarkastella muutostarpeita muun muassa lossinkuljettajien pätevyysvaatimuksien osalta liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Samassa yhteydessä voitaisiin arvioida sääntelyä myös muun muassa automaation näkökulmasta.

9 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitys sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantotoimivaltuuden. Ehdotusta on tästä johtuen tarkasteltava suhteessa perustuslain 80 §:ään.

Perustuslain 80 §:n säännöksistä ilmenevän periaatteen mukaan lainsäädäntövaltaa ei tule yleensä siirtää ministeriötä alemmalle viranomaisasolle. Muulle viranomaiselle oikeussääntöjen antamisvaltaa voidaan osoittaa vain poikkeuksellisesti. Perustuslaissa säädetään tästä mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määrätyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä

LUONNOS

eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säättää viranomaisen määräystenantovallostaa on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määrittellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Käsitellessään norminantovaltuuksia perustuslakivaliokunta on lisäksi toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (ks. esimerkiksi PeVL 16/2002 vp ja PeVL 1/2013 vp).

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintäministeriölle antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjaukskyöden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä tällaisen laitteen hyväksymiseksi. Kyse on teknisluonteisesta asiasta, jota virasto on voimassa olevan lain nojalla jo käsitellyt yksittäistapauksellisesti. Liikenne- ja viestintävirastolla on asiaan erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Liikenne- ja viestintäviraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräyksenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Ehdotettu valtuussäännös määräysten antamiseen on laadittu täsmälliseksi ja tarkkarajaiseksi. Valtuus on asiallisesti rajoitettu koskemaan ohjaukskyöden korvaavan laitteiston hyväksymismenettelyn tarkempia vaatimuksia sekä lossin ohjauslaitteiston teknisiä vaatimuksia. Lisäksi teknisiä vaatimuksia koskevien määräysten edellytetään olevaan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia. Lailla säädettäisiin asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Ehdotettuun määräyksenantovaltuuteen ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eikä se sisällä valtuuksia asioista, joista tulee säättää lailla. Valtuussäännöksessä on kyse ainoastaan lakia tarkentavien määräysten antamisesta. Valtuutussäännös ei siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä esitetyn perusteella esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja laki voidaan käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §, sellaisena kuin se on laeissa 980/2018 ja 787/2019, seuraavasti:

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautta-aluksen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksista säädetään ja määrätään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdystä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Lossi on miehittävä siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikat-sastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kuljettajajärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljetta-

LUONNOS

misesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §, sellaisena kuin se on laeissa 980/2018 ja 787/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Maantielautat

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään. *Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.*

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön.

Voimassa oleva laki

lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilan-
neohjeet matkustajille. Lossi on miehitettävä
siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkus-
tajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä
saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin
miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava en-
nen sen asettamista liikenteeseen suomalai-
sena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen
lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus,
vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen
katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa
noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvalli-
suudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain
(1686/2009) 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja
viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyk-
siä lossien katsastuksesta.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman ai-
kataulua. Liikenteellisistä syistä voi elin-
keino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää,
että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan.
Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun
määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaise-
mista on elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne
välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mie-
lipiteensä asiassa sekä hankittava asianomai-
sen kunnan ja tarvittaessa muunkin viran-
omaisen lausunto. Elinkeino-, liikenne- ja ym-
päristökeskuksen tulee kuuluttaa päätöksestä,
ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapai-
kan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella
säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta,
kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista
kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin
kuljettamisesta ohjauksyödestä irrotettuna,
lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämi-
sen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljet-
tajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja
lauttalaiturin varusteista.

Ehdotus

Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys
lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava
riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilan-
neohjeet matkustajille. Lossi on miehitettävä
siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkus-
tajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä
saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin
miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava en-
nen sen asettamista liikenteeseen suomalai-
sena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen
lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus,
vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen
katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa
noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvalli-
suudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain
(1686/2009) 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja
viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyk-
siä lossien katsastuksesta.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman ai-
kataulua. Liikenteellisistä syistä voi elin-
keino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää,
että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan.
Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun
määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaise-
mista on elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne
välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mie-
lipiteensä asiassa sekä hankittava asianomai-
sen kunnan ja tarvittaessa muunkin viran-
omaisen lausunto. Elinkeino-, liikenne- ja ym-
päristökeskuksen tulee kuuluttaa päätöksestä,
ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapai-
kan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella
säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta,
kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista
kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin
kuljettamisesta ohjauksyödestä irrotettuna,
lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämi-
sen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljet-
tajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja
lauttalaiturin varusteista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..