

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain sekä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia ja liikenteen palveluista annettua lakia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia maanteiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan riskiluokittamiseksi sekä ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käytämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin muuttamisesta johtuvista uusista säännöksistä.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia, joilla täytäntöön pantaisiin merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin kodifiointiin liittyvät muutokset, joilla uuden direktiivin numero päivitetäisiin lakeihin. Direktiivi ei edellytä muita muutoksia kansallisiin säädöksiin.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin asetuksenantovaltuus, jonka nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi myös määräyksenantovaltuus, jolla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vuokraveneen kuljettajankirjan vaatimusten täyttämisestä ja hyväksymismenettelystä. Lakiin lisättäisiin myös selkeyden vuoksi määräyksenantovaltuus, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä kotimaanliikenteen alueen rajoista.

Lisäksi lakeihin tehtäisiin muita luonteeltaan teknisiä muutoksia.

Lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 1.1.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
1.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	5
1.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä	5
1.2.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivin kodifiointi	7
2 Tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	8
2.1 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	8
2.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	8
2.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä	8
2.1.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivi	9
2.1 Kansalliset muutostarpeet	9
3 Nykytila ja sen arviointi.....	9
3.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	9
3.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä	9
3.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset	12
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	12
4.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen	12
4.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä	12
4.1.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset	13
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	13
4.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	13
4.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä	14
4.2.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset	16
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	16
6 Lausuntopalaute	17
7 Säännöskohtaiset perustelut	17
7.1 Laki alusturvallisuuden valvonnasta	17
7.2 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	17
7.3 Laki liikenteen palveluista	17
8 Lakia alemman asteinen sääntely	21
9 Voimaantulo	22
10 Toimeenpano ja seuranta	22
11 Suhde muihin esityksiin.....	22
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	22
12.1 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen	22
12.2 Soveltaminen Ahvenanmaalla.....	23

LAKIEHDOTUKSET	25
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamiseksi	25
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamiseksi	26
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi	27
LIITE	30
RINNAKKAISTEKSTIT	30
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamiseksi	30
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamiseksi	31
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi	32

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Euroopan komissio käynnisti 31.5.2017 toimia Euroopan unionin liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi julkaisemalla tiedonannon COM(2017) 283 final ”Eurooppa liikkeellä - Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla”. Kolmiosainen ammattimaista kuljettamista tiellä koskeva niin sanottu EU:n liikkuvuuspaketti oli osa ”Eurooppa liikkeellä”-kokonaisuutta sen ensimmäisen osan koostuessa tieliikenteen sosiaali- ja markkinasäännöksistä. Lopulta ainoastaan ensimmäinen osa EU:n liikkuvuuspakettia hyväksyttiin yhtenä pakettina. Sosiaali- ja markkinalainsäädäntöön liittyvät asetukset ja direktiivit pantiin kansallisesti täytäntöön hallituksen esityksellä HE 194/2021 vp.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämistä riskiyrityksenä koskevia säännöksiä muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055. Komissio antoi 2.5.2022 riskiyritysluokitukseen liittyvän täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/694 asetuksen (EU) 2016/403 muuttamisesta sellaisten unionin sääntöjen uusien vakavien rikkomusten osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen. Edellä mainittujen täytäntöönpanoasetusten pohjalta toimivaltainen viranomainen pystyy laskemaan yritykselle riskiluokituksen.

Ehdotus ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta on yksi useista tieliikenteen alan ehdotuksista, jotka komissio antoi vuonna 2017, mutta se jätettiin odottamaan pöydälle, jotta muista liikkuvuuspaketin aloitteista päästiin sopuun. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta annettiin vuoden 2022 keväällä. Direktiivi 2006/1/EY sekä direktiivi (EU) 2022/738 ovat merkitty olevaksi ETA-valtioiden kannalta merkityksellistä EU:n lainsäädäntöä, mutta direktiivi (EU) 2022/738 on edelleen ETA-valtioiden tarkastettavana eikä sitä ole vielä lopullisesti hyväksytty.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin. Useat muutokset ovat johtaneet direktiivin vaikeaselkoisuuteen, minkä vuoksi mainittu direktiivi on päädytty kodifioimaan. Uusi direktiivi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/993 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (jäljempänä *vähimmäiskoulutusdirektiivi*) annettiin 8.6.2022.

Merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyysasiakirjojen myöntämistä säännellään kansainvälisellä tasolla Kansainvälisen merenkulkijärjestön (IMO) kansainvälisellä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevalla vuoden 1978 yleissopimuksella (jäljempänä *STCW-yleissopimus*), jota tarkistettiin merkittävästi Manilassa vuonna 2010 pidetyssä STCW-yleissopimuksen sopimuspuolina olevien valtioiden konferenssissa. STCW-yleissopimukseen tehtiin vuosina 2015 ja 2016 lisää muutoksia. STCW-yleissopimus on sisällytetty osaksi unionin oikeutta kyseisellä vähimmäiskoulutusdirektiivillä. Kaikki jäsenvaltiot ovat allekirjoittaneet STCW-yleissopimuksen ja näin ollen niiden kansainväliset sitoumukset voidaan panna yhdenmukaisesti täytäntöön yhdenmukaistamalla merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyysasiakirjojen myöntämistä koskevat unionin säännöt STCW-yleissopimuksen kanssa.

1.2 Valmistelu

1.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*, ja maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1072/2009, jäljempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus*, muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final). Näistä ammattimaista kuljettamista tiellä koskevista niin sanotun EU:n liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasäännösaloitteista annettiin myöhemmin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057. Sosiaali- ja markkinalainsäädäntöön liittyvät asetukset ja direktiivit pantiin kansallisesti täytäntöön hallituksen esityksellä HE 194/2021 vp, josta löytyy kyseisiin asetuksiin ja direktiiviin liittyvät tarkemmat valmistelutiedot. Kansallista täytäntöönpanoa täydennetään nyt komission 2.5.2022 antaman henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan riskiluokitukseen liittyvän komission täytäntöönpano-asetuksen (EU) 2022/694 muutosten osalta komission asetukseen (EU) 2016/403 sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 osalta.

1.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta (COM(2017) 282 final). Vuokrattuja tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevasta aloitteesta annettiin vasta viisi vuotta myöhemmin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta. Direktiivi 2006/1/EY sekä direktiivi (EU) 2022/738 ovat merkitty olevaksi ETA-valtioiden kannalta merkityksellistä EU:n lainsäädäntöä, mutta direktiivi (EU) 2022/738 on edelleen ETA-valtioiden tarkastettavana eikä sitä ole vielä lopullisesti hyväksytty.

Ehdotuksen yhteydessä hyväksyttiin ja julkaistiin direktiivin 2006/1/EY jälkiarviointiin liittyvä komission yksiköiden valmisteluasiakirja (SWD/2017/0198 final - 2017/0113 (COD) sekä ulkopuolisen tahon 2015–2016 välillä tekemä arviointiraportti. Jälkiarvioinnin perusteella direktiivin 2006/17/EY tavoitteet voitaisiin saavuttaa tehokkaammin, mikäli jäsenvaltiot eivät saisi rajoittaa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä joillakin markkinasegmenteillä ja tietyn ehdoin. Tavaraliikenteen ajoneuvojen vuokraamista yli rajojen koskevista rajoituksista johdun liikenteenharjoittajat eivät voi optimoida kalustonsa käyttöä niin, että sitä voitaisiin siirtää tarpeen mukaan sinne missä eniten on sillä hetkellä tarvetta. Lisäksi jälkiarvioinnin mukaan rajoitukset vähentävät direktiivin tehokkuutta, sillä ne lisäävät kustannuksia sekä liikenteenharjoittajille että ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-yrityksille. Viranomaisille koituvia kustannuksia on arvioitu tulevan ainakin täytäntöönpanosta sekä valvonnasta. Arvioinnin perusteella ilman rajoituksia kustannukset olisivat vähäisiä. Tämän hetkinen rajoitusmahdollisuus ei tue EU:n prioriteetteja, jotka liittyvät sisämarkkinoiden syventämiseen sekä turvallisempien, polttoainetehokkaampien ja puhtaampien ajoneuvojen käytön edistämiseen.

Jälkiarvioinnin sekä vaikutustenarviointiprosessin aikana on pyritty kuulemaan laajasti sidosryhmiä. Osana jälkiarviointia sidosryhmille järjestettiin kohdennettuja haastatteluja, jonka jälkeen 11.8.–4.11.2016 julkaistiin verkossa jälkiarviointia sekä vaikutustenarviointia koskeva julkinen kuuleminen. Kuulemisen perusteella todettiin, ettei sidosryhmät kokeneet vuokrattuja

linja-autoja koskevien EU:n sääntöjen puuttumista ongelmaksi. Markkinoilla ei ole erityistä vuokrattuihin linja-autoihin erikoistunutta segmenttiä, joten harkinnassa mukana olleesta vaihtoehdosta, jossa direktiivin soveltamisalaa olisi laajennettu vuokrattujen linja-autojen käyttöön luovuttiin.

Komission arvioinnissa verrattiin keskenään erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja. Ensimmäisen vaihtoehdon perusteella arvioitiin tilannetta, jossa sallittaisiin vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttö omaan lukuun kaikkialla EU:ssa. Seuraavana vaihtoehtona punnittiin mahdollisuutta, jonka perusteella sallittaisiin tavarankuljetusajoneuvojen käyttö, kun johonkin jäsenvaltioon sijoittautunut liikenteenharjoittaja on vuokrannut ajoneuvon toisessa jäsenvaltiossa tiettyksi (kolmesta neljään kuukautta) esimerkiksi vastatakseen tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään. Kolmantena vaihtoehtona oli kahden edellä mainitun yhdistelmä. Neljäntenä vaihtoehtona arvioitiin tilannetta, jossa säädettäisiin vuokrattujen ajoneuvon käyttöä varten samoista, tai ei ainakaan rajoittavimmista, säännöistä kuin ne, jotka koskevat yritysten omistamien ajoneuvojen käyttöä.

Komission arvioinnin perusteella tehokkain vaihtoehto on yhdistelmä, jossa otetaan huomioon kaikki havaitut ongelmat menemättä sen pidemmälle kuin on tarpeen. Ratkaisulla pyritään erityisesti löytämään ratkaisu vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön liittyvien sääntöjen hajanaisuuteen. Kyseisessä vaihtoehdossa jäsenvaltioiden erilaiset säännöt pysyisivät voimassa sikäli kuin vuokrattuja ajoneuvoja ei niiden perusteella asetettaisi huonompaan asemaan kuin liikenteenharjoittajien omistamat ajoneuvot, esimerkiksi vaatimukset, jotka liittyvät toisessa jäsenvaltiossa ostetun tai vuokratun ajoneuvon rekisteröimiseen uudestaan. Euroopan parlamentissa vastuuvaiokuntana toimi liikenne- ja matkailuvaiokunta (TRAN), raportööriksi nimettiin MEP Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT). Mietintöluonnos esiteltiin TRAN-vaiokunnassa 20.12.2017 ja vaiokunta antoi 14.6.2018 hyväksyntänsä trilogineuvotteluiden aloittamiselle. Parlamentin kanta hyväksyttiin yleisistunnossa 15.1.2019.

Neuvoston maaliikennetyöryhmä aloitti lainsäädäntöehdotuksen käsittelyn heinäkuussa 2017. Puheenjohtajamaa Bulgaria ilmoitti 7.6.2018 liikenneministerien kokouksessa, ettei asiasta ole saatu yleisnäkemyksiä aikaiseksi lukuisista neuvotteluista huolimatta. Ehdotus ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä päätettiin täten jättää odottamaan toistaiseksi, jotta muista liikkuvuuspaketin aloitteista päästiin sopuun.

Ehdotuksen käsittelyä jatkettiin maaliikennetyöryhmässä ja siitä on neuvoteltu Portugalin puheenjohtajakauden lisäksi Maltaan, Viron, Bulgarian, Romanian ja Kroatian kausilla. Neuvoston yleisnäkemys hyväksyttiin viimein liikenneneuvostossa 3.6.2021. Neuvosto vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 12.11.2021. Euroopan parlamentin TRAN-vaiokunta vahvisti yhteisymmärryksen 15.11.2021. Neuvosto vahvisti 20.12.2021 ensimmäisen käsittelyn kantansa. TRAN-vaiokunta hyväksyi 3.3.2022 ehdotuksen toisessa käsittelyssään ja 5.4.2022 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Säädökset julkaistiin 16.5.2022 Euroopan unionin virallisessa lehdessä (L 137).

Eduskuntaa on 5.7.2017 informoitu komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen muuttamiseen ja niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen ja Euroopan komission tekemästä ehdotuksesta Euroopan parlamentin sekä neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisen valmistelusta U-kirjelmällä (U 40/2017 vp) ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjelmällä (UJ 8/2018). Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asioita koskevia perusmuistiota. Eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 1.6.2018 liikenne- ja viestintävaliokunnan annettua lausuntonsa (LiVL

16/2017 vp). Asian käsittelyn vihdoin jatkuessa vuonna 2021 eduskuntaa tiedotettiin 4.5.2021 U-jatkokirjelmällä (UJ 8/2021 vp) asian käsittelyvaiheesta.

U-kirjettä (U 40/2017 vp) on käsitelty EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa (EU22) kirjallisessa menettelyssä vuonna 2017. Lisäksi direktiivin muutosehdotusta on esitelty vuonna 2017 sidosryhmille liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä kuulemistilaisuudessa ja Liikenne- ja viestintäviraston säädösinfotilaisuudessa. Liikenne- ja televiestintä-neuvostossa 6.–7.6.2019 jäsenvaltioille esitettyä tilanneselvitystä koskevaa materiaalia on käsitelty liikennejaoston kokouksessa 22.5.2019 ja MINVA-paketti on lähetetty eduskunnan suurelle valiokunnalle 29.5.2019. U-jatkokirjeluonnosta on käsitelty liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 7.–10.5.2021.

Suomi piti komission ehdotusta hyväksyttävänä. Suomessa kerättävä ajoneuvovero voisi aiheuttaa kilpailun vääristymää, jos ajoneuvoa käytettäisiin pitkään kabotaasiliikenteessä, ja ajoneuvo vuokrattaisiin sellaisesta jäsenvaltiosta, jossa sen määrä olisi olennaisesti pienempi. Ehdotettu vuokratun ajoneuvon käyttämisen rajaus, enintään 4 kuukautta/kalenterivuosi ulkomaiselle ajoneuvolle, oli sen vuoksi Suomen näkemyksen mukaan tarpeellinen.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijat laativat kansallista sääntelytarpeen arviointia varten arviomuistion ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä Suomessa, jossa käytiin läpi direktiivin sisältöä, tulevia muutoksia sekä arvioitiin kansallisen lainsäädännön muutostarpeita. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 19 vastaanottajalle. Arviomuistio julkaistiin lausuntopalvelu.fi- palvelussa ja lausuntoajaksi asetettiin 18.5.2022–8.6.2022. Lausuntoja arviomuistiosta annettiin määräajassa yhteensä kahdeksan kappaletta, ja niitä hyödynnettiin jatkovalmistelussa. Lausunnot pääosin tukivat arviomuistiossa ehdotettuja toteuttamisvaihtoehtoja. Esille nousseiden kommenttien perusteella säädöskohtaisiin perusteluihin, säädösten tarkarajaisuuteen sekä vaikutustenarviointiin kiinnitettiin huomiota jatkovalmistelussa.

1.2.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivin kodifiointi

Euroopan komissio antoi ehdotuksen uudeksi vähimmäiskoulutusdirektiiviksi 18.11.2020. Liikenne- ja viestintäministeriö toimitti eduskunnalle 15.12.2020 asiaa koskevan kirjelmän (U 50/2018 vp).

EU-säädöksen valmistelussa on keskitytty direktiivin selkeyttämiseen, käsitteiden yhdenmukaistamiseen ja säädöksen tekniseen ajantasaistamiseen. Valmistelussa on todettu, että direktiivin asiasisältöön ei ole tehty muutoksia.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella x.x.2022–x.x.2022. Lausuntoja annettiin yhteensä x. Saadut lausunnot ja lausuntoyhteenvedot ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM026:00/2022>.

2 Tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämistä riskiyrityksenä koskevia säännöksiä muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055. Riskiyrityksenä pitämisen muutokset kohdistuivat EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen.

Riskiyritykseen kohdistuvista tarkastuksista on säädetty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa. Kyseisessä kohdassa säädetään, että toimivaltaisten viranomaisten on valvottava säännöllisesti, täyttävätkö yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, edelleen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset. Tätä varten jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, tarvittaessa myös asianomaisen yrityksen toimipaikassa, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden on ulotettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet direktiivin 2006/22/EY, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta, jäljempänä *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi*. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan mukaisesti riskiluokitusjärjestelmän tulee koskea kaikkia EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuja rikkomuksia. Komissio antoi 2.5.2022 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/694 komission asetuksen (EU) 2016/403 muuttamisesta sellaisten unionin sääntöjen uusien vakavien rikkomusten osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, jonka pohjalta viranomainen pystyy laskea yritykselle riskiluokituksen sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 Euroopan parlamentin ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta.

2.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Direktiivin (EU) 2022/738 tavoitteena on vähentää yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa sekä varmistamaan liikenteenharjoittajille eri puolella EU:ta tasapuolinen pääsy ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille tavaraliikenteessä.

Direktiivin (EU) 2022/738 mukaisesti jatkossa toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta voitaisiin luvanvaraisessa maanteiden tavaraliikenteessä vuokrata ajoneuvoja nykyistä joustavammin. Jokaisen jäsenvaltion on sallittava, että sen alueella käytetään jonkin toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten vuokraamia ajoneuvoja edellyttäen, että ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja sitä käytetään tapauksesta riippuen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti. Lisäksi jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueelle sijoittautuneet yritykset voivat maanteiden tavaraliikenteessä käyttää vuokrattuja ajoneuvoja samoin ehdoin kuin omistamiaan ajoneuvoja, jos direktiivin 2006/1/EY 2 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Direktiivi (EU) 2022/738 antaa jäsenvaltioille laajan mahdollisuuden sallia tai rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöä ammattimaisessa tavaraliikenteessä. Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon vähimmäiskäyttäjäksi tulee jatkossa sallia vähintään kaksi perättäistä kuu-

kautta kalenterivuodessa. Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltio voi kuitenkin vaatia, ettei vuokrasopimuksen kesto ole pidempi kuin kyseisen jäsenvaltion asettama aikarajoitus. Lisäksi jäsenvaltio voi vaatia, että vuokrattu ajoneuvo rekisteröidään sen kansallisten rekisteröintisääntöjen mukaisesti vähintään 30 päivän kuluttua. Myös tällaisissa tapauksissa jäsenvaltio voisi vaatia, ettei vuokrasopimuksen kesto ei ole pidempi kuin rekisteröintivaatimusta edeltänyt käyttöaika. Kyseisen vuokratun ajoneuvon kahden perättäisen kuukauden sallimisen lisäksi jäsenvaltio voi rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärän enintään 25 prosenttiin luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Jäsenvaltiot voisivat rajoittaa kyseisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun tehtävissä kuljetuksissa. Lisäksi liikenteenharjoittajan tulee ilmoittaa vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen asetuksen 16 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen sähköiseen rekisteriin.

Direktiivin (EU) 2022/738 mukaisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen nopeasti vastavuoroista apua ja muuta asiaankuuluvaa tietoa tämän direktiivin täytäntöönpanon ja noudattamisen valvonnan helpottamiseksi. Edellä mainittu tietojenvaihto toteutetaan komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2016/480 säädetyin maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen ERRU-järjestelmän (European Registers Of Road Transport Undertakings) avulla.

2.1.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivi

Vähimmäiskoulutusdirektiivillä tavoitellaan meriturvallisuuden ja mertensuojelun korkeaa tasoa ja tason edelleen parantamista. Merenkulkijoiden osaamistason ylläpitäminen ja kehittäminen ovat tärkeitä keinoja tavoitteen saavuttamiseksi. Unionin meriliikennesektorin korkeatasoista merenkulkualan asiantuntemusta pidetään myös yhtenä unionin kilpailukyvyyn tukipilarista. Vähimmäiskoulutusdirektiivin kodifioinnin tavoitteena on lisätä sääntelyn selkeyttä. Uusi direktiivi sisältää koonnin vanhasta direktiivistä ja siihen tehdyistä muutoksista. Muutokset ovat pääosin teknisiä.

2.1 Kansalliset muutostarpeet

Esitykseen sisältyvät muut ehdotukset ovat selkeyttäviä ja sääntelyn johdonmukaistamiseen liittyviä teknisluontoisia muutoksia.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Riskiluokituksen perusteista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ssä, jossa määritellään, millä perusteilla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa on pidettävä riskiyrityksenä ja milloin perusteet riskiyrityksenä pitämiseksi lakkaavat.

3.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Liikenteen palveluista annetun lain 3 §:n mukaisesti muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään lain 3 luvussa. Lain 17 §:n mukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palvelun-tarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun lupaviranomaisen liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja

16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Lain 19 §:n mukaisesti kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa. Lain 20 §:n mukaisesti ulkomailla rekisteröidyllä ajoneuvolla tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamalla ajoneuvolla tulee olla 3 §:n tarkoittamissa kuljetuksissa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä kuljetuslupa, International Transport Forumin CEMT-kuljetuslupa tai Euroopan unionin säädösten mukainen lupa, jollei kansainvälisistä sopimuksista tai unionilainsäädännöstä muuta johdu. Euroopan unionin säädösten mukaisesta luvasta säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa sekä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa.

Direktiivin 2006/1/EY mukaisesti jokaisen EU:n jäsenvaltion on sallittava vuokrattujen tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttö jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä sen alueella toiseen jäsenvaltioon sijoittuneelle yritykselle, jos ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön viimeksi mainitun jäsenvaltion lakien mukaisesti. Vuokrasopimus voi koskea ainoastaan ajoneuvon vuokraamista ilman kuljettajaa eikä siihen voi liittyä saman yrityksen kanssa tehty sopimus, joka koskisi kuljettajan tai muun henkilökunnan palkkaamista. Vuokrattu ajoneuvo voi vuokrasopimuksen voimassaoloaikana olla ainoastaan ajoneuvoa käyttävän yrityksen käytössä ja vuokratua ajoneuvoa voi kuljettaa vain sitä käyttävän yrityksen henkilökunta. Kyseisellä vuokratulla ajoneuvolla tarkoitetaan käytännössä sellaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan tavarankuljetukseen ja on kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnin pakettiauto tai yli 3,5 tonnin kuorma-auto.

Jäsenvaltiot voivat nykyisin asettaa erilaisia ajoneuvojen vuokrausta koskevia rajoituksia liikenteenharjoittajille. Jäsenvaltiot voivat esimerkiksi vaatia toiseen jäsenvaltion rekisteröidyn ajoneuvon välitöntä kansallista rekisteröintiä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan edellytysten mukaisesti yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa hoidettava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti hallinnollista ja kaupallista toimintaansa asianmukaisilla välineillä ja toimittiloilla kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa toimipaikassa. Lisäksi yrityksen on johdettava kuljetustoimintaansa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti käyttäen ajoneuvoja kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä. Tarkemmin yrityksellä oli sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava jatkuvasti ja säännöllisesti käytettävissään ajoneuvoja ja kuljettajia, joilla on pysyvä asemapaikka kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa toimipisteessä ja joiden määrä on suhteutettu yrityksen harjoittaman liikenteen määrään. Yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingopimuksella.

Jäsenvaltiot voivat tällä hetkellä rajoittaa myös yritysten omaan lukuun käytettävien yli 6 tonnin painoisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä. Ne voivat myös rajoittaa omalla alueellaan sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka liikenteenharjoittaja on vuokrannut sijoittautumisvaltionsa ulkopuolella. Tällaisten ajoneuvojen käytön rajoittaminen tai salliminen joissakin EU:n jäsenvaltioissa, mutta ei kaikissa, voi aiheuttaa lainsäädännön hajanaisuutta ja oikeudellista epävarmuutta EU:ssa. Suomi ei ole rajoittanut vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun käytettävissä kuljetuksissa.

Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto on vaatinut tavaraliikenneluvan haltijan sekä liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan ammattimaisessa liikennekäytössä olevan ajoneuvon rekisteröimistä liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista ane-

tun lain 17 §:n mukaisesti. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan yrityksen sijoittautumisvaatimukseen perustuen Suomeen sijoittautunut yritys ei ole kotimaan kaupallisessa tavaraliikenteessä voinut käyttää ulkomaille rekisteröityä tavaraliikenteen ajoneuvoa.

Ajoneuvolain (82/2021) 5 luvun 125 §:ssä säädetyn mukaisesti, jos ajoneuvosta ei ole suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa nykyisin käyttää Suomessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa 30 päivän ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo rekisteröidään Suomessa. Jos kyseessä on ajoneuvo, josta on suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa kolmen kuukauden ajan. Ajoneuvolain 126 §:ssä säädetyn mukaisesti Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa käyttää omaa tarvettaan varten maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä M1-, N1-, O1-, O2- tai L-luokan tai niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä. Ajoneuvolain 125 §:ssä säädettyä vaatimusta ollaan parhaillaan muuttamassa hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi, jonka hankeikkuna löytyy osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>. Esityksessä ehdotetaan ETA-valtioon rekisteröidyn ajoneuvon 30 päivän enimmäiskäytön rajaa nostettavaksi kolmeen kuukauteen, jolloin Suomessa asuva henkilö voisi käyttää tavaraliikenteessä toiseen EU:n jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa kahden perättäisen kuukauden ajan ilman sen rekisteröintiä Suomeen. Vastaavasti lain 126 §:ään ehdotetaan muutosta, jonka mukaisesti Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saisi tilapäisesti Suomessa ollessaan käyttää maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä ilman oman tarpeen määritelmää.

Ajoneuvoverosta annetun lain (1281/2003) 6 luvun 38 §:ssä säädetyn mukaisesti ulkomailla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta ajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena muuta ainetta kuin moottoribensiiniä, sekä kuorma-auton perävaunusta on suoritettava ajoneuvoverona kiinteää veroa jokaiselta vuorokaudelta, jona ajoneuvoa Suomessa käytetään. Lisäksi ajoneuvoverosta annetun lain 38 §:n mukaisesti ajoneuvoa katsotaan käytetyn Suomessa siitä vuorokaudesta alkaen, kun se on saapunut Suomen alueelle, sen vuorokauden loppuun, jona se on poistunut Suomen alueelta. Tämän lisäksi peritään kulutusveroa Suomessa ajatun matkan perusteella. Ajoneuvoverosta annetun lain 44 §:n mukaisesti kiinteästä verosta ja kulutusverosta on kuitenkin vapautettu Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröity ajoneuvo. Kiinteästä verosta on lisäksi vapautettu myös ulkomailla rekisteröity moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka rekisteröintivaltio on liittynyt 10 päivänä helmikuuta 1967 annetulla asetuksella (106/1967) voimaansaattettuun yleissopimukseen kansainvälisessä tavarankuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta ja jota Suomessa tilapäisesti käytetään asianomaisen sopimuksen ehdoin ja sen rajoissa. Ajoneuvoverosta annetun lain 38 §:ssä säädettyistä veroista on vapautettu vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen nojalla vastavuoroisuuden ehdoin vieraassa maassa rekisteröity, Suomessa tilapäisesti käytettävä paketti-, kuorma- ja linja-auto sekä kuorma-auton perävaunu. Verovapaus myönnetään yhtä pitkäksi ajaksi kuin Suomessa rekisteröidylle ajoneuvolle on vieraassa valtiossa myönnetty vastaava etu, kuitenkin enintään yhden vuoden ajaksi maahantuonnista. Ajoneuvoverosta annetun lain ei täten katsottaisi ulottuvan toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokrattuun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon maanteiden tavaraliikenteessä.

Autoverolain (777/2020) 1 §:ssä säädetään N1-luokan pakettiautoja koskevasta autoverosta. Saman 1 §:n mukaisesti kuorma-autot eivät ole autoverolain soveltamisen piirissä. Autoverolain

2 §:ssä säädetyn mukaisesti käyttöönotolla tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä liikenteessä Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa. Ajoneuvo katsotaan otetuksi verolliseen käyttöön Suomessa, jollei sitä käytetä yksinomaan verottomaan käyttöön siten kuin 6 luvussa säädetään. Myös sellaisen N1-luokkaan kuuluvan pakettiauton, jota saisi liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotetun lisäyksen nojalla käyttää luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen Suomessa, käyttö liikenteessä Suomen alueella olisi autoverolaissa tarkoitettua ajoneuvon käyttöönottoa ja veron suorittamisvelvollisuus syntyisi viimeistään käytön aloituspäivänä. Autoverolain 5 §:n 2 momentin mukaisesti verovelvollinen ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ennen rekisteröintiä, on sen käyttöönottaja eli tässä tapauksessa vuokralle ottaja. Kun ajoneuvon käyttö Suomessa perustuu määräaikaiseen vuokrasopimukseen, voi verovelvollinen saada autoverosta vientipalautusta vastaavan vähennyksen edellytysten täytyessä. Näin verovelvollisen maksettavaksi jää ainoastaan ajoneuvon Suomessa tapahtuvaan käyttöaikaan suhteutettu osa verosta. Verovelvollisen on annettava verotusta varten veroilmoitus. Lisäksi ajoneuvon käyttöönottajana on ennen ajoneuvon käyttöönottoa annettava ilmoitus käyttöönotosta Verohallinnolle.

3.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset

Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki (370/1995), laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki (1687/2009) sekä liikenteen palveluista annettu laki (320/2017) sisältävät kansalliset säännökset merenkulkijoiden pätevyysvaatimuksista. Lait sisältävät myös viittaukset vähimmäiskoulutusdirektiiviin, jotka tulee päivittää vastaamaan uutta direktiiviä. Laeissa on havaittu tarve myös muille luonteeltaan teknisille muutoksille, joilla selkeytettäisiin ja johdonmukaistettaisiin sääntelyä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen

Liikenteen palveluista annetun lain 13 § ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU-lainsäädännön uusia vaatimuksia yrityksen riskiluokittamisesta. Pykäläehdotuksessa viitataan suoraan EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen eikä asiasta jatkossa säädetä kansallisesti.

4.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

- Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotetaan lisäystä, jolla pannaan täytäntöön direktiivi (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta. Jatkossa toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta voitaisiin luvanvaraisessa maanteiden tavaraliikenteessä vuokrata ajoneuvoja nykyistä joustavammin. Jäsenvaltioille annetaan laaja mahdollisuus sallia tai rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöä ammattimaisessa tavaraliikenteessä. Suomi ehdottaa toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon enimmäiskäyttöajaksi kahta perättäistä kuukautta kalenterivuodessa. Vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä voisi kerrallaan olla enintään 25 prosenttia luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Liikenteenharjoittajan tulee ilmoittaa vuokrattujen ajoneuvojen rekisteritunnukset ja vuokrasopimuksen kesto Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarvittavat asiakirjat ajoneuvon rekisteröinnistä ja vuokrausta koskevista ehdoista tulee pitää mukana ajoneuvossa.

- Liikenteen palveluista annetun lain 262 a §:ään ehdotetaan rangaistussäännöstä, jonka mukaisesti liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä voidaan tuomita tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokrattua moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kestoja taikka, joka ei pysty esittämään liikenteen valvojalle ajoneuvossa mukana pidettäviä sähköisessä tai paperimuodossa olevia asiakirjoja direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien ehtojen noudattamisesta.

4.1.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset

Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki sekä liikenteen palveluista annettu laki sisältävät viittauksia vähimmäiskoulutusdirektiiviin, jotka ehdotetaan päivitettäväksi vastaamaan uutta direktiiviä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin lisäksi seuraavat muutokset:

- Lakiin lisättäisiin uusi 97 a §, joka sisältäisi uuden määräyksenantovaltuuden liikenne- ja viestintävirastolle, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaava määräyksenantovaltuus sisältyy jo muihin lakeihin, joihin sisältyy vastaava määritelmä kotimaanliikenteen alueista.
- Lain 102 §:ään ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan miehitettynä vuokratun vuokraveeneen kuljettajan pätevyys voitaisiin osoittaa vuokraveeneen kuljettajankirjan lisäksi myös muulla kansipäällystön kirjalla.
- Lain 102 §:ään lisättäisiin uusi 2 momentti, joka sisältäisi asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä vuokraveeneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vaatimusten täyttämistä ja hyväksymismenettelystä.

Lisäksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 13 §:n otsikointi muutettaisiin vastaamaan sen aiemmin muutettua sisältöä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Ehdotetun muutoksen liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään arvioidaan vaikuttavan yritysten toimintaan tulevat suurelta osin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja sen nojalla annetun täytäntöönpanoasetuksen riskiluokituskaavan kautta. Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, joutuvat todennäköisemmin kattaviin yritystarkastuksiin kuin matalan riskiluokituksen yritykset. Riskiyrityksen määritelmän muuttuminen vaikuttaa yritysten toimintaan niiden saadessa riskiluokituksen Euroopan unionin yhteisen kaavan perusteella. Riskiluokitustiedon keräämisestä, tiedon jalostamisesta ja sen toimittamisesta muille toimivaltaisille viranomaisille aiheutuu hallinnollista työtä ja tietojärjestelmäkustannuksia etenkin Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta myös valvontaviranomaisille hallituksen esityksessä 194/2021 vp on käsitelty tarkemmin EU:n liikkuvuuspaketin täytäntöönpanon tuottamia kustannuksia.

Ehdotetun muutoksen liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään edellyttämällä tavalla Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää rikkomustietoa, jonka avulla virasto riskiluokitaa yrityksen sekä huolehtii valmiin riskiluokitustiedon toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille valvonnan riskiperusteista kohdentamista varten. Parantunut viranomaistiedonvaihto tehostaa kuljetusyritysten valvontaa EU:n liikkuvuuspaketin edellyttämällä tavalla.

Ehdotetulla muutoksella liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

Ehdotetun muutoksen liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään arvioidaan parantavan riskiperusteista viranomaisvalvontaa, mikä näkyy tarkastusten kohdistumisena korkean riskiluokan yrityksiin, mikä parantanee yleistä liikenneturvallisuutta ja vähentää talous-rikollisuutta sekä harmaata taloutta.

4.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Komission vaikutusarvioinnin perusteella ehdotetun ratkaisun myötä EU:n kuljetusyrityksiin kohdistuvat kustannukset vähenisivät yhteensä 158 miljoonalla eurolla vuonna 2030. Liikenteenharjoittajan siirtyessä omistamiensa ajoneuvojen käytöstä enemmän vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön sen toimintakustannusten arvioidaan laskevan noin 2 prosentilla. Lisäksi ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alan odotetaan saavan noin 81 miljoonan euron edut, jolloin vuosittainen taloudellinen kokonaishyöty olisi noin 240 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi arvioinnin mukaan alalle luotaisiin miltei 5 000 lisätyöpaikkaa, 2 900 näistä ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alalla ja 1 700 maanteiden tavaraliikenteessä.

Komission vaikutusarvion perusteella erityisesti viranomaiset sekä ammattiyhdistysten edustajat näkivät ehdotuksen lisäävän kilpailupaineen riskiä, mikäli rajoitukset poistetaan niiltä osin kuin ne koskevat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun harjoitettavissa kuljetuksissa. Lisäksi kuulemisessa nostettiin esiin mahdolliset valvonnan haasteet, mikäli joissakin EU:n jäsenvaltioissa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö sallitaan ja toisissa taas laajemmin näin ei tehdä. Toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käytön rajoituksiin liittyvät perustelut otettiin valmistelussa huomioon, mutta ajoneuvojen omaan lukuun käyttöön liittyviä ongelmia ei pidetty riittävästi perusteltuina.

Ehdotetulla liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n muutoksella arvioidaan olevan positiivinen taloudellinen vaikutus kuljetusyrityksille, jotka tulevat käyttämään säännöllisesti toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattuja tavaraliikenteen ajoneuvoja. Erilaiset moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kohdistuvat verot ja muut kulut ovat esimerkiksi Baltian maissa Suomen pienemmät. Vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon käytön arvioidaan tuovan lieviä positiivisia kustannusvaikutuksia yrityksille, joilla esiintyy äkillistä ja lyhytaikaista kalustotarvetta. Sen sijaan kotimaisille raskaiden ajoneuvojen jälleenmyyjille ja rahoitusyhtiöille ehdotetulla muutoksella arvioidaan olevan negatiivisia taloudellisia vaikutuksia, koska toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattujen ajoneuvojen käytön lisääntyminen vähentäisi kotimaassa rekisteröitävien moottorikäyttöisten ajoneuvojen kysyntää. Tällä voidaan nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia myös vuokraustoimialaan, vaikka sallitaksi vuokrausajaksi ehdotetaankin ainoastaan kahta perättäistä kuukautta. Tilastokeskuksen mukaan vuosina 2018–2020 Suomessa toimi 62–68 yritystä kuorma-autojen ja muiden raskaiden ajoneuvojen vuokraus ja leasing -toimialalla. Alan yhteenlaskettu liikevaihto oli 56,2–65,1 miljoonaa euroa ja ne työllistivät vuodesta riippuen 90–120 henkilötyövuoden verran.

Liikenne- ja viestintäviraston tulee jatkossa toimittaa liikenteenharjoittajien ilmoittamat vuokrattujen tavaraliikenteen moottorikäyttöisten ajoneuvojen rekisteritunnukset ERRU-järjestelmän rajapinnan kautta muille toimivaltaisille viranomaisille valvontaa varten. Vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön tavaraliikenteessä suhtaudutaan valvonnassa jatkossa yhdenmukaisesti yrityksen muun tavaraliikenteen ajoneuvokannan kanssa. Yrityksen tulee huolehtia, että kuljettajalla on vuokratusta ajoneuvossa mukana asianmukaiset todisteet rekisteröinti- ja vuokrausehdojen noudattamisesta, mikä helpottaa valvonnan suorittamista tienvarsilla.

Direktiivimuutos todennäköisesti lisää vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä EU:n tavaraliikenteessä, ja koska tällaiset ajoneuvot ovat komission mukaan usein uudempia ja ympäristöystävällisempiä, niin niiden käytön lisääntymisen nähdään edistävän myös EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. Vastaavasti liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotettu lisäys toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattujen ajoneuvojen käytön sallimisesta ammattimaisessa tavaraliikenteessä lisää jonkin verran uudempien ja ympäristöystävällisempien ajoneuvojen käyttöä. Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavien pakettiautojen vuokraajan autoverovelvollisuuden arvioidaan kuitenkin hillitsevän kyseistä pakettiautojen vuokrausta toisesta jäsenvaltiosta, joten taloudellisten vaikutusten arvioidaan jäävän kokonaisuudessaan kohtuullisen pieniksi.

Ehdotuksella liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia yrityksille, joiden tavarankuljetustarve on vaihtelevaa ja jotka tarvitsevat toiminnassaan ajoneuvoja lyhytaikaiseen käyttöön toisesta EU:n jäsenvaltiosta. Tämä voi vaikuttaa hyvin lievästi työmarkkinoihin mahdollisten kuljetussopimusten ja työvoiman siirtyessä niille yrityksille, jotka pystyvät joustavimmin vastaamaan tilaajan kuljetustarpeisiin. Työvoiman tarpeeseen ei ehdotuksella arvioida kuitenkaan olevan vaikutuksia. Komission mukaan vuokratut ajoneuvot ovat myös tyypillisesti uudempia, jolloin niiden turvallisuus liikenteessä on parempaa luokkaa kuin keskimäärin tavaraliikenteen ajoneuvojen.

Tilastokeskuksen kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin kustannuspainorakenteesta päätellen Suomen kustannuksia edullisempia kustannustekijöitä ulkoa vuokrattavissa ajoneuvoissa on lähinnä ehkä ajoneuvon hallinnoin ja huollon kustannuksissa sekä pääomakustannuksissa ja ajoneuvon rekisteröintimaasta riippuen liikennöintiin liittyvissä veroissa ja viranomaismaksuissa. Näiden osuudet Suomen rekisteröityjen kuorma-autojen kustannusrakenteessa on eri kuorma-autotyypeissä karkeasti arvioituna 10–15 prosenttia. Edullisempien kustannusten saavuttamisen mahdollisuus on silti marginaalinen ottaen huomioon EU:n jäsenvaltioiden kustannustasojen toteutunut tasaantuminen, vuokra-ajoneuvojen käyttöön liittyvä aikarajoite ja etenkin Suomen näkökulmasta vuokrausta taloudellisesti rasittavat ajoneuvojen siirtokustannukset. Ne ovat vähäisemmät lähinnä vuokrattaessa Baltiasta ja Ruotsista. Suomalainen kuorma-autokanta on kokojakaumaltaan suuremmissa enimmäismassoissa sellaista, jota ei ole saatavilla muista EU:n jäsenvaltioista lukuun ottamatta kustannustasoltaan Suomeen rinnastuvaa Ruotsia.

Valtiontaloudelliset vaikutukset syntyvät valtion ajoneuvoverotulojen muutoksina, rekisteriviranomaisen kustannusten muutoksina ja valvontakustannusten muutoksina. Lisäksi verotulojen muutoksia voi syntyä elinkeinoverotuksen kautta, joskaan esityksellä ei ehkä olisi suuria vaikutuksia suomalaisten kuljetusyrittäjien ja kuorma-autojen vuokraavien yritysten verotettaviin tuloksiin. Ajoneuvoverotulot vähenisivät siinä suhteessa, kuin ulkomailta vuokrattavia raskaita ajoneuvoja käytettäisiin korvaamaan Suomeen pysyvästi rekisteröityjä liikennekäytössä olevia ajoneuvoja. Määrällistä arvioida ei kyetä tekemään, koska vuokra-ajoneuvojen kysynnästä ja toteutuvasta vuokraamisesta ei ole voitu muodostaa arviota.

4.2.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset

Ehdotetut muutokset olisivat pääasiassa sääntelyä selkeyttäviä, mutta niillä olisi myös vähäisiä hallinnollista taakkaa vähentäviä vaikutuksia erityisesti liikenteen palveluista annetun lain 102 §:ään ehdotettavan muutoksen osalta. Esityksellä ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Valmistelussa on arvioitu erilaisia toteutusvaihtoehtoja vuokrattuja tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevan direktiivin (EU) 2022/738 täytäntöönpanoon liittyen. Direktiivi antaa EU:n jäsenvaltioille laajan mahdollisuuden sallia tai rajoittaa toisesta jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon käyttöä ammattimaisessa tavaraliikenteessä. Kyseisen vuokratun ajoneuvon vähimmäiskäyttöajaksi tulee direktiivin mukaan sallia vähintään kaksi perättäistä kuukautta kalenterivuodessa. Jäsenvaltio voisi lisäksi vaatia, että kyseinen vuokrattu ajoneuvo rekisteröidään sen kansallisten rekisteröintisääntöjen mukaisesti vähintään 30 päivän kuluttua. Kyseisen vuokratun ajoneuvon kahden perättäisen kuukauden sallimisen lisäksi jäsenvaltio voi rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärän enintään 25 prosenttiin luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Myös kyseisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun tehtävissä kuljetustoimissa olisi mahdollista rajoittaa, mihin ei arvioinnin pohjalta kuitenkaan päädytty. Arviomuistiossa esitetyn toteuttamisvaihtoehdon ja siihen saatujen lausuntojen pohjalta hallituksen esityksen valmistelussa päädyttiin esittämään valittua toteuttamistapaa.

Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon rekisteröintivaatimusta koskevaa mahdollisuutta Suomeen 30 päivän käytön jälkeen arvioitiin valmistelussa uudelleen. Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 2 momentin mukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Koska toiseen EU:n jäsenvaltioon rekisteröidyn Suomeen vuokratun ajoneuvon sallimisen enimmäisrajaksi ehdotetaan kahta perättäistä kuukautta kalenterivuodessa ja yrityksen luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävästä ajoneuvokannasta laskettavan enimmäisosuuden rajaksi 25 prosenttia, niin ajoneuvon rekisteröintivaatimusta 30 päivän käytön jälkeen ei hallituksen esitysluonnoksessa ole ehdotettu. Tavaraliikenneluvan haltija voi vuokrata ajoneuvon jatkossakin Suomesta ilman kyseisiä toisesta jäsenvaltiosta vuokrattuja ajoneuvoja koskevia aika- ja määrärajoituksia, sillä edellytyksellä, että ajoneuvo rekisteröidään luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan. Toisesta jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteröinnistä Suomeen 30 päivän käytön jälkeen ja ajoneuvon rekisteröinnistä takaisin kahden kuukauden jälkeen arvioitaisiin koituvan hallinnollisia kustannuksia ja taakkaa, jotka käytännössä voisivat toimia esteenä direktiivin (EU) 2022/738 mukaiselle toisesta jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon kahden perättäisen kuukauden käytölle. Lisäksi mikäli toisesta jäsenvaltiosta vuokratulle ajoneuvolle vaadittaisiin ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen 30 päivän käytön jälkeen, olisi se ajoneuvon ulkomaille sijoittautuneelle omistajalle hallinnollisesti vaikeaa toteuttaa.

Valmistelussa on arvioitu myös voimassa olevaan sääntelyyn sisältyvän sanan ”lähiliikenne” muuttamista vastaamaan direktiivimuutosta. Lähiliikenteellä tarkoitetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa liikennettä Itämeren liikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempänä kuin 64° pohjoista leveyttä. Kumottu direktiivi 2008/106/EY käytti samaa tarkoittaen sekä ”lähiliikenne” että ”rannikkoliikenne” termejä. Kodifioinnin yhteydessä päädyttiin yhdenmukaistamaan termien käyttöä niin, että uudessa direktiivissä käytetään ainoastaan termiä ”rannikkoliikenne”, jolla tarkoitetaan aiempaa direktiiviä vastaten kulkua EU:n jäsenvaltion rannikon läheisyydessä kyseisen EU:n

jäsenvaltion määrittelemällä tavalla. Hallituksen esityksen valmistelussa on päädytty säilyttämään kansallisessa sääntelyssä termi ”lähiliikenne” sen vakiintuneisuuden vuoksi.

6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 7.9.2022–28.9.2022 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin yhteensä XX. Lisäksi XX tahoa ilmoitti, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa.

Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM026:00/2022>.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki alusturvallisuuden valvonnasta

23 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälän johdantokappaleeseen ehdotetaan tehtäväksi oikeinkirjoitukseen liittyvä muutos. Pykälän 4 kohtaan sisältyvä viittaus kumottuun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2001/25/EY ehdotetaan korvattavaksi viittauksella uuteen direktiiviin (EU) 2022/993.

7.2 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 3 kohtaan sisältyvä viittaus kumottuun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/106/EY ehdotetaan korvattavaksi viittauksella uuteen direktiiviin (EU) 2022/993.

13 §. Miehitystodistuksessa määrätystä pätevyydestä poikkeaminen. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan paremmin pykälän sisältöä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pykälän perusteella myöntää kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjojen osalta erivapauksia, jonka mukaan aluksella voi olla toimessa henkilö, jolla ei ole toimeen oikeuttavaa pätevyyttä. Lakiin vuonna 2018 tehtyjen muutosten seurauksena kaikilla aluksilla ei kuitenkaan enää välttämättä ole miehitystodistusta. Tällaisia ovat esimerkiksi kotimaanliikenteen vuokraveneet tai kotimaanliikenteen I ja II -alueilla liikennöivät bruttovetoisuudeltaan alle 500 suuruiset alukset. Näillekin aluksille voidaan kuitenkin myöntää erivapauksia pykälän perusteella. Uusi otsikko olisi ehdotuksen mukaan ”Kansi- ja konepäällystöltä vaadittavasta pätevyydestä poikkeaminen”.

7.3 Laki liikenteen palveluista

13 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua yrityksen riskiyritykseksi määrittelyä.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidettäisiin henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/694, jolla muutettiin komission asetusta (EU) 2016/403, sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 riskiluokituskaavan perusteella määrittellään riskiyritykseksi.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiiviä muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2020/1057. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklassa säädetään riskiluokitusjärjestelmästä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetusta (EY) 561/2006 tai asetusta (EU) N:o 165/2014 tai kansallisia säännöksiä, joilla direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 8 kohdan nojalla muutetaan valvontadirektiivin 9 artiklaa siten, että sen 1 kohdan nojalla komissio vahvisti täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2022/694 komission asetuksen (EU) 2016/403 muuttamisesta sekä täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2022/695 yhteisen kaavan, jolla yrityksen riskiluokitus lasketaan. Kaavassa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu. Huomioon otetaan myös se, onko maantieliikenneyritys käyttänyt asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1055 nojalla EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohtaan on lisätty kansallisissa sähköisissä rekistereissä edellytettäviin tietoihin yrityksellä käytössään olevat ajoneuvot, työntekijöiden lukumäärä sekä yrityksen riskiluokitus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1055 nojalla on EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen lisätty 6 artiklan 2 a alakohta, jonka mukaisesti komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Komissio tulee vahvistamaan yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit, rikkomusten vakavuuden sekä esiintymistiheyden. Nämä täytäntöönpanosäädökset on hyväksytty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 4 kohdassa säädetään, että EU:n jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä. Tällä varmistetaan kaikkien viranomaisten oikea tiedonsaanti. Direktiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 9 kohdan d alakohdan nojalla lisätään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklaan 4 kohta, jossa edellytetään, että kohdennettujen tienvarsitarkastusten helpottamiseksi kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen on oltava jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten saatavilla valvonnan aikana. Saman kohdan nojalla lisätään 9 artiklaan 5 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on asetettava kansalliseen riskiluokitusjärjestelmäänsä sisältyvät tiedot EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa tarkoitettujen yhteen toimivien kansallisten sähköisten rekisterien kautta suoraan muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Näihin tietoihin on muutosasetuksella (EU) 2020/1055 lisätty yrityksellä käytössä olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, työntekijöiden lukumäärä sekä yrityksen riskiluokitus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan kumottavaksi. Riskiluokitus tulee jatkossa olemaan ajallisesti liukuva ja eri tarkastusten myötä päivittyvä, joten riskiyritykseksi määrittelyä tehdään käytännössä koko ajan ilman erillistä arviointia siitä, milloin yrityksen pitäminen riskiyrityksenä lakkaisi. Yrityksen riskiluokituksen tuleva kaava antaa koko ajan tiedon yrityksen riskiluokitus-tilanteesta.

17 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti toisesta jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon käytöstä ja käytön ehdoista tiellä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta edellyttämällä tavalla. Nykyinen 3 momentti siirtyisi täten 4 momentiksi.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan, että tavaraliikenneluvan haltija voi käyttää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa kaupallisessa tavaraliikenteessä kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa ilman ajoneuvon rekisteröintiä liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti EU:n jäsenvaltion on sallittava, että sen alueella käytetään jonkin toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten vuokraamia ajoneuvoja vähintään kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa edellyttäen, että ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja sitä käytetään tapauksesta riippuen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan, että kyseisen vuokratun ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ehtojen noudattaminen on liikenteen valvojan pyynnöstä todistettava sähköisillä tai paperimuotoisilla asiakirjoilla, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa. Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvon rekisteröinti- ja vuokrausehtojen noudattaminen on liikenteen valvojan pyynnöstä todistettava sähköisellä tai paperimuotoisella asiakirjalla, joka on pidettävä mukana ajoneuvossa. Asiakirjalla tarkoitetaan tässä tapauksessa asianmukaista vuokrasopimusta tai sen oikeaksi todistettua jäljennöstä. Lisäksi jos kuljettaja ei ole ajoneuvon varsinainen vuokraaja, niin ajoneuvossa tulee olla mukana kuljettajan työsopimus tai sen oikeaksi todistettu ote.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan, että kyseisten vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä voi olla yrityksen luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta enintään 25 prosenttia. Jos yrityksen koko moottorikäyttöinen ajoneuvokanta koostuu useammasta kuin yhdestä ja alle neljästä ajoneuvosta, sen on direktiivin (EU) 2022/738 mukaisesti kuitenkin sallittava käyttää ainakin yhtä kyseistä vuokrattua ajoneuvoa. Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 2 kohdan mukaisesti Suomessa on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yritykset voivat maanteiden tavaraliikenteessä käyttää vuokrattuja ajoneuvoja samoin ehdoin kuin omistamiaan ajoneuvoja, jos direktiivin 2006/1/EY 2 artiklassa säädetty edellytykset täyttyvät. Direktiivin mukaan, jos vuokrattu ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön toisen EU:n jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, maantiekuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltio voi rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöaikaa alueellaan edellyttäen, että se sallii saman maantiekuljetusyrityksen käyttää vuokrattua ajoneuvoa vähintään kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa. Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltio voi vaatia, ettei vuokrasopimuksen kesto ole pidempi kuin kyseisen jäsenvaltion asettama aikarajoitus, jollaista ehtoa nyt pykälään ehdotetaan. Direktiivin mukaan jäsenvaltio voisi vaatia myös, että vuokrattu ajoneuvo rekisteröidään sen kansallisten rekisteröintisääntöjen mukaisesti vähintään 30 päivän kuluttua, mutta tällaista vaatimusta ei ehdoteta otettavaksi käyttöön. Direktiivin mukaisesti jäsenvaltio voi myös rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen, joita yritys voi käyttää, lukumäärää edellyttäen, että sallittujen ajoneuvojen vähimmäismäärä on vähintään 25 prosenttia tavarankuljetusajoneuvokannasta, joka on yrityksen käytettävissä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti joko vuokratun ajoneuvon käyttöä edeltävän vuoden joulukuun 31 päivänä tai jäsenvaltion määrittämänä päivänä, jona yritys alkaa käyttää vuokrattua ajoneuvoa. Jos yrityksen koko ajoneuvokanta koostuu useammasta kuin yhdestä ja alle neljästä

ajoneuvosta, yritys voi käyttää ainakin yhtä tällaista ajoneuvoa. Suomi valitsee tavarankuljetusajoneuvokannan laskentaan päivän, jona yritys alkaa käyttää vuokrattua ajoneuvoa.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetun mukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus, jonka lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle tulee toimittaa vuokrasopimuksen kesto, joka ei voi olla pidempi kuin kaksi kuukautta. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on varmistaa, että ilmoitetut tiedot tallennetaan ehtojen täytyessä liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, ja että ne ovat liikenteen valvojen saatavilla tienvarsitarkastusten aikana. Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti EU:n jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maanteiden tavarankuljetuksia toisen lukuun harjoittavan yrityksen käyttämän vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus merkitään asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen sähköiseen rekisteriin. Lisäksi lupaviranomaisen järjestelmässä tulee olla merkittynä vuokrauksen aloitus- ja lopetuspäivämäärä.

Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti EU:n jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen nopeasti vastavuoroista apua ja muuta asiaankuuluvaa tietoa tämän direktiivin täytäntöönpanon ja noudattamisen valvonnan helpottamiseksi. Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2016/480 säädetyin ERRU-tiedonvaihdon kansalliseksi yhteyspisteeksi on liikenteen palveluista annetun lain 235 §:n nojalla jo nimetty Liikenne- ja viestintävirasto, joka vastaa kyseisestä tiedonvaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niille tämän artiklan nojalla toimitettuja tietoja käytetään ainoastaan siihen tarkoitukseen, johon ne on pyydetty. Henkilötietojen käsittely suoritetaan ainoastaan, jos se on tarpeen tämän direktiivin noudattamiseksi, ja sen on tapahduttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti. Direktiivin (EU) 2022/738 noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 6 päivänä elokuuta 2023.

97 §. Laivaväen pätevyysiajoneuvon käyttöä koskevat määrittelyt. Pykälän 2 kohtaan sisältyvä viittaus kumottuun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/106/EY ehdotetaan korvattavaksi viittauksella uuteen direktiiviin (EU) 2022/993.

97 a §. Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaava määräyksenantovaltuus sisältyy jo laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 33 §:ään sekä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 82 §:ään. Näihin lakeihin sisältyy liikenteen palveluista annetun lain 97 §:n 2 kohtaa vastaava kotimaanliikenteen alueita koskeva määrittely. Laivaväen pätevyysvaatimukset perustuvat näihin liikennealueisiin. Määräyksenantovaltuus olisi siten selkeyttävä ja lakien välistä johdonmukaisuutta lisäävä.

102 §. Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan riittävä pätevyys voitaisiin osoittaa vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi myös muulla kansipäällystön kirjalla. Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla olisi siten oltava vuokraveneen kuljettajankirja tai muu kansipäällystön pätevyyskirja, jos venettä käytetään vesiliikennelain (782/2019) 2 §:n 1 momentin mukaan tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Kansipäällystön pätevyyskirjojen vaatimukset ovat vastaavat tai tiukemmat, kuin vuokraveneen kuljettajankirjassa. Lisäyksen tarkoitus on helpottaa kansipäällystön pätevyyskirjanhaltijoiden toimintaa, kun heidän ei enää tarvitsisi hakea erikseen vuokraveneen kuljettajankirjaa.

Voimassa olevaa lakia vastaavasti miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla olisi edelleen oltava lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja, jos hän toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä. STCW-yleissopimuksen mukainen kansipääallystön pätevyyskirja oikeuttaisi vuokraveneen kuljettamiseen sekä kotimaan että kansainvälisessä liikenteessä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 *momentti*, joka sisältäisi asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vaatimusten täyttämistä ja hyväksymismenettelystä.

262 a §. *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti.* Pykälään ehdotetaan uudeksi 2 momentiksi, jonka mukaisesti liikenteessä käytettävän ajoneuvon vääristä rekisteröinnistä voidaan tuomita tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta ei ole toiminut liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n uuden 3 momentin tavaraliikenneluvan haltijaa koskevien vaatimusten edellyttämällä tavalla. 262 a §:n uuden 2 momentin mukaisesti liikenteessä käytettävän ajoneuvon vääristä rekisteröinnistä voidaan tuomita tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kestoja taikka, joka ei pysty esittämään liikenteen valvojalle ajoneuvossa mukana pidettäviä sähköisessä tai paperimuodossa olevia asiakirjoja ilman kuljettajaa vuokratujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten vuokratun ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien ehtojen noudattamisesta.

Kyseisellä ehdotuksella voidaan varmistaa tehokkaammin, että kyseinen moottorikäyttöinen vuokrattu ajoneuvo on tavaraliikenneluvan asianmukaisesti haltijan käytössä. Sakkorangaistuksen on arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden. Mikäli valvontaviranomaisella ei ole käytössään sakonuhkaa asianmukaisen rekisteröinnin oikeellisuuden varmistamiseksi, niin kyseisellä vaatimuksella ei arvion mukaan olisi haluttua käytännön vaikutusta. Kyseisten velvollisuuksien laiminlyönnin rangaistavaksi säätäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia tavaraliikenneluvan haltijan liikenteessä käyttämää moottorikäyttöistä ajoneuvoa ei voitaisi kohdistaa käyttäjään eikä varmistumaan vuokrausehtojen täyttymisestä. Edellä mainittu asian tila on direktiivin vaatimuksen lisäksi ristiriidassa myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaisesti kansallisessa sähköisessä rekisterissä tulee olla tallennettuna niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti. Ehdotusten arvioidaan olevan asetettuun päämäärään nähden oikeasuhtaisia, eivätkä ne muodosta elinkeinonharjoittajille perustuslain 2 luvun 18 §:n liit-tyviä esteitä harjoittaa vapaasti elinkeinotoimintaa tai hakeutua alalle.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Liikenteen palveluista annetun lain 102 §:ään ehdotetaan lisättäväksi *asetuksenantovaltuus*, jonka nojalla Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista. Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä sisältää liikenteen palveluista annetun lain sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain nojalla annetut tarkemmat säännökset laivaväen pätevyyksistä.

Liikenteen palveluista annetun lain 102 §:ään ehdotetaan lisättäväksi *määräyksenantovaltuus*, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vaatimusten

täyttämistä ja hyväksymismenettelystä. Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 97 a §, joka sisältäisi määräyksenantovaltuuden, jolla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista.

9 Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan pääosin voimaan 1.1.2023. Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n uusi 3 momentti sekä 262 a §:n uusi 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan 6.8.2023.

10 Toimeenpano ja seuranta

Uuden vähimmäiskoulutusdirektiivin 33 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on viipymättä toimitettava direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säädökset kirjallisina komissiolle. Komissio ilmoittaa tästä muille jäsenvaltioille. Direktiivin (EU) 738/2022 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 6 päivänä elokuuta 2023, joista on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

11 Suhde muihin esityksiin

Hallituksen esitys laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi, liittyy olennaisesti tässä hallituksen esityksessä ehdotettuun toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöä koskevaan muutokseen liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään. Kyseisen hallituksen esityksen hankeikkuna löytyy osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>. Molemmat hallituksen esitykset on tarkoitus antaa syksyllä 2022.

[täydennetään syksyllä eduskunnassa käsiteltävinä olevilla esityksillä]

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt asiaa lausunnoissaan kattavasti (ks. esim. PeVL 23/2000 vp, PeVL 25/2000 vp, PeVL 34/2000 vp, PeVL 21/2001 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp ja PeVL 21/2018 vp). Muiden viranomaisten kuin ministeriöiden norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista. Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Asetuksenantovaltuuksiin verrattuna viranomaisen määräyksenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa.

Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Perustuslakivaliokunta on toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2

momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä. Asetuksella tai viranomaisen määräyksellä ei siten voida antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi asetuksenantovaltuus, jonka nojalla valtioneuvosto voisi antaa tarkempia säännöksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista (102 §:n 2 mom.). Valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä säädetään tarkemmin muistakin laivaväen pätevyyksien vaatimuksista.

Lisäksi lakiesitys sisältää uusia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksia. Liikenteen palveluista annetun lain 102 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevien vaatimusten täyttämistä ja hyväksymismenettelystä. Määräyksenantovaltuus rajoittuisi teknisiin seikkoihin.

Lakiin myös ehdotetaan lisättäväksi uusi 97 a §, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista. Vastaava määräyksenantovaltuus sisältyy jo laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 33 §:ään sekä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain 82 §:ään. Näihin lakeihin sisältyy liikenteen palveluista annetun lain 97 §:n 2 kohtaa vastaava kotimaanliikenteen alueita koskeva määritelmä. Laivaväen pätevyysvaatimukset perustuvat näihin liikennealueisiin. Määräyksenantovaltuus olisi siten selkeyttävä ja lakien välistä johdonmukaisuutta lisäävä.

Norminantovaltuudet on esityksessä säädetty mahdollisimman tarkkarajaisesti ja täsmällisesti. Ehdotetut norminantovaltuudet eivät merkitse yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista säätämistä. Ehdotetut säännökset ovat välttämättömiä sääntelyn kohteen yksityiskohtaisen teknisen luonteen ja sääntelyn edellyttämän erityisen asiantuntemuksen vuoksi. Edellä mainituista syistä johtuen esityksen norminantovaltuudet eivät ole ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

12.2 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1441/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä. Siltä osin kuin ehdotetut muutokset kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan, niitä ei sovelleta maakunnassa ilman maakunnan päätöstä. Tieliikennettä koskevan säännöksen on katsottu käsittävän luvanvaraisen ammattiliikenteen harjoittamisen Ahvenanmaalla. Maakunnan hallitus myöntää näin ollen luvat tavara- ja henkilöliikenteen harjoittamiseen Ahvenanmaalla, kun taas Ahvenanmaan valtionvirasto myöntää tavara- ja henkilöliikenteen yhteisöluvut EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 nojalla, koska kyseiset luvat ovat kansainvälisiä ja kuuluvat siten valtakunnan toimivaltaan. Myös ajoneuvojen ja niiden omistajien, haltijoiden sekä ammatti- maista tavarankuljettamista harjoittavien palveluntarjoajien rekisteröintiin liittyvät asiat on nähty kuuluvaksi Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä päättäminen.

Esityksessä olevat perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, tarkkarajaisia, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Lisäksi ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava esityksen tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä esitetyn arvioinnin perusteella esitetään, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämismenettelyssä.

Ponsi

Koska Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/993 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1055 asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 23 §:n johdantokappale ja 4 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 543/2004, seuraavasti:

23 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan PSC-direktiivin täytäntöön panemiseksi säätää:

4) laivaväen pätevyyden ja viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta ottaen huomioon merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/993 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta asiaa koskevat säännökset;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 3 kohta ja 13 §:n otsikko, sellaisena kuin ne ovat laissa 976/2018, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

13 §

Kansi- ja konepäällystöltä vaadittavasta pätevydestä poikkeaminen

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 §, 97 §:n 2 kohta ja 102 §, sellaisena kuin niistä on 13 § laissa 371/2019, 97 §:n 2 kohta laissa 301/2018 ja 102 § laissa 786/2019
ja
lisätään uusi 17 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy uudeksi 4 momentiksi, uusi 97 a § ja uusi 262 a §:n 2 momentti seuraavasti:

13 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan nojalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annetun komission asetuksen (EU) 2016/403 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 perusteella määritellään riskiyritykseksi.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Tavaraliikenneluvan haltija voi käyttää ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY mukaisesti toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa tavaraliikenteessä kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa ilman sen rekisteröintiä 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tavaraliikenneluvan haltijan on ennen kyseisen vuokratun ajoneuvon käyttämistä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kyseisen vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus sekä vuokrasopimuksen kesto, jotka ehtojen täytyessä merkitään 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Vuokrasopimuksen kesto voi olla enintään kaksi kuukautta. Kyseisten vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä voi olla enintään 25 prosenttia yrityksen luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Jos yrityksen moottorikäyttöinen ajoneuvokanta koostuu useammasta kuin yhdestä ja alle neljästä ajoneuvosta, voi yritys käyttää yhtä kyseistä vuokrattua ajoneuvoa. Kyseisen vuokratun ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ehtojen noudattaminen on liikenteen valvojan pyynnöstä todistettava sähköisillä tai paperimuotoisilla asiakirjoilla, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa.

97 §

Laivaväen pätevyksiä koskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

2) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

97 a §

Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista.

102 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja tai muu kansipäällystön kirja, jos venettä käytetään vesiliikennelain (782/2019) 2 §:n 1 momentin mukaan tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan tai muun kansipäällystön kirjan lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vaatimusten täyttämistä ja hyväksymismenettelystä.

262 a §

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä tuomitaan myös tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kestoja taikka, joka ei pysty esittämään liikenteen valvojalle ajoneuvossa mukana pidettäviä sähköisessä tai paperimuodossa olevia asiakirjoja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien ehtojen noudattamisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 17 §:n uusi 3 momentti sekä 262 a §:n uusi 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan 6 päivänä elokuuta 2023.

Helsingissä x.11.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 23 §:n johdantokappale ja 4 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 543/2004, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 §

23 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan *PSCdirektiivin* täytäntöön panemiseksi säätää:

Valtioneuvoston asetuksella voidaan *PSC-direktiivin* täytäntöön panemiseksi säätää:

4) laivaväen pätevyyden ja viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta ottaen huomioon merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/25/EY asiaa koskevat säännökset;

4) laivaväen pätevyyden ja viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta ottaen huomioon merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/993 asiaa koskevat säännökset;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .

2.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 3 kohta ja 13 §:n otsikko, sellaisena kuin ne ovat laissa 976/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY;

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

13 §

13 §

Miehitystodistuksessa määrätystä pätevydestä poikkeaminen

Kansi- ja konepäällystöltä vaadittavasta pätevydestä poikkeaminen

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 §, 97 §:n 2 kohta ja 102 §, sellaisena kuin niistä on 13 § laissa 371/2019, 97 §:n 2 kohta laissa 301/2018 ja 102 § laissa 786/2019

ja
lisätään uusi 17 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy uudeksi 4 momentiksi, uusi 97 a § ja uusi 262 a §:n 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13 §

13 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 8 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 8 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittu lainkohdan mukainen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kulu-
neen vuoden aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan nojalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sel-
laisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annetun komission asetuksen (EU) 2016/403 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetus-
yritysten riskiluokituksen yhteisen laskenta-
kaavan osalta annetun komission täytäntöön-
panoasetuksen (EU) 2022/695 perusteella
määritellään riskiyritykseksi.

(poistetaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 8 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa säädetään.

17 §

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

(uusi)

Tavaraliikenneluvan haltija voi käyttää ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY mukaisesti toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa tavaraliikenteessä kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa ilman sen rekisteröintiä 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tavaraliikenneluvan haltijan on ennen kyseisen vuokratun ajoneuvon käyttämistä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kyseisen vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus sekä vuokrasopimuksen kesto, jotka ehtojen täytyessä merkitään 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Vuokrasopimuksen kesto voi olla enintään kaksi kuukautta. Kyseisten vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä voi olla enintään 25 prosenttia yrityksen luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Jos yrityksen moottorikäyttöinen ajoneuvokanta koostuu useammasta kuin yhdestä ja alle neljästä ajoneuvosta, voi yritys käyttää yhtä kyseistä vuokratua ajoneuvoa. Kyseisen vuokratun ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ehtojen noudattaminen on liikenteen valvojan pyynnöstä todistettava sähköisillä tai paperimuotoisilla asiakirjoilla, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa.

97 §

97 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät

Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tässä luvussa tarkoitetaan:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

2) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY;

2) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

(uusi)

97 a §

Määräykset kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 97 §:n 2 kohdassa määriteltyjen kotimaanliikenteen liikennealueiden rajoista.

102 §

102 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajan kirja, jos venettä käytetään vesiliikennelain (782/2019) 2 §:n 1 momentin mukaan tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajan kirja *tai muu kansipäällystön kirja*, jos venettä käytetään vesiliikennelain (782/2019) 2 §:n 1 momentin mukaan tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan *tai muun kansipäällystön kirjan* lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

(uusi)

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevista vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vaatimusten täyttämisestä ja hyväksymismenettelystä.

262 a §

262 a §

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

(uusi)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä tuomitaan myös tavara-liikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kesto- ja taikka, joka ei pysty esittämään liikenteen valvojalle ajoneuvossa mukana pidettäviä sähköisessä tai paperimuodossa olevia asiakirjoja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien ehtojen noudattamisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 17 §:n uusi 3 momentti sekä 262 a §:n uusi 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan 6 päivänä elokuuta 2023.