

Luonnos 23.9.2019

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyvien lakien muuttamisesta

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia, ratalakia, yksityistielakia, Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia, liikenteen palveluista annettua lakia sekä raideliikennelakia. Muutokset olisivat pääasiassa teknisiä ja koskisivat viittauksia muuttuneisiin säädöksiin. Osa muutoksista liittyy siihen, että maakuntauudistusta liikennealalla koskeva hallituksen esitys (HE 289/2018 vp) raukesi edellisillä valtiopäivillä.

Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa tulee voimaan 1.1.2020 ja edellyttää sitä, että vastaavat muutokset tehdään voimassa olevaan lainsäädäntöön. Tämän johdosta esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 36 lakiehdotuksen muutoksenhakua koskevat pykälät. Muutokset ovat teknisiä.

Ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki ehdotetaan annettavaksi kokonaan uudelleen, koska viranomaisia koskevat muutokset edellyttävät säännösmuutoksia lähes kaikkiin pykäliin. Lakiehdotuksen asiasisältö ja viranomaisten vastuut säilyisivät pääasiassa nykyisen kaltaisina. Lakiehdotuksella ei lisätä kuntien tehtäviä.

Yksityistielakia ja Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossa yksityistieasioiden valtakunnallisesta koordinaatiosta ja yhteistyöstä sekä yksityisteiden valtionavustusten kohdentamisesta vastaava viranomainen. Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä ehdotetaan täsmennettäväksi myös julkisen henkilöliikenteen määrärahojen kohdentamisessa.

Esityksessä muutettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 183 ja 184 § siten, että Ahvenanmaan valtionvirasto olisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Lain 195 a §:n sanamuoto muutettaisiin vastaamaan nykykäytäntöä. Lisäksi tarkoituksena olisi antaa liikenne- ja viestintävirastolle valtuus toimittaa vienti- ja tuontikuljetuksiin käytettäviä tavarankuljetuslupia sellaisiin valtioihin, joiden kanssa Suomella ei ole siitä sopimusta.

Liikenneturvasta annettuun lakiin tehtäisiin tekninen korjaus, jolla Keskusjärjestön kokouksen tehtävät muutettaisiin vastaamaan järjestön tilintarkastuksesta annettua säännöstä. Keskusjärjestön kokous valitsisi kaksi tilintarkastajaa ja heille varamiehet aikaisemman yhden tilintarkastajan sijaan.

Raideliikennelakiin tehtäisiin teknisiä muutoksia, esimerkiksi lain 192 §:n 13 momentissa tarkoitettua rataverkon hallinnan järjestämistä koskevaa määräaika jatkettaisiin yhdellä vuodella. Määräaika hallinnan muutokselle olisi viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen.

Esitykseen sisältyy varautumista häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin koskevat muutosehdotukset. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä raideliikennelain asiaa koskevia säännöksiä muutettaisiin vastaamaan liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuja säännöksiä, jotka eduskunta on hyväksynyt vuonna 2018 perustuslakivaliokunnan lausunnon myötävaikutuksella. Näillä muutoksilla on tarkoitus yhdenmukaistaa liikennealan varautumista koskevat säännökset sekä selkeyttää ministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa.

Esityksellä tehtäisiin hallintolain yleistiedoksiantomenettelyä ja julkisia kuulutuksia koskevaan uudistukseen liittyvät muutokset liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sekä ratalakiin. Lisäksi lähes kaikkiin hallituksen esitykseen sisältyviin lakiehdotuksiin tehtäisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin liittyvät muutokset.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2020.

(Sisällysluettelo)

PERUSTELUT

1. Asian tausta ja valmistelu

Vuoden 2018 valtiopäivillä käsiteltiin laajoja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan koskevia hallituksen esityksiä. Osa esityksistä, kuten laki liikenteen palveluista ja raideliikennelaki sekä laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä yksityistielaki, liittyivät läheisesti toisiinsa, mutta lakiehdotusten hyväksyminen ja niiden poikkeava voimaantulo vaikuttivat siihen, että kaikkia teknisiä lakiviittauksia ei voitu sisällyttää eduskunnan vastauksiin. Sen vuoksi tässä hallituksen esityksessä esitetään tiettyihin lakiehdotuksiin teknisiä lakiviittauksia koskevia muutoksia.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia muutettiin vuonna 2018 ja laista poistettiin tienpitoviranomainen-käsite ja se korvattiin ilmauksella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Samassa yhteydessä jäi muuttamatta ajoneuvojen siirtämistä koskeva laki. Tässä esityksessä olisi tarkoitus antaa uusi laki ajoneuvojen siirtämisestä, jotta lain soveltaminen selkiytyisi. Sisällöllisesti ja viranomaisten vastuiden osalta laki säilyisi pääasiassa ennallaan.

Uuden 1.1.2019 voimaan tulleen yksityistielain (560/2018) säätämisen yhteydessä eduskunta edellytti kiinnittämään huomioita tiekuntien opastamiseen ja neuvontaan. Yksityisteihin liittyvät tehtävät jakautuvat useille viranomaisille, eikä yksityistieasioita kokonaisuutena tarkastelevaa viranomaista tällä hetkellä ole. Tällä esityksellä pyritään siksi selkeyttämään ja vahvistamaan yksityistieasioiden ja yksityisteiden valtionavustusten, ml. neuvontaan ja opastukseen myönnettävien avustusten, vastuita liikennehallinnossa. Vuoden 2019 alussa uudistunut liikenne- ja viestintähallinnon nykyinen organisointi antaa tähän aiempaa paremman mahdollisuuden. Yksityistielain säätämisen eduskuntakäsittelyn yhteydessä ehdotettiin myös säädettäväksi, että maaoikeusinsinööri voisi osallistua yksityistielain mukaisten moitekanteita koskevien asioiden valmisteluun. Liikenne- ja viestintävaliokunta totesi mietinnössään (LiVM 13/2018 vp), että maaoikeusinsinöörejä koskeva muutos olisi tarpeen toteuttaa pikaisesti maakuntauudistusta koskevien muutosten tekemisen yhteydessä. Maakuntauudistusta liikennehallinnon alalla koskeneen hallituksen esityksen rauettua, olisi muutos tarpeen toteuttaa tässä yhteydessä.

Muutoksenhakujärjestelmää on selkeytetty ja uusi laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) tulee voimaan 1.1.2020. Tässä esityksessä tehdään muutoksenhakua koskevat muutokset, joilla lakiehdotukset saatetaan vastaamaan uutta lakia. Lisäksi tiettyihin lakiehdotuksiin tehdään hallintolain yleistiedoksiantomenetelyä ja julkisia kuulutuksia koskevaan uudistukseen liittyvät muutokset. Myös nämä uudistukset tulevat voimaan 1.1.2020.

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitys on ollut lausuntokierroksella 24.9.2019 – 15.10.2019 lausuntopalvelu.fi -sivustolla.

2. Nykytila ja sen arviointi

Yksityistielaki ja liikennehallinnon viranomaisten roolit yksityistieasioissa

Uusi yksityistielaki (560/2018) sekä uusi yksityisteistä annettu valtioneuvoston asetus (1069/2018) tulivat voimaan 1.1.2019. Uudella lailla on selkiytetty eri osapuolten vastuita yksityisteiden rakentamisen, ylläpidon ja rahoituksen suhteen. Kuntien tielautakunnat lakkautettiin ja niiden tehtävät siirrettiin muille viran-

omaisille. Tavoitteena on ollut selkeä, joustava ja nykypäivän tarpeisiin vastaava yksityistielaki, joka mahdollistaa uudenlaisen elinkeinotoiminnan varsinkin maaseudulla. Vuoden 2019 alusta tuli uuden yksityistielain lisäksi voimaan liikenteen ja viestinnän hallinnonalan virastouudistus. Virastouudistuksen yhteydessä valtiontuki- ja valtionavustustehtäviä siirrettiin Liikenne- ja viestintävirastoon. Tarkoituksena oli, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi hallinnonalan valtionavustuksista lähtökohtaisesti vastaava viranomaisena, ja tehtävästä on yleisellä tasolla säädetty Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:n 1 momentin 11 kohdassa.

Valtio voi yksityistielain 83 §:n mukaan vuosittain myöntää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitetun määrärahan rajoissa avustusta tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen sekä sellaisen yksityistien tienpitoon, jota koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta. Yksityisteiden valtionavustusten jakamisesta vastaa valtionavustusviranomaisena se ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Hakemusten esikäsittely tehdään keskitetysti Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Neuvontaan ja opastukseen myönnettävästä avustuksesta vastaavasta viranomaisesta ei ole säädetty erikseen. Yksityistieavustusten osalta Liikenne- ja viestintävirastolle ei lainsäädännössä ole osoitettu nimenomaisia tehtäviä.

Keski-Suomen ELY-keskus on käytännössä hoitanut yksityistieavustusten koordinointi- ja kehittämistehtävää, joka on perustunut vanhoihin toimintatapoihin ja Liikenneviraston ohjaukseen eikä siitä ole säädetty erikseen. Valtionavustuksen määrärahan jako on aiemman yksityistielain ja virastorakenteen voimassaoloaikana vuoden 2018 loppuun asti valmisteltu Keski-Suomen ELY-keskuksen ja Liikenneviraston yhteistyönä ja liikenne- ja viestintäministeriö on osoittanut määrärahan ELY-keskuksille. Yksityistieavustusten jaon osalta ELY-keskuksia on ohjannut Liikennevirasto, nykyisin Väylävirasto, jonka tehtäviin ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueiden toiminnallinen ohjaus kuuluu. Liikennevirasto on tästä johtuen aiemmin julkaissut yksityistieavustusohjeen, joka on valmisteltu yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Virastouudistuksesta johtuen uuteen yksityistielakiin liittyvä uuden yksityistieavustusohjeen valmistelu, joka oli käynnistetty vuonna 2018 Liikennevirastossa, siirrettiin vuoden 2019 alussa Liikenne- ja viestintävirastoon.

Yksityisteiden valtionavustusmäärärahan perustaso on tällä hetkellä 3 miljoonaa euroa. Yksityistieavustuksiin on kuitenkin suunnattu korjausvelkaohjelmalla vuosina 2017–2020 10 miljoonan euron vuosittainen korotus. Vuoden 2019 talousarviossa määrärahaan tehtiin lisäksi 4 miljoonan euron tasokorotus. Myös Antti Rinteen hallituksen hallitusohjelmassa on sitouduttu yksityisteiden peruskorjausmäärärahojen turvaamiseen, ja määräähää esitetäänkin korotettavaksi 20 miljoonaan euroon vuodessa vuosina 2020-2022. Viime vuosina määrärahasta on myönnetty yksityisteiden erityiskohteisiin, joita ovat lauttapaikat, vuosittain purettavat sillat sekä talvitiet, 2,3-2,5 miljoonaa euroa avustusta. Neuvonta- ja opastuspalveluihin taas on käytetty yksityistiemomentilta noin 40 000 - 80 000 euroa vuosittain riippuen tarjottavien palveluiden määrästä ja laadusta. Avustusta on viime vuosina maksettu Suomen Tieyhdistykselle vastineeksi mm. tietisännöintikoulutuksen järjestämisestä, valtakunnallisen yksityistieasioiden neuvontapuhelinpalvelun järjestämisestä sekä Yksityistie uutiset-lehden julkaisemisesta.

Yksityisteihin liittyvät viranomaistehtävät jakautuvat eri viranomaisille. Maanmittauslaitos ja asemakaava-alueilla kuntien kiinteistörekisterin pitäjä vastaavat yksityistietoimitusten suorittamisesta, ELY-keskukset vastaavat valtionavustusten myöntämisestä ja eräistä muista viranomaistehtävistä ja tiekunnan päätöksen moitteita taas käsitellään tuomioistuinlaitoksessa käräjäoikeuksissa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoilla ei ole tällä hetkellä roolia yksityistieasioissa lukuun ottamatta valtionavustuksia ja valtion väylien ja yksityisteiden rajapintoja, eli esimerkiksi yksityisteiden liittymiä maanteille ja niitä koskevia vastuita. Liikenne- ja viestintäministeriössä, joka lähtökohtaisesti vastaa yksityistieasioiden budjetti- ja säädösvalmistelusta, on hoidettu myös valtakunnallista yksityistieasioiden koordinoitua sekä siihen liittyvää valtakunnallista yhteistyötä sisältäen mm. avustuskokonaisuuden yleistä ohjausta, erilaisiin kehittämishankkeisiin osallistumista sekä kansalaisyhteydenottoihin vastaamista.

Yksityisteillä on merkittävä ja biotalouden kehittymisen myötä myös kasvava rooli liikennejärjestelmässä erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Yksityistielakiuudistuksen yhteydessä eduskunta edellytti

kiinnittämään huomioita tiekuntien opastamiseen ja neuvontaan tilanteessa, jossa kansalaisia lähellä olleet tielautakunnat on lakkautettu eikä kattavasti yksityistieasioista neuvontaa antavaa viranomaista enää ole. Kuntien tielautakunnat ovat käytännössä tarjonneet laissa säädettyjen tehtäviensä ohella myös neuvontaa ja opastusta kuntalaisille. Yksityistieasioiden kokonaisuuden hallintaa liikennehallinnossa myös virastotasolla olisi näistä syistä perusteltua vahvistaa. Neuvontaan ja opastukseen myönnettäviä valtionavustuksia ja neuvontaan liittyvää kokonaisuutta muutoinkin on tarkoituksenmukaista tarkastella valtakunnallisena kokonaisuutena. Niin on tähänkin asti osittain tehty keskittämällä neuvonta-avustusten myöntäminen Keski-Suomen ELY-keskukseen. Tämä toimintamalli ei kuitenkaan perustu selkeään sääntelyyn, mikä on ongelmallista esimerkiksi viranomaisen toiminnan avoimuuden kannalta. Käytännössä kaikilla avustuskelpoista neuvonta- tai opastuspalveluiden tuottamisesta kiinnostuneilla tahoilla ei välttämättä ole ollut tietoa avustuksen myöntävästä tahosta tai avustusmahdollisuudesta ylipäänsä. Koska myöskään Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä yksityistieavustuksiin liittyen ei ole nimenomaisesti säädetty, olisi viranomaisten rooleja koskevaa sääntelyä yksityistieasioissa ja -valtionavustuksissa tarpeen selkeyttää. Liikenne- ja viestintähallinnon virastouudistuksen voimaantulon jälkeen Keski-Suomen ELY-keskuksen ja Liikenne- ja viestintäviraston välinen työnjako onkin käytännössä koettu epäselväksi, eikä Liikenne- ja viestintävirasto ole vielä kyennyt järjestämään yksityistieavustusten tehtäväkokonaisuuden hoitoa organisaatiossaan. Liikenne- ja viestintävirastolla on keskeinen rooli myös liikennejärjestelmän kehittämisessä, sitä koskevan tilatiedon ylläpitämisessä ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa, mutta yksityistieasioiden tarkastelua ei ole myöskään tämän kokonaisuuden yhteydessä aiemmin juurikaan tehty.

Kuntien tielautakuntien lakkauttamisen myötä niissä aiemmin käsiteltyjen riita-asioiden ratkaiseminen siirtyi uuden yksityistielain myötä maa- ja metsätalouden osastoiksi. Yksityistielain säätämisen eduskuntakäsittelyn yhteydessä Tuomariliitto ehdotti, että tuomioistuinlakia (673/2016) muutettaisiin niin, että maa- ja metsätalouden osasto voisi osallistua yksityistielain mukaisten moitekantteita koskevien asioiden valmisteluun. Näin maa- ja metsätalouden osaston asiantuntemus olisi hyödynnettävissä myös tiekuntien moiteasioiden käsittelyssä, vaikkei niitä käsitelläkään maa- ja metsätalouden osastossa. Maa- ja metsätalouden osasto on tuomioistuinlain 2 luvun 7 §:n 1 momentin mukaan jäsenenä vain maa- ja metsätalouden osastoissa. Maa- ja metsätalouden osastoilla on kuitenkin huomattava tietämys ja osaaminen yksityistieasioissa, mikä tulee voida hyödyntää myös tiekuntien moiteasioiden käsittelyssä. Koska tuomioistuinlaki ei ollut tuolloin muutettavana, Liikenne- ja viestintävaliokunta edellytti mietinnössään (LiVM 13/2018 vp), että maa- ja metsätalouden osastoja koskeva muutos toteutettaisiin pikaisesti maakuntauudistusta koskevien muutosten tekemisen yhteydessä. Maakuntauudistusta liikennehallinnon alalla koskeneessa hallituksen esityksessä (HE 289/2018 vp) muutos ehdotettiin toteutettavaksi yksityistielakia muuttamalla. Mainitun hallituksen esityksen rauettua, on muutos tarpeen toteuttaa tässä yhteydessä.

Laki ajoneuvojen siirtämisestä

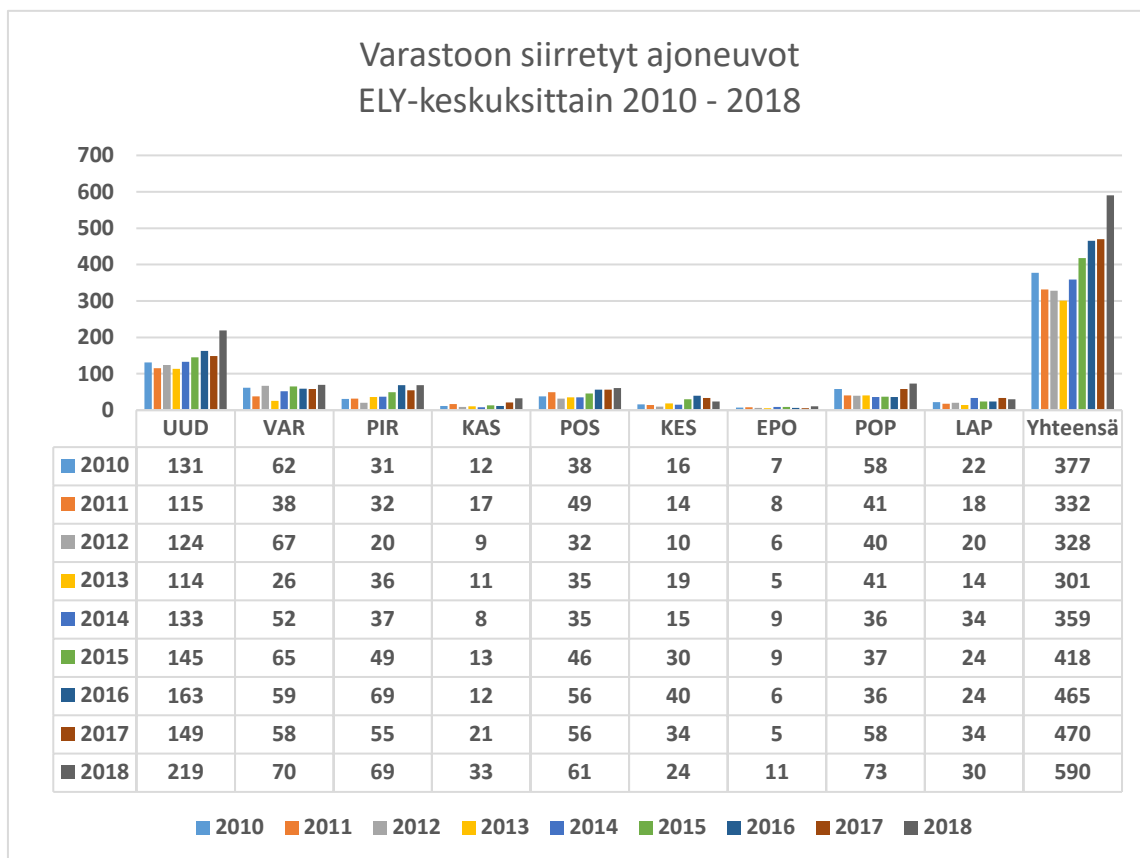
Laki ajoneuvojen siirtämisestä annettiin joulukuussa 2008 (828/2008; HE 78/2008 vp) ja se tuli voimaan 1.4.2009. Sen jälkeen lakia on muutettu teknisesti lukuisia kertoja, mutta lain pääasiallinen sisältö ei ole muuttunut.

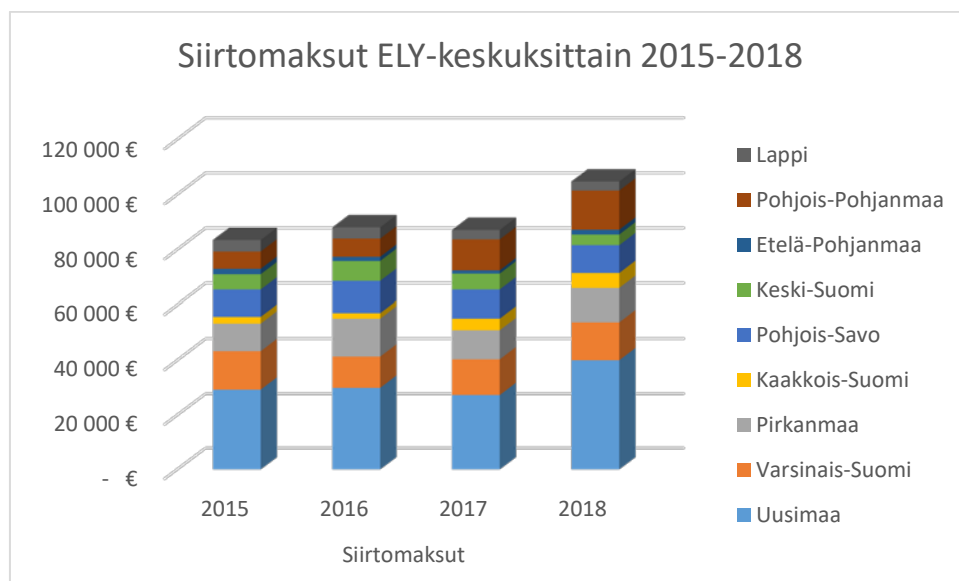
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa annetussa valtioneuvoston asetuksen (1373/2018) 15 §:n mukaan valtion osalta toimivaltaisena liikenneviranomaisena toimii Lapin ELY-keskus, joka hoitaa oman toimialueensa lisäksi myös kaikkien ELY-keskusten toimialueilla ajoneuvojen siirtämistä koskevat omistajatietojen selvittämistehtävät sekä siirto- ja korvauspäätöksiä koskevat tehtävät maanteille jätettyjen ajoneuvojen osalta.

Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain muutoksen yhteydessä vuonna 2018 luovuttiin tienpitoviranomainen-käsitteestä. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetussa laissa siirryttiin käyttämään ELY-keskuksille kuuluvista tehtävistä säädettyä viranomaisen nimeä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa tienpitoviranomainen-käsite oli tarkoitus maakuntauudistukseen liittyneen rauenneen esityksen HE 289/2018 vp yhteydessä korvata vastaavasti maininnoilla maanteiden tienpidosta vastaavan viranomaisen nimestä ja kunnasta. Tämän käsitteisiin liittyvän lakimuutoksen

vuoksi olisi voimassa olevaa lakia ajoneuvojen siirtämisestä muutettava ja muutos koskisi yli puolta lain pykälästä. Sen vuoksi tarkoituksena olisi antaa asiassa uusi laki, mutta säilyttää voimassa olevan lain sisältö pääasiassa muuttumattomana. Muutoksen jälkeen viranomaisina toimisivat ELY-keskukset ja kunnat. Ne mainittaisiin selkeämmin laissa, mikä helpottaa jatkossa myös lain soveltamista.

Ajoneuvojen siirtoa koskevien ilmoitusten määrä on kasvanut. Yli puolet ilmoituksista johtaa varastosiirtoon. Taulukoissa X-Y on yksityiskohtaisemmin tietoja vuosilta 2015-2018.





	UUD	VAR	PIR	KAS	POS	KES	EPO	POP	LAP	Yhteensä
Varastoon siirretyt	676	252	242	79	219	128	31	204	112	1943
Siirtomaksut	126822 €	52020 €	46640 €	13970 €	41972 €	22230 €	6490 €	38301 €	14960 €	363405 €
Lähisiirto	42	21	18	7	13	3	3	8	6	121
Kuulutus	153	40	53	19	46	41	4	61	51	468
Romu/ kunta hoitaa	51	17	11	20	24	4	5	13	11	156
Omistaja noutanut	516	196	431	51	127	52	20	143	63	1599
Oikaisuvaatimus	37	13	11	2	10	4	0	9	5	91
Ilmoitetut ajoneuvot	1271	482	699	157	377	185	57	363	229	3820

Taulukko: Siirtoajoneuvot; tilastot ELY-keskuksittain 2015-2018

Kansainvälinen kuljetuslupajärjestelmä

Kaupalliset tavarankuljetukset kuorma-autolla vieraaseen maahan vaativat EU-säädösten ja kansainvälisten sopimusten nojalla yleensä kuljetusluvan. Luvista on säädetty EU:n säädöksissä ja sovittu kansainvälisissä sopimuksissa, jotka on Suomessa pantu lailla voimaan. Toistaiseksi kaikki kuljetusluvut ovat paperisia asiakirjoja.

EU:n sisämarkkina-alueella lupana on ns. yhteisölupa, joka myönnetään samoin kriteerein jokaisessa EU-maassa ao. maan kuljetusyritykselle. Yhteisölupa toimii kansainvälisten kuljetusten lupana EU:n sisämarkkinoilla. Yhteisölupa on voimassa Euroopan talousalueen (ETA) valtioissa (Norja, Islanti, Liechtenstein) ja Sveitsissä, jonka kanssa EU on solminut liikennesopimuksen. Se ei oikeuta kuljetuksiin EU/ETA/Sveitsi -alueen ulkopuolelle. Yhteisöluvut ovat korvanneet Suomessa kansalliset luvat. Ne myöntää liikenne- ja viestintävirasto.

Tavarankuljetukset EU/ETA/Sveitsi –alueen ulkopuolelle perustuvat Suomen ja toisen valtion kahdenkeskisiin kansainvälisiin tieliikennesopimuksiin. Suomella on sopimukset 43 valtion kanssa.

Kahdenväliset sopimukset ovat pääosiltaan saman sisältöisiä koko Euroopassa. Niiden mukaan kuljetuksiin tarvitaan pääsääntöisesti toisen valtion antama lupa, jonka ajoneuvon rekisteröintivaltion viranomainen jakaa oman maansa kuljetusyrityksille. Lupia vaihdetaan sama määrä kumpaakin valtioon. Lupatyyppeinä ovat kahdenkeskiseen kuljetukseen käytettävät luvat sopijavaltioiden välillä, läpikulku- eli transitlupa sopimusvaltion alueen kautta, ja kolmannen maan kuljetukseen oikeuttava lupa, jolla kuljetusyritys voi kuljettaa tavaraa kahden vieraan valtion välillä. Luvat myönnetään vastavuoroisuusperiaatteella eli molempien valtioiden kuljetusyrityksille varataan yhtä monta saman sisältöistä lupaa.

Kahdenvälisiin sopimukseen perustuvia lupia Liikenne- ja viestintävirasto on viime vuosina lähettänyt muihin valtioihin jaettavaksi n. 250 000 kuljetuslupaa, niistä runsaat 200 000 Venäjälle.

EU-säännösten mukaisen yhteisöluvan ja kahdenkeskisten valtiosopimusten mukaisten kuljetuslupien lisäksi kolmantena Suomea koskevana lupana on yleiseurooppalainen ns. CEMT-lupa, jota tähän OECD:n yhteydessä toimivan International Transport Forumin (ITF) hallinnoimaan lupaan sitoutuneet valtiot voivat käyttää kaikissa järjestelmään liittyneissä CEMT-valtioissa. Näiden lupien määrä on rajoitettu ja niiden käyttämiseen sisältyy useita ehtoja kuljetusyritysten vaatimuksista, käytettävien ajoneuvojen laadusta, kuljetusten määrästä ja lupien valvonnasta. CEMT-lupien jakamisesta ei ole kansainvälistä sopimusta vaan ne perustuvat valtioiden omaan lainsäädäntöön ja yhteistoimintaan. CEMT-lupa oikeuttaa kaikkiin em. kuljetustyyppeihin. Liikenne- ja viestintävirasto on jakanut suomalaisille kuljetusyrityksille viime vuosina n. 200 vuoden voimassa olevaa CEMT-lupaa.

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole valtuutusta kuljetuslupien vaihtoon *sopimuksettomien valtioiden* viranomaisille tai niiden tavarankuljetusajoneuvoille Suomeen pääsemiseksi. Tämän on katsottu vaarantavan sujuvaa tuonti- ja vientikauppaa sellaista valtioista, joista kuljetuksia ei toistaiseksi ole tullut ja joiden kanssa ei sen vuoksi ole katsottu olevan tarvetta valtiosopimuksille. Koska sopimuksissa on kysymys elinkeinon harjoittamisesta ja usein myös kuljetusmarkkinoiden jakamisesta sopimusvaltioiden kuljetusyritysten välillä, sopimusneuvottelut ja sopimuksen täytäntöönpanoprosessi vievät normaalisti yli vuoden, mikä olisi nopeille kuljetustarpeille liian hidasta. Kansainvälisen sopimuksen tekeminen näiden valtioiden kanssa voisi tulla myöhemmin arvioitavaksi, jos kuljetukset ovat jatkuvia.

Kuljetuslupia on Suomesta vastavuoroisesti lähetetty vuosittain joitakin satoja *Kirgisiaan*, vaikka sen kanssa ei ole tehty tiekuljetussopimusta. Koska Kirgisia ei kuulu mainittuun ITF:n hallinnoimaan CEMT-lupajärjestelmään, muitakaan kuljetuslupia ei olisi käytettävissä, ellei niitä voi toimittaa Kirgisiaan sen kuljetusyrityksille jaettavaksi. Kirgisian ajoneuvoja on hakenut Suomen satamista tavaroita Kirgisiaan. Luvattomuus johtaisi kuljetuksen keskeyttämiseen rajalla.

Suomen ja *Viron* sekä Suomen ja *Latvian* välillä ei ole kuljetusluvista tehty valtioiden välistä sopimusta, joka olisi saatettu lailla voimaan. Molempien kanssa on voimassa maiden liikenteestä vastaavien ministeriöiden välinen kuljetuslupien vaihtoa koskeva hallinnollinen sopimus, joka tehtiin pian näiden maiden itsenäistymisen jälkeen. Kuljetuslupia tarvitaan mainittujen valtioiden EU-jäsenyydestä huolimatta edelleen EU/ETA/Sveitsi alueen ulkopuolelle suuntautuviin kolmannen maan kuljetuksiin eli kuljetuksiin, joiden alku- ja päätepisteet ovat muualla kuin auton rekisteröintivaltiossa. Tällainen kuljetus on esimerkiksi kuljetus suomalaisella autolla Virosta Venäjälle. Kolmannen maan lupien pääasiallisena tarkoituksena on tyhjänä ajon välttäminen. Kolmannen maan lupia on lähetetty näihin valtioihin vuosittain joitakin satoja. Koska mainitut sopimukset ovat vain ministeriöiden välisiä hallinnollisia sopimuksia, niiden antama valtuus lupien vaihtamiseen voidaan katsoa perustuslain 94 §:n nojalla riittämättömäksi, koska luvissa on kysymys elinkeinon harjoittamisen oikeudesta ja se kuuluu lainsäädännön alaan.

Edellä mainitun perusteella pidetään tärkeänä, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuus toimittaa kuljetuslupia myös sopimuksettomiin maihin sen mukaisesti, miten valtioneuvoston asetuksella säädetäisiin. Esityksessä on asiaa koskeva ehdotus liikenteen palveluja koskevan lain muuttamisesta.

Yleistiedoksianto ja julkisia kuulutuksia koskevan sääntelyn ajantasaistaminen

Eduskunta on hyväksynyt hallintolain (434/2003) ajantasaistamisen yleistiedoksianto ja julkista kuulutusta koskevan yleisen sääntelyn uudistamiseksi siten, että viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa julkaisemisesta tulee ensisijainen menettelytapa asianomaisia tiedoksiantomuotoja käytettäessä (HE 239/2018 vp, EV 239/2018 vp). Samalla julkisista kuulutuksista annettu laki (34/1925) kumotaan. Yleistiedoksianto ja julkisia kuulutuksia koskevan sääntelyn uudistukset tulevat voimaan vuoden 2020 alusta.

Yleistiedoksiannossa asiakirjan nähtävillä asettamisesta on ilmoitettava yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla ja tarpeen vaatiessa sellaisessa sanomalehdessä, josta vastaanottajan voidaan otaksua parhaiten saavan tiedon. Virallisen lehden asema yleistiedoksiannon tiedoksisaantiajankohdan määräävänä ilmoittamistapana säilytetään kuitenkin sellaisten poikkeuksellisten tilanteiden varalta, joissa asiakirjan nähtävillä asettamista koskevaa ilmoitusta ei ole voitu julkaista viranomaisen verkkosivuilla.

Myös kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaan yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaan myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla. Jos kuulutusta ei voitaisi tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista viranomaisen verkkosivuilla, kuulutus olisi julkaistava lisäksi virallisessa lehdessä.

Liikenne- ja viestintähallinnon erityislainsäädäntöön on tarpeen tehdä tätä koskevat tarkastukset menettelyn sujuvoittamiseksi sekä lainsäädännön yhtenäisyyden varmistamiseksi. Välttämättömien muutosten lisäksi tarpeen on tarkastella yleisemmin siirtymistä hallintolain mukaiseen viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa julkaisemiseen perustuviin menettelytapoihin, joilla voitaisiin nykyaikaistaa ja tehostaa tiedonkulkua. Tästä johtuvia muutostarpeita on tässä vaiheessa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa, ratalaissa ja ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa, joissa on nykyisin säännöksiä kuuluttamisesta ja viittauksia kumottuun julkisista kuulutuksista annettuun lakiin. Kun liikenneväylien suunnittelua koskevassa vuorovaikutuksessa tarkastellaan siirtymistä lähtökohtaisesti verkossa tapahtuvaan tiedottamiseen, on kiinnitettävä huomioita suunnitelman vaikutusalueen kiinteistönomistajien ja muiden kansalaisten tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien varmistamiseen huomioiden myös henkilöt, joilla ei ole käytössään omaa tietokonetta ja internetyhteyttä.

Muutoksenhakua koskevat säännökset

Hallituksen esitys laiksi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettiin eduskunnalle vuonna 2018 (HE 29/2018 vp) ja laki (808/2019) tulee voimaan 1.1.2020. Uudessa yleislaissa säädetään hallintoasioita koskevasta oikeudenkäynnistä nykyistä täsmällisemmin. Yleislakia sovelletaan oikeudenkäynnissä yleisissä hallintotuomioistuimissa, joita ovat korkein hallinto-oikeus ja alueelliset hallinto-oikeudet, mukaan lukien hallintotuomioistuimien (lain 2 §:n 1 momentti). Lakia sovelletaan myös hallintoasian oikeudenkäynnissä vakuutusoi-keudessa, markkinaoikeudessa ja työtuomioistuimissa. Lisäksi lakia sovelletaan valitusasioita käsittelemään perustetuissa lautakunnissa siten kuin siitä erikseen säädetään.

Viranomaisella tarkoitetaan uudessa yleislaissa valtion virastoa ja laitosta, Ahvenanmaan maakunnan viranomaista, kunnallista viranomaista, itsenäistä julkisoikeudellista laitosta sekä muuta julkista hallintotehtävää hoitavaa (lain 4 §:n 1 kohta). Yleislaissa säädetyn valitusoikeuden piiriin kuuluvat esimerkiksi sellaiset hallintopäätökset, jotka on tehnyt muuhun kuin valtioneuvoston alaiseen organisaatioon kuuluva valtion viranomainen, sekä hallintopäätökset, jotka on tehnyt julista hallintotehtävää hoitava yksityinen taho. Valitusoikeudesta ei tällöin ole enää tarpeen säätää erikseen.

Yleislaissa on selkeytetty toimivaltaisen hallinto-oikeuden määräytymistä silloin, kun valitetaan valtakunnallisen viranomaisen päätöksestä, joka koskee useaa kiinteistöä tai aluetta, jotka sijaitsevat eri hallinto-oikeuksien tuomiopiireissä, tai useaa henkilö tai yhteisöä joiden kotipaikat sijaitsevat eri hallinto-oikeuksien tuomiopiireissä. Tällöin toimivaltainen on se hallinto-oikeus, jonka tuomiopiirissä viranomaisen päätoimipaikka sijaitsee. Jos tätä perustetta ei voida käyttää, toimivaltainen on se hallinto-oikeus, jonka tuomiopiirissä päätös on tehty (lain 10 §:n 4 momentti).

Uuden yleislain mukaan hallintopäätöksestä saa valittaa hallintotuomioistuimeen riippumatta päätöksentekijän organisatorisesta asemasta. Toimivalta antaa väliaikaisia määräyksiä hallintolainkäyttöasioissa siirretään kokonaisuudessaan hallintotuomioistuimille. Yleiset tuomioistuimet eivät enää jatkossa voi antaa turvaamis määräyksiä hallintoasioissa. Hallintotuomioistuimen päätös voidaan nykyistä useammin antaa tiedoksi tavalisena tiedoksiantona todisteellisen asemasta.

Merkittävä muutos aikaisempaan koskee muutoksen hakemista hallinto-oikeuden päätökseen korkeimmalta hallinto-oikeudelta; jatkossa muutoksenhaku edellyttää lähtökohtaisesti valituslupaa. Myös hallintopäätöksen tehneellä viranomaisella on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen valitusluvalla, jos hallinto-oikeus on muuttanut viranomaisen päätöstä tai kumonnut sen.

Tämän hallituksen esityksen lakiehdotuksissa on huomioitu vuoden 2020 alussa voimaan tuleva muutos. Muutoksen hakua koskevat säännökset on tarkoitettu muuttamaan vastamaan uutta yleislakia ja sen säännöksiä. Lakiehdotuksissa viittaukset hallintolainkäyttölakiin (586/1996) muutettaisiin viittauksiksi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin (808/2019). Muutokset ovat teknisiä ja tulisivat voimaan 1.1.2020.

3. Tavoitteet

Esitykseen on sisällytetty tekniset, lakiviittauksia koskevat muutokset, jotka helpottavat liitteenä olevien lakiehdotusten soveltajien asemaa. Kaikki lakiehdotukset myös muutetaan vastaamaan muutoksenhakua koskevia uusia säännöksiä, jotka tulevat voimaan 1.1.2020 alkaen. Tavoitteena on lisäksi nykyaikaistaa väyläsuunnittelua koskevan vuorovaikutuksen ja tiedottamisen sääntelyä hallintolain julkisia kuulutuksia koskeva uudistus huomioiden.

Esityksellä selkeytetään yksityistieavustuksiin liittyviä viranomaisvastuita ja vahvistetaan yksityistieasioiden koordinaatiota ja kehittämistä liikennehallinnossa.

Uudella lailla ajoneuvojen siirtämisestä selkeytetään viranomaisvastuita, kun tienpitoviranomainen-käsite korvataan ilmaisulla ELY-keskus ja kunta.

Esityksellä myös selkeytetään liikennealan lainsäädäntöä tekemällä lakiviittauksia koskevat korjaukset erityisesti ratalakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin.

4. Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ja ratalakiin tehtäisiin muutokset, joilla yleissuunnitelmia sekä tie- ja ratasuunnitelmien hyväksymistä edeltävässä vuorovaikutuksessa ja hyväksytyjen suunnitelmien tiedoksi antamisessa sekä muutoinkin kuulutettaessa siirryttäisiin soveltamaan hallintolain uutta julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä, jonka mukaisesti viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa julkaisemisesta tulee ensisijainen menettelytapa. Samalla suunnitelman vaikutusalueen kiinteistönomistajien tiedonsaannin varmistamiseksi siirryttäisiin hallintolain mukaiseen tavalliseen tiedoksi antamiseen koskien suunnitelmaluonnosten nähtäväksi asettamisesta ilmoittamista näille suoraan riippumatta asuinpaikasta.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin tehtäisiin myös uuden yksityistielain voimaantuloon ja siihen liittyvää käsitteistöä koskevat tarkistukset.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin ehdotetaan lisättäväksi tehtävä vastata julkisen henkilöliikennettä koskevien määrärahojen kohdentamisesta. Muutoksella selkeytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväkokonaisuutta ja mahdollistettaisiin ELY-keskusten informaatio-ohjaus tältä osin.

Yksitystielakia ja Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossa yksityistieasioiden ja yksityisteiden valtionavustusten valtakunnallisesta koordinaatiosta ja yhteistyöstä vastaava viranomainen. Tähän rooliin liittyen sillä olisi myös velvollisuus huolehtia avustusten myöntämisen kautta tai muulla tavalla siitä, että kansalaisille on tarjolla tarpeellisia neuvontapalveluita yksityistieasioissa. Yksitystielakiin tehtäisiin myös eräitä muita täsmennyksiä, joista merkityksellinen on erityisesti se, että maa- ja metsätalouden oikeudesta osallistua tiekunnan päätöksen moitetta koskevan asian valmisteluun käräjäoikeudessa lisättäisiin lakiin säännös. Uuden yksityistielain toimivuuden laajempi arviointi on tarkoituksenmukaista tehdä, kun laki on ollut hiukan pidempään voimassa ja sen soveltamisesta on ehtinyt kertyä enemmän kokemusta. Siksi tässä yhteydessä tehtäisiin lakiin vain eräitä välttämättä tarpeelliseksi katsottuja täsmennyksiä ja täydennyksiä.

Ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki annettaisiin kokonaan uudelleen, koska viranomaisia koskevat muutokset edellyttävät säännösmuutoksia lähes kaikkiin pykäliin. Lakiehdotuksen asiasisältö ja viranomaisten vastuut säilyisivät pääasiassa nykyisen kaltaisina.

Liikenteen palveluista annetun lain 183 ja 184 § esitetään muutettavaksi siten, että Ahvenanmaan valtionvirasto olisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Lain 5 §:ään tehtäisiin tarkennus, jossa selkeämmin mainitaisiin Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämien kuljetuslupien soveltuvuudesta Ahvenanmaan ja valtakunnan väliseen liikenteen. Lain 195 a §:n sanamuoto muutettaisiin vastaamaan nykykäytäntöä (käsite valitus muutettaisiin erimielisyydeksi). Lisäksi tarkoituksena olisi antaa liikenne- ja viestintävirastolle valtuus toimittaa vienti- ja tuontikuljetuksiin käytettäviä tavarankuljetuslupia sellaisiin valtioihin, joiden kanssa Suomella ei ole siitä valtiosopimusta.

Liikenneturvasta annettuun lakiin tehtäisiin tekninen korjaus, jolla Keskusjärjestön kokouksen tehtävät muutettaisiin vastaamaan järjestön tilintarkastuksesta annettua säännöstä. Keskusjärjestön kokous valitsisi kaksi tilintarkastajaa ja heille varamiehet aikaisemman yhden tilintarkastajan sijaan.

Esitykseen sisältyviin lakiehdotuksiin tehtäisiin uuteen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin (808/2019) liittyvät muutokset.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Yleistiedoksiannossa ja julkisessa kuulutuksessa asiakirjan nähtävillä asettamisesta on ilmoitettava yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla ja tarpeen vaatiessa sellaisessa sanomalehdessä, josta vastaanottajan voidaan otaksua parhaiten saavan tiedon. Julkista kuulutusta sovellettaisiin jatkossa väyläsuunnitelmien vuorovaikutuksen ja niitä koskevien päätösten tiedoksi antamisessa. Yleistiedoksiantoa sovellettaisiin ajoneuvon siirtopäätöksistä ilmoittamiseen, jos ajoneuvon omistajan osoite ei ole tiedossa. Lisäksi tietyissä tapauksissa viranomaisen olisi toimitettava tavallisena tiedoksiantona tiedot asiasta tai suunnitelmasta omistajille tai haltijoille. Näillä menettelyillä pyritään turvaamaan se, että tieto menee perille. Tällainen menettely maantien ja rautatien suunnittelussa, joissa hyväksytty suunnitelma on lunastusperuste, vastaisi paremmin esimerkiksi lunastuslaissa (603/1977) säädettyä menettelyä ja lunastuslain uudistamista pohtineen työryhmän

arvioita (Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 2019:12). Väyläsuunnitelman vaikutusalueen kiinteistönomistajien tiedottamisen laajentamisesta koskemaan kaikkia kiinteistönomistajia riippumatta asuinpaikasta, siirtymisestä soveltamaan hallintolain mukaista tavallista tiedoksiantoa ilmoituksen toimittamisessa sekä viranomaisen tietoverkon kehittämisestä julkisten kuulutusten julkaisemiseksi voi aiheutua lisäkustannuksia, mutta niiden arvioidaan olevan kohtuullisia verrattuna mahdollisiin kansalaisten tai yritysten oikeuden menetyksiin.

Koska kansainvälisten maantiekuljetusten lupakäytäntö säilytettäisiin ennallaan, ei liikenteen palveluista annetun lain muutosehdotuksella ole taloudellisia vaikutuksia yrityksille, julkiselle taloudelle tai viranomaisille. Muutosehdotuksella ei myöskään ole vaikutuksia viranomaisten toimintaan, ympäristöön eikä muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään säädettäväksi uusia tehtäviä liittyen yksityisteiden valtionavustuksiin sekä yleiseen yksityistieasioiden valtakunnallista kehittämistä koskevaan tehtävään. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi julkisen henkilöliikenteen ja yksityistieavustusten määrärahojen kohdentamisesta ELY-keskuskille. Jatkossa virasto vastaisi myös näihin liittyvästä ja muuhun toimialaansa koskevasta ohjauksesta. Esitettyjen muutosten toimeenpano tulee vaatimaan viraston resurssien järjestelyjä niin, että tehtäväkokonaisuuden vaatima asiantuntemus ja työpanos (n. 0,5-1 htv) voidaan varmistaa.

Liikenne- ja viestintävirasto on liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelua koordinoivana viranomainen, jonka tehtävänä on tuottaa ja ylläpitää valtakunnallisen tason strategisia ohjelmia, toimenpidekokonaisuuksia ja tilatietoa. Yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää, ja niiden tarkastelu liikennejärjestelmänäkökulmasta kuuluu siten jo nykyisin viraston tehtäviin. Liikenne- ja viestintävirastossa ei kuitenkaan nykyisin ole juuri-kaan erityisesti yksityisteitä tai yksityistielainsäädäntöä koskevaa osaamista.

Tie-, rata- ja yleissuunnitelmia koskevassa vuorovaikutuksessa siirryttäisiin soveltamaan hallintolain uutta julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä, jonka mukaisesti viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa julkaisemisesta tulee ensisijainen menettelytapa. Kuulutusten julkaisusta vastaisivat tapauksesta riippuen ELY-keskukset, Väylävirasto tai Liikenne- ja viestintävirasto. Nykyisin kunnat hoitavat yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien hallinnolliset kuulutukset. Hallintolain mukaiseen menettelyyn siirtyminen selkeyttäisi ja yksinkertaistaisi menettelyä. Muutos vähentäisi kuntien tehtäviä väyläsuunnittelun vuorovaikutuksessa, joskin kunnissa olisi edelleen julkaistava ilmoitus suunnitelmien ja päätösten nähtävillä olemisesta. Tämä keventäisi kuitenkin kuntien työtaakkaa asiassa ja sujuvoittaisi myös suunnittelusta vastaavien viranomaisten toimintaa, kun asiakirjoja ei tarvitsisi enää toimittaa useisiin kuntiin nähtäville eikä nähtävillä oloa kussakin kunnassa seurata ja selvittää erikseen. Väyläsuunnittelua ollaan kehittämässä sähköisiin menettelyihin ja alustoihin pohjautuvaksi, mutta suunnitelma-aineistoja ei kuitenkaan vielä ole kaikissa tapauksissa saatavilla sähköisessä muodossa. Väylävirastolta saadun tiedon mukaan on tästä huolimatta mahdollista siirtyä sähköiseen nähtäville asettamiseen jo nyt. Aineistojen muuntaminen sähköisesti nähtäville asetettavaan muotoon voi tästä johtuen alkuvaiheessa kuitenkin edellyttää jonkin verran lisätyötä. Kuuluttamisesta jatkossa vastaavilta viranomaisilta muutos edellyttää lisäksi etenkin sähköisen kuuluttamisen mahdollistavia mukautuksia verkkosivuilleen. Myös siirtyminen suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajien ja haltijoiden suunnitelman nähtäville asettamista koskevassa tiedottamisessa hallintolain mukaiseen tavalliseen tiedoksiantoon kaikkien vaikutusalueen kiinteistöjen osalta voi vaatia nykyiseen verrattuna lisää työtä etenkin tilanteissa, joissa suunnitelma vaikuttaa suureen joukkoon kiinteistöjä.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Siirtyminen hyödyntämään viranomaisten verkkosivuilla tapahtuvaa kuuluttamista kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn sijaan maanteitä ja rautateitä koskevien tie-, rata-, ja yleissuunnitelmien nähtäville asetta-

misessa selkeyttää tilannetta siinä, että suunnitelmat olisivat niistä vastaavien viranomaisten sivuilla nähtävillä. Tietoa kuulutuksista jaettaisiin lisäksi nykyisen kanavan kautta kunnan ilmoituksena, jolloin tiedoksisaantimahdollisuuksien voidaan katsoa parantuvan. Kun kuulutettaviin asiakirjoihin pääsisi tutustumaan suoraan viranomaisen verkkosivuilla, myös virka-ajan ulkopuolella, voidaan hallinnon avoimuuden ja tiedoksisaantimahdollisuuksien yleisesti ottaen tehostuvan. Väyläsuunnitelmien nähtävillä asettamisesta ilmoitettaisiin lisäksi suoraan jokaiselle vaikutusalueen kiinteistönomistajalle tavallisella tiedoksiannolla, millä varmistetaan niiden tiedoksisaanti, joiden kiinteistöihin suunnitelmat vaikuttavat suoraan. Viranomaisella olisi lisäksi edelleen harkintavaltaa edelleen hyödyntää sanomalehti-ilmoitusta tai muuta viranomaisen päättämää välinettä täydentävänä tiedoksiantotapana esimerkiksi sellaisten kansalaisten tiedonkulun varmistamiseksi, joilla ei ole internet yhteyttä. Asiakkaalla on mahdollisuus myös oma-aloitteisesti tiedustella viranomaiselta yleistiedoksiannon tai julkisen kuulutuksen kohteena olevia asioita pyytää niihin liittyviä asiakirjoja nähtäväkseen. Kaiken kaikkiaan tiedoksisaantimahdollisuuksien arvioidaan parantuvan ja tehostuvan, mihin liittyen kansalaisten perustuslain mukaiset osallistumisoikeudet ja oikeusturva paranevat.

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan muita vaikutuksia perustuslain 2 luvun mukaisiin perusoikeuksiin, yhdenvertaisuuteen tai syrjimättömyyteen. Myöskään työllisyysvaikutuksia ei ole tunnistettu.

Kattavasti yksityistieasioista neuvontaa antavaa viranomaista ei nykyisin ole. Säättämällä Liikenne- ja viestintävirastolle rooli yksityistieasioiden kehittämiseksi ja edistämiseksi valtakunnallisesti sekä tähän liittyvät asiantuntija- ja neuvontatehtävien hoitovastuu ja yksityisteiden valtionavustusten kokonaisuudesta vastaaminen, tekisivät virastosta uuden kokoavan viranomaistahon. Tällä on keskeinen merkitys yksityistieasioiden parissa toimiville yksityishenkilöille. Liikenne- ja viestintävirasto voisi paitsi avustusten myöntämisellä myös muin keinoin edistää yksityistielain tuntemusta ja yksityistienpidon sujuvuutta ja tehokkuutta. Tätä kautta yksityisteiden pidosta vastaavilla yksityishenkilöillä olisi paremmat edellytykset valita tehokkaita toimintatapoja, joilla vaikutetaan yksityisteiden kuntoon suoraan ja välillisesti sekä sitä kautta yksityisteiden varrella sijaitsevan asumisen ja muiden toimintojen edellytyksiin.

Säättämällä Liikenne- ja viestintävirastolle yksityistieasioihin liittyvä yleinen tehtäväkokonaisuus, yksityisteiden huomioiminen osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta vahvistuu. Liikenne- ja viestintäviraston tulee muun muassa tuottaa koko liikennejärjestelmää koskevaa tilatietoa. Yksityisteiden valtionavustustehtävän hoitamisessa syntyy tietoa, jota voidaan hyödyntää tässä työssä, ja toisaalta muussa liikennejärjestelmätyössä syntyy yksityistiekokonaisuuden hoitamisessa huomioitavaa tietoa ja linjauksia.

5. Lausuntopalaute

[Kirjoitetaan lausuntokierroksen jälkeen.]

6. Säännöskohtaiset perustelut

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Viittaukset yksityistielakiin ja siihen liittyvät tarkistukset käsitteisiin

Uusi yksityistielaki (560/2018) on tullut voimaan 1.1.2019. Lailla kumottiin aiempi yksityistä teistä annettu laki (358/1962). Lain nimikettä vastaavasti uudessa laissa käytetään suomeksi sanaa ”yksityistie” aikaisemman ”yksityisen tien” sijaan. Ruotsinkielisessä lakiversiossa käsite ”*enskild väg*” ei ole muuttunut.

Nykyisin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 §:n 2 momentissa säädetään, että yksityisellä tiellä tarkoitetaan tässä laissa myös sellaista yksityiseen tiehen verrattavaa tietä tai liittymää, johon yksityisistä teistä annettua lakia (358/1962) ei sovelleta. Tätä vastaava määritelmä ehdotetaan lisättäväksi 3 §:n uudeksi 6 kohdaksi. Viittaus kumottuun lakiin korjattaisiin viittaukseksi voimassa olevaan yksityistielakiin. Suomenkielisessä tekstissä käytettäisiin jatkossa sanaa yksityistie yksityisen tien sijaan. Lain 15 §:n 2 momentti kumottaisiin tämän seurauksena tarpeettomana, ja pykälän otsikosta poistettaisiin tätä vastaavasti maininta yksityisistä teistä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain viittaukset kumottuun lakiin ehdotetaan korjattavaksi viittauksiksi voimassa olevaan yksityistielakiin. Lisäksi lain suomenkielisessä tekstissä käytetyt käsitteet ajantasaistettaisiin vastaamaan uutta yksityistielakia. Samalla eräisiin lainkohtiin tehtäisiin tarpeellisia kielellisiä ja muita teknisiä korjauksia. Muuttuvat lainkohdat käyvät ilmi seuraavasta taulukosta.

Lainkohta	Viittaus yksityistielakiin	Käsitteiden ajantasaistus	Muu muutos, mikä?
3 § uusi 6 kohta	x	x	Määritelmän siirto 14 §:n 2 momentista
14 § 1 ja 2 momentti ja otsikko		x	Pykälän 1 momentissa viittaus lain 13 §:n 1 momenttiin korjattaisiin viittaukseksi 13 §:n 3 momenttiin, koska 13 § on muuttunut lailla 980/2018
15 § 2 momentti			Kumottaisiin
23 § 1 ja 2 momentti		x	Pykälän 1 momentissa kielellinen korjaus suomenkieliseen tekstiin
24 § 1 ja 2 momentti ja otsikko		x	
25 § 1 ja 2 momentti		x	
36 § 1 momentti	x	x	
37 § 1 ja 2 momentti		x	
38 § 1 ja 2 momentti		x	
39 § 1 ja 2 momentti ja otsikko		x	
40 § 2 momentti		x	Momenttia täydennettäisiin maininnalla tiesakkaiden kuulemisesta tapauksessa, jossa tiekuntaa ei ole perustettu. Lisäksi tehtäisiin kielellinen korjaus suomenkieliseen tekstiin.
45 § 1 momentti		x	Kielellinen korjaus
56 § 1 ja 3 momentti		x	Pykälän 3 momentissa kielellinen korjaus suomenkieliseen tekstiin
56 a § ja otsikko		x	
69 § 1 ja 2 momentti	x	x	
73 § 2 momentti		x	
75 § 1 momentti		x	
84 § 2 momentti		x	
90 § 1 ja 2 momentti		x	Pykälän 2 momentissa kielellinen korjaus suomenkieliseen tekstiin
93 § 1 ja 2 momentti ja otsikko	x	x	

Suunnittelu, vuorovaikutus ja kuuluttaminen

Lakiin tehtäisiin muutokset, joilla yleissuunnitelmia ja tiesuunnitelmia koskevassa hyväksymistä edeltävässä vuorovaikutuksessa ja hyväksytyjen suunnitelmien tiedoksi antamisessa sekä muutoinkin kuulutettaessa siir-

ryttäisiin soveltamaan hallintolain uutta julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä, jonka mukaisesti viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa julkaiseminen on ensisijainen menettelytapa. Myös valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen valmisteluvaiheista tiedotettaisiin yleisessä tietoverkossa, mutta sitä ei sidottaisi hallintolain mukaiseen menettelyyn. Tästä säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevan 1 a luvun 15 d §:ssä.

Lain 27 §:ssä säädetään nykyisin yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimiseen liittyvästä vuorovaikutusmenettelystä. Pykälässä on nykyisin 6 momenttia, mikä tekee siitä pitkän ja vaikeaselkoisen. Pykälään sisältyvät säännökset jaettaisiin selkeyden vuoksi useaan pykälään. Tämän seurauksena nykyiset ennakkoneuvottelua ja suunnitelman hyväksymisesitystä koskevat 27 a ja 27 b §:n säännökset siirrettäisiin sisällöltään muuttumattomina uusiin 27 c ja 27 d §:ään. Lain 27 §:ssä säädettäisiin jatkossa kansalaisvuorovaikutuksesta; suunnitelmien nähtävälle asettamisesta, siitä tiedottamisesta ja muistutusten tekemisestä. Jatkossa 27 a § sisältäisi säännökset viranomaisten osallistumisesta suunnitteluprosessiin suunnitelman nähtävilläolovaiheessa. Siinä säädettäisiin lausuntomenettelystä viranomaisille ja kunnan vastineesta suunnitelmaa vastaan tehtyihin muistutuksiin. Lain 27 b §:ään siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomina säännökset menettelystä vaikutuksiltaan vähäisissä suunnitelman muutoksissa ja vuorovaikutusta koskevasta asetuksenantovaltuudesta.

15 d §. Menettely suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälä on säädetty HE 45/2018 vp perusteella. Mainitun hallituksen esityksen mukaisesti tarkoituksena oli liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain kuulutuksia koskevassa sääntelyssä siirtyä noudattamaan hallintolain uutta 62 a §:n yleissäännöstä julkisista kuulutuksista. Koska tätä koskevia hallintolainmuutoksia ei kuitenkaan vielä HE 45/2018 vp käsittelyvaiheessa oltu käsitelty, palattiin kuulutuksia koskevassa 108 §:ssä eduskunnan toteuttamin muutoksin aiempaan menettelyyn eli kuntalain mukaisiin kunnan ilmoituksiin. Tämä ei käytännössä ole tarkoituksenmukainen tiedottamistapa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskien, mikä jäi tuolloin huomioimatta. Pykälän 3 momentti esitetään nyt muutettavaksi niin, että palattaisiin alkuperäisen tarkoituksen mukaisesti yleisessä tietoverkossa tiedottamiseen. Alkuperäisestä HE 45/2018 vp esityksestä poiketen menettelyä ei kuitenkaan sidottaisi 108 §:n mukaisesti hallintolain julkisia kuulutuksia koskevaan sääntelyyn. Liikenne- ja viestintäministeriö tiedottaisi suunnitelman valmistelusta sen eri vaiheissa sekä hyväksytystä päätöksestä pykälän mukaan lähtökohtaisesti yleisessä tietoverkossa, käytännössä omilla verkkosivuillaan ja tarpeen mukaan muuallakin. Ministeriö voi käyttää harkintansa mukaan muitakin täydentäviä tiedottamistapoja suunnitelmaluonnoksesta ja hyväksytystä päätöksestä tiedottamiseksi.

27 §. Suunnitelmien nähtävälle asettaminen ja muistutusten tekeminen. Pykälän 1 momentissa on kyse kiinteistönomistajien ja asianosaisten vaikutusmahdollisuuksien turvaamisesta. Momentissa poistettaisiin tarpeettomana maininta kunnista, sillä velvollisuus yhteistyön tekemiseen kuntien kanssa suunnitelmia laadittaessa perustuu lain 15 f §:n 3 momenttiin. Velvollisuus pyytää lausunto kunnalta ja muilta viranomaisilta taas on perustunut nykyisin 27 §:n 4 momenttiin, ja perustuisi jatkossa 27 a §:n 1 momenttiin.

Pykälän 2 momentissa säädetään nykyisin velvollisuudesta varata 1 momentissa mainituille tahoilla mahdollisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Mahdollisuus muistutuksen tekemiseen 1 momentissa tarkoitetuille tahoille varataan nykyisin velvoittamalla kunta pitämään suunnitelma yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan kuntalain (410/2015) mukaisen kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn mukaisesti. Kunta vastaa myös muistutusten vastaanottamisesta ja niiden toimittamisesta ELY-keskukselle nähtävänäoloajan päätyttyä.

Pykälän 2 momenttissa säädettäisiin jatkossa ainoastaan muistutusmahdollisuuden varaamisesta sekä suunnitelman pitämisessä nähtävänä ELY-keskuksen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa tässä tarkoituksessa. Nähtävillä oleva suunnitelma-aineisto voisi olla faktisesti myös muualla kuin ELY-keskuksen verkkosivuilla edellyttäen, että se linkitettäisiin ELY-keskuksen verkkosivuille ja löytyisi helposti sitä kautta. Nähtävilläoloaika olisi yhtäjaksoisesti 30 päivää kuten nykyisinkin. Suunnitelmien nähtävänäpitämisessä siirryttäisiin siis kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn hyödyntämisestä viranomaisen omilla verkkosivulla tapahtuvaan nähtävänäpitoon. Lisäksi nähtäväksi asettamisesta tiedottamisessa siirryttäisiin kuulutusmenettelyyn, mistä säädettäisiin 3 momentissa. Päätösten nähtävälle asettamisesta ja asiasta kuuluttamisesta vastaisi ELY-keskus, eikä kunta kuten nykyisin. Kuuluttamisella tarkoitettaisiin 108 §:n mukaisesti hallintolain 62 a §:ssä

säädettyä julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä, eikä kuuluttamisen tavasta säädettäisi siten enää tässä pykälässä erikseen. Riittävän tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi ELY-keskuksen olisi *3 momentin* mukaan kuitenkin lisäksi toimitettava tieto kuulutuksesta julkaistavaksi kuntalain mukaisena kunnallisena ilmoituksena niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, jotta tieto asiakirjojen nähtävänäolosta saavuttaisi mahdollisimman hyvin ne, joiden elinympäristöön suunnitelman aiheena oleva maantiehankke saattaa vaikuttaa. Kunta ei kuitenkaan vastaisi nähtävänäpidosta enää muilta osin.

Nykyisin ELY-keskuksen on lisäksi lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu. Säätelyn selkeyttämiseksi muutettaisiin vaatimus kirjallisesta ilmoituksesta vaatimukseksi tiedoksi antamiseen tavallisella tiedoksiannolla siten kuin hallintolaissa säädetään. Lisäksi vaatimus tiedottamisesta tavallisella tiedoksiannolla laajennettaisiin koskemaan toisella paikkakunnalla asuvien kiinteistön omistajien ja haltijoiden lisäksi kaikkia suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajia ja haltioita. Tämä olisi perusteltua, koska hyväksytyt tiesuunnitelma oikeuttaa lain 26 §:n 1 momentin mukaisesti tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Lunastamisessa kajotaan perustuslain turvaaman omaisuuden suojaan ytimeen. Tiehankkeilla on usein merkittävä vaikutus suunnitelman vaikutusalueella myös muille kuin lunastuksen kohteeksi tuleville kiinteistöille. Asianosaisten oikeusturvan kannalta on siksi tärkeää varmistaa, että he saavat tiedon suunnitelman nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta esittää muistutuksia henkilöille suoraan toimitettavalla tiedoksiantotavalla. Viranomaisen voisi toimittaa tiedoksiannon myös sähköisesti noudattaen, mitä sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja hallinnon yhteisistä sähköisen asioinnin tukipalveluista annetussa laissa (571/2016) säädetään.

Muistutuksen tekemistä sekä ELY-keskuksen vastinetta muistutuksiin koskevat säännökset siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomina pykälän 4 momenttiin. Pykälän nykyisen 4 momentin säännökset siirrettäisiin 27 a §:ään, sekä 5 ja 6 §:n säännökset 27 b §:ään.

27 a §. *Lausunnot ja kunnan vastine muistutuksiin.* Pykälän 1 momenttiin siirrettäisiin muuttumattomana nykyisen 27 §:n 4 momentin säännön lausunnon pyytämisestä viranomaisilta.

Koska kunta ei enää vastaisi suunnitelmaa vastaan tehtävien muistutusten vastaanottamisesta ja toimittamisesta ELY-keskukselle, lisättäisiin tämän pykälän 2 momenttiin säännös, jonka mukaan ELY-keskuksen olisi jatkossa varattava asianomaisille kunnille mahdollisuus lausua muistutuksista erikseen. Asiasta olisi tarkoituksenmukaista säätää samassa pykälässä, jossa säädetään velvollisuudesta lausunnon pyytämiseen kunnilta muutoinkin. Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin nykyisen 27 §:n 4 momentin säännös ELY-keskuksen velvollisuudesta esittää perusteltu kannanottonsa suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

27 b §. *Menettely vaikutuksiltaan vähäisissä suunnitelman muutoksissa ja asetuksenantovaltuus.* Lain nykyisen 27 §:n 5 ja 6 §:n säännökset siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomina tämän pykälän 1 ja 2 momentiksi. Menettelyä vähäisissä suunnitelman muutoksissa koskevan 1 momentin tekstissä muutettaisiin nykyiset 27 §:n sisäiset viittaukset toisiin momentteihin viittauksiksi edeltäviin pykäliin muuttamatta viittausten merkitystä. Myös asetuksenantovaltuutta koskevan 2 momentin tekstiin lisättäisiin viittaukset pykäliin, joissa vuorovaikutusmenettelystä säädetään. Asetuksenantovaltuus muutettaisiin lisäksi muotoon ”voidaan antaa”, mikä antaa harkintaa siihen, onko asetuksella tarkempien säännösten antaminen tarpeen. Nykyisin valtioneuvoston asetuksessa maanteistä (924/2005) on vähäisiä vuorovaikutusmenettelyä koskevia täydennyksiä, mutta niiden tarpeellisuus voi tulla jatkossa harkittavaksi.

27 c §. *Ennakkoneuvottelu.* Ennakkoneuvottelua koskevan säännöksen numerointi muutettaisiin. Pykälään siirrettäisiin siten muuttumattomana nykyinen 27 a §.

27 d §. *Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys.* Suunnitelman hyväksymisesitystä koskevan säännöksen numerointi muutettaisiin ja pykälään siirrettäisiin nykyinen 27 b § pääosin muuttumattomana. Nykyisen 27 §:n useampaan pykälään jakamisesta johtuen 2 ja 3 momentin pykäläviittauksia täydennettäisiin viittauksella 27 a §:ään.

31 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Pykälän 1 ja 3 momenttia täsmennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi pidentää yleis- ja tiesuunnitelman määräaikaa hakemuksesta. Hakemuksen voisi tehdä esimerkiksi ELY-keskus tai Väylävirasto.

103 §. *Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä ja voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen tiedoksi antamisesta ja saamisesta. Nykyisin ELY-keskuksen on toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka vastuulla on ilmoittaa niiden nähtäväksi asettamisesta kuntalain mukaisen menettelyn mukaisesti. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siinä säädettyssä päätösten tiedoksi antamisesta siirryttäisiin kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn hyödyntämisestä kuulutusmenettelyyn, jossa päätösten nähtäville asettamisesta ja asiasta kuuluttamisesta vastaisi päätöksen tekevä viranomaisen eli Liikenne- ja viestintävirasto, eikä kunta kuten nykyisin. Kuuluttamisella tarkoitettaisiin 108 §:n mukaisesti hallintolain 62 a §:ssä säädettyä julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä. Riittävän tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuitenkin lisäksi toimitettava tieto kuulutuksesta julkaistavaksi kuntalain mukaisena kunnallisena ilmoituksena, jotta tieto asiakirjojen nähtävänäolosta saavuttaisi mahdollisimman hyvin ne, joiden elinympäristöön suunnitelman aiheena oleva maantiehanke saattaa vaikuttaa. Päätösasiakirjoja ei kuitenkaan jatkossa tarvitsisi asettaa nähtäville kunnassa. Nähtävänäoloaikaan ei tehtäisi muutoksia, vaan se olisi 30 päivää kuten nykyisinkin.

Tiedoksisaannin katsottaisiin jatkossa tapahtuvan hallintolain julkisia kuulutuksia koskevan sääntelyn mukaisesti seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisemisajankohdasta, ja asiaa koskeva erityissääntely poistettaisiin pykälän 1 momentista. Nykyisin tiedoksisaannin katsotaan tapahtuvan heti, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville. Lainkohdan perustelujen mukaan (HE 17/2004 vp s. 70) tiedoksisaannin ajankohdan ja valitusajan alkamisen oli tarkoitus olla yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 5 momentissa maantielain säätämisen aikaan säädetyn kaavojen tiedoksisaamista koskevan sääntelyn kanssa. Maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:ää, joka koskee muutoksenhakua kaavan ja rakennusjärjestyksen hyväksymispäätöksestä, on muutettu maantielain säätämisen jälkeen useaan otteeseen. Nykyisin kaavan hyväksymistä koskevan päätöksen tiedoksisaanti on säädetty katsottavaksi tapahtuvan samaan aikaan, kun päätös katsotaan kuntalain mukaan tulleen kunnan jäsenen tietoon, mikä tapahtuu kuntalain 140 §:n 3 momentin mukaan seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Kun myös kaavojen hyväksymispäätösten tiedoksisaannissa sovelletaan nykyään hallintolain sääntelyn kanssa yhdenmukaista menettelyä, ei ole enää perusteita säilyttää asianosaisen oikeusturvan kannalta heikentävää erityissäännöstä yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmia koskevien päätösten tiedoksisaannista välittömästi, kun päätös on asetettu nähtäville.

104 §. *Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoittamisesta suunnitelmasta muistutuksen tehneille ja viranomaisille.

Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin säätämällä siitä, miten suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille olisi ilmoitettava suunnitelman hyväksymispäätöksestä. Ilmoitus olisi jatkossa toimitettava tavallisena tiedoksiannona. Viranomaisen voisi toimittaa tiedoksiannon myös sähköisesti noudattaen, mitä sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja hallinnon yhteisistä sähköisen asioinnin tukipalveluista annetussa laissa säädetään. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin myös kielellinen korjaus suomenkieliseen tekstiin.

Vuoden 2010 alusta voimaan tulleet liikennehallinnon virastouudistuksen ja aluehallinnon uudistuksen voimaantumisen yhteydessä 1 momentin mukainen tehtävä lähettää ilmoitus suunnitelman hyväksymispäätöksestä muistutuksen tehneille jätettiin tienpitöviranomaiselle, joksi tuli alueella toimivaltainen ELY-keskus, kun taas 2 momentin mukainen tehtävä ilmoittaa hyväksymispäätöksestä viranomaisille säädettiin Liikennevirastolle. Nykyisin Liikennevirasto on muutettu pykälässä tienpitäjäksi, jolla tarkoitetaan Väylävirastoa.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että ELY-keskus huolehtisi ilmoituksen lähettämisestä myös viranomaisille. Momentin listauksesta niistä viranomaistahoista, joille ilmoitus toimitettaisiin, poistettaisiin lisäksi tarpeettomana ELY-keskus. Maininta ELY-keskuksesta korvasi luettelossa aiemmin olleen alueellisen ympäristökeskuksen aluehallintouudistuksen yhteydessä, ja sillä voidaan nykyään katsoa tarkoitettavan ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualuetta. Liikenne- ja viestintäviraston on kuitenkin jo 103 §:n 1 momentin mukaisesti lähetettävä suunnitelmia koskevat päätökset ELY-keskukselle ja tienpitäjälle. On edelleen tärkeää, että ELY-keskusten ympäristövastuualueet saavat tiedon suunnitelmien hyväksymispäätöksistä, mutta ei ole tarkoituksenmukaista säätää tässä viraston sisäisestä tiedonkulusta vastuualueiden välillä.

Pykälän 2 momenttia täydennettäisiin myös suunnitelmien voimassaoloajan pidentämistä koskevien päätösten osalta. Myös näistä olisi ilmoitettavalla 2 momentin mukaisille viranomaisille. Vastaavaa muutosta ei ole tarpeen tehdä 1 momenttiin, koska suunnitelman voimassaoloajan jatkamista koskevaa esitystä ei aseteta nähtäville, eikä siitä siten voi antaa muistutuksia. Momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että vaatimus tarvittaessa liittyy jäljennös suunnitelmasta viranomaisille lähetettävään ilmoitukseen poistettaisiin. Tämän sijaan ilmoituksesta olisi käytävä ilmi, missä suunnitelman on nähtävillä ja mihin asti. Suunnitelmaa koskevat päätökset olisivat lähtökohtaisesti sähköisesti nähtävillä, ja viranomaisilla, joita tämä momentti koskee, on nykyisin valmiudet sähköisten aineistojen tarkasteluun.

108 §. Kuuluttaminen. Pykälää muutettaisiin niin, että siinä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin lisättyä julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin hallintolain mukaisesti yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Voimassa olevaa 30 päivän kuulutusaikaa ei ehdoteta muutettavaksi. Pykälästä poistettaisiin hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely koskien kuulutuksen julkaisua vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä sekä tiedoksisaannin ajankohdasta.

Nykyisin tämän lain mukaisen kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeeton. Hallintolain 62 a §:n 1 momentin mukaan kuulutus julkaistaan tarpeen vaatiessa myös sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla, mutta tähän ei ole säännönmukaista velvoitetta. Hallintolain yleisen sääntelyn noudattamiseen siirtyminen merkitsee siten sanomalehdessä ilmoittamisen osalta sitä, että tarve siihen jäisi viranomaisen harkittavaksi jokaisessa tapauksessa erikseen. Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Tiedottaminen asiasta ainoastaan yleisessä tietoverkossa ei aina ole perustuslain kannalta riittävää niiden henkilöiden tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, joilla ei ole käytössään omaa tietokonetta ja internetyhteyttä. Hallintolain uuden 62 a §:n perustelujen mukaan tarve julkaista ilmoitus sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla voisi johtua muun muassa viranomaisen harkitsemasta laajemmasta tiedonsaantitarpeesta. Perustelujen mukaan kuuluttamista valitessa viranomaisen on huomioitava tiedonsaantitarve ja asiakaslähtöisyys. Kuuluttamisen laajuus jäisi viranomaisen harkintaan.

Tässä laissa säädetään kuuluttamisesta edellä kuvatulla tavalla etenkin maantien suunnittelun eri vaiheissa; yleis- ja tiesuunnitelmien laatimisen alkaessa (16 § 2 momentti), ennen suunnitelman hyväksymistä (27 §, tämän esityksen mukaisesti jatkossa 3 momentti) ja kun suunnitelma on hyväksytty tai sen voimassaoloa pidennetty (103 § 1 momentti).

Muutoksenhaku

105 §. Muutoksenhaku. Pykälään tehtäisiin uuden oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (HOL; 808/2019) säätämiseen ja hallintolainkäyttölain kumoamiseen liittyvät muutokset. Pykälän 2 momentissa viittaukset hallintolainkäyttölakiin muutettaisiin viittauksiksi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

Pykälän *4 momentissa* säädetään toimivaltaisesta hallinto-oikeudesta eräissä tämän lain mukaisissa asioissa. Tienpitoon liittyvien lupa-asioiden käsittely keskitetty pääosin Pirkanmaan ELY-keskukseen (valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista 1373/2018). Kuitenkaan kaikkia momentissa lueteltujen lainkohtien mukaisia päätöksiä ei tehdä Pirkanmaan ELY-keskuksessa, vaan esimerkiksi liittymiä koskevat lupatehtävät ja suoja- ja näkemäalueita koskevat poikkeamis päätökset (37, 47 §) ratkaistaan Pirkanmaan ELY-keskuksessa vain yhdysteiden ja vähäliikenteisten seututeiden osalta, ja muutoin ne ratkaistaan alueella toimivaltaisen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella. Toimivaltaisesta hallinto-oikeudesta säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 10 §:ssä. Jos asiassa noudatettaisiin yleislain säännöksiä, voisi toimivaltainen hallinto-oikeus eräissä tilanteissa olla eri riippuen siitä, onko päätös tehty Pirkanmaan ELY-keskuksessa, jolloin sovellettaisiin lupa-asioita koskien HOL 10 §:n 3 momentin säännöksiä, vai alueellisessa ELY-keskuksessa, jolloin sovellettaisiin HOL 10 §:n 1 momentin säännöksiä. Tätä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena. Ei ole myöskään välttämättä täysin selvää soveltuisiko HOL 10 §:n 3 momentin mukainen valintaperuste päätöksen kohteena olevan kiinteistön tai alueen sijoittumisesta kaikkiin tämän lain 105 §:n 4 momentissa tarkoitettuihin asioihin. Poikkeaminen yleislaista on siten tarpeen, eikä momenttia esitetä muutettavaksi.

Pykälän *5 ja 6 momentissa* säädetään kunnan, ELY-keskuksen, maakunnan liiton sekä rekisteröidyn paikallisen tai alueellisen yhteisön ja säätiön valitusoikeudesta. Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 7 § sisältää valitusoikeuden perussäännökset. Sen mukaan hallintopäätökseen saa hakea muutosta valittamalla se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa ja se, jonka valitusoikeudesta laissa erikseen säädetään. Viranomainen saa hakea muutosta valittamalla myös, jos valittaminen on tarpeen viranomaisen valvottavana olevan yleisen edun vuoksi. Lisäksi oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Jos hallintopäätöstä on oikaisuvaatimusmenettelyssä muutettu tai se on kumottu, oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa kuitenkin hakea muutosta valittamalla myös se, jolla on valitusoikeus asiassa. Tämän lain erityissääntely mainittujen tahojen valitusoikeudesta on selkeyttävää ja täydentää yleislain säännöksiä. Momentteihin ei esitetä muutoksia. Myöskään *7 ja 8 momentteihin* ei esitetä muutoksia. Pykälän 7 momentissa säädetään yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavan yleis- ja tiesuunnitelman kiireellisenä käsittelystä, mitä on edelleen pidettävä tarpeellisena erityissääntelynä.

Muut muutokset

42 §. *Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle.* Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 §:n mukainen tiealueelle sijoittamista koskeva lupantarve perustuu siihen, että laitteiden, rakennelmien ja rakennusten tiealueelle sijoittamisessa tulee lupaharkinnan yhteydessä arvioida sijoittamisen vaikutukset liikenneturvallisuudelle sekä sijoittamisesta tienpidolle mahdollisesti aiheutuvat haitat.

Pykälän *5 momentti* säätelee poikkeuksia lupamenettelyyn. Uudeksi 4 kohdaksi esitetään lisättäväksi poikeus, jonka mukaan lupaa ei vaadita liikenteen ohjauslaitteiden sijoittamiseksi maantien tiealueelle, kun kyse on Väyläviraston vastuulle kuuluvan liikenteen ohjauksen järjestämisestä palvelusopimuksin. Tällä muutoksella mahdollistetaan Väyläviraston vastuulla olevan liikenteen ohjauksen järjestäminen palvelusopimuksella, joka tehdään liikenteenohjausyhtiön Traffic Management Finland Oy:n tai muun liikenteenohjauspalveluita tarjoavan toimijan kanssa. Liikenteen ohjauslaitteen asentamiseen voi kuulua myös laitteen vaatima kaapelointi maan pinnan alle tai päälle.

Jos liikenteenohjauspalveluiden tarjoajalla on tarve sijoittaa tiealueelle muuta kuin palvelusopimuksessa määriteltyä liikenteenohjauslaitteistoa ja rakennelmia, tulisi tällaisten laitteiden ja rakennelmien sijoittamiseen hakea lupa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 §:n 1 momentin mukaisesti.

Pykälän 5 momentin johdantokappaleessa tehtäisiin lisäksi suomenkielistä esitystä koskeva kielellinen korjaus.

100 §. *Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.* Pykälässä säädetään tienpitäjää ja ELY-keskuksia koskevasta varautumisvelvollisuudesta. Pykälän kirjoitustapaa ja sisältöä ehdotetaan yhtenäistettäväksi muiden liikennejärjestelmän toimijoiden varautumisvelvoitteita koskevien säännösten kanssa. Näitä on liikenteen palveluista annetussa laissa (18, 58, 66, 129 ja 139 §:t), raideliikennelaissa (171 §) ja ilmailulaissa (160 §). Kaikkiin näihin varautumisvelvoitteisiin sisältyy kirjaus vaatimuksesta, että toimijan huolehdittava toiminnan jatkumisesta mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Ehdotetaan vastaavan velvollisuuden lisäämistä myös tienpitoa koskevaan varautumiseen pykälän *1 momenttiin*. Velvollisuus ei varsinaisesti lisää tienpitäjän ja ELY-keskuksen velvollisuuksia, vaan on oletettavissa, että toiminnan mahdollisimman häiriötön jatkuminen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa on osa muuta varautumista sekä toimijalle jo säädettyä velvoitetta valmistella etukäteen toimintaansa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Lisäksi valmiussuunnittelua koskeva velvoite täsmennettäisiin muuta liikennejärjestelmän toimijoiden varautumista koskevaa sääntelyä vastaavasti velvollisuudeksi osallistua toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Valmiussuunnittelulla tarkoitetaan normaalioloissa tapahtuvaa varautumisen suunnittelua. Muutoksella ei ole tarkoitus muuttaa nykytilaa muutoin kuin selventämällä ja täsmentämällä sääntelyä sekä yhdenmukaistamalla kirjausta muun liikennealan varautumissääntelyn kanssa.

Valmiussuunnittelua koskevan vaatimuksen täsmentämiseksi lisättäisiin *2 momenttiin* muuta edellä mainittua varautumissääntelyä vastaavasti nimenomainen vaatimus valmiussuunnitelman laatimisesta. Viittaus valmiussuunnitelmaan erillisessä momentissa ei edusta uutta velvoitetta, sillä valmiussuunnitelma on asiakirja, jonka on vakiintuneesti katsottu kuuluvan osaksi valmiussuunnittelua. Suunnitelman laatimisvelvoite kohdistettaisiin tienpitäjälle eli Väylävirastolle, joka vastaa maanteiden pidon kokonaisuudesta. Tienpitäjän olisi kuitenkin toimittava asiassa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta vastuu asiakirjan laatimisesta olisi tienpitäjällä. Nykyisin 1 momentissa säädetty varautumisesta huomioitavaksi säädetty asiat siirrettäisiin *2 momenttiin* valmiussuunnitelmassa huomioon otettavina asioina. Muita olosuhteita koskeva kirjaus täsmennettäisiin muiksi tienpitoon poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa vaikuttaviksi olosuhteiksi. Valmiussuunnitelma voisi sisältää esimerkiksi seuraavia asiakokonaisuuksia: toiminnan kuvaus normaalioloissa; poikkeusolojen vaikutukset toimintaan; varautumisen ja valmiussuunnittelun vastuut ja organisointi; toimintavarmuusuhkat ja -riskit; ja toimenpiteet riskien hallitsemiseksi. Valmiussuunnittelussa olisi myös huomioitava tienpidon päivittäisen kunnossapidon ja muiden töiden järjestäminen kilpailutettuina urakoina.

Pykälän *2 momenttiin* sisältyvä määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta edellyttävästä valmiussuunnittelusta tarkennettaisiin muuta liikenteen varautumissääntelyä vastaten valtuudeksi antaa teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Säännös siirrettäisiin uuteen *3 momenttiin*. Lisäksi momentissa säädettäisiin muuta liikenteen varautumissääntelyä vastaavasti mahdollisuudesta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä *1 momentissa* tarkoitettusta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Pykälän *1 momentissa* on perussäännökset varautumisvelvoitteesta ja *2 momentissa* valmiussuunnitelman laatimisvelvoitteesta.

Ratalaki

Yleiset säännökset

4 a §. *Rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelma.* Pykälän *2 momentissa* viittaus kumottuun rautatielakiin korjattaisiin viittaukseksi raideliikennelakiin.

Vuorovaikutus ja kuuluttaminen

Lakiin tehtäisiin muutokset, joilla yleissuunnitelmia ja ratasuunnitelmia koskevassa hyväksymistä edeltävässä vuorovaikutuksessa ja hyväksytyjen suunnitelmien tiedoksi antamisessa sekä muutoinkin kuulutettaessa siirryttäisiin soveltamaan hallintolain uutta julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä, jonka mukaisesti viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa julkaiseminen on ensisijainen menettelytapa.

Lain 22 §:ssä säädetään nykyisin yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman laatimiseen liittyvästä vuorovaikutusmenettelystä. Pykälässä on nykyisin 6 momenttia, mikä tekee siitä pitkän ja vaikeaselkoisen. Pykälään sisältyvät säännökset jaettaisiin selkeyden vuoksi useaan pykälään. Tämän seurauksena nykyiset ennakkoneuvottelua ja suunnitelman hyväksymisesitystä koskevat 22 a ja 22 b §:n säännökset siirrettäisiin sisällöltään muuttumattomina uusiin 22 c ja 22 d §:ään. Lain 22 §:ssä säädettäisiin jatkossa kansalaisvuorovaikutuksesta; suunnitelmien nähtävillä asettamisesta, siitä tiedottamisesta ja muistutusten tekemisestä. Jatkossa 22 a § sisältäisi säännökset viranomaisten osallistumisesta suunnitteluprosessiin suunnitelman nähtävilläolovaiheessa. Siinä säädettäisiin lausunnotmenettelystä viranomaisille ja kunnan vastineesta suunnitelmaa vastaan tehtyihin muistutuksiin. Lain 22 b §:ään siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomina säännökset menettelystä vaikutuksiltaan vähäisissä suunnitelman muutoksissa ja vuorovaikutusta koskevasta asetuksenantovaltuudesta.

22 §. Suunnitelmien nähtävillä asettaminen ja muistutusten tekeminen. Pykälän 1 momentissa on kyse kiinteistönomistajien ja asianosaisten vaikutusmahdollisuuksien turvaamisesta. Momentissa poistettaisiin tarpeettomana maininta kunnista, sillä velvollisuus yhteistyön tekemiseen kuntien kanssa suunnitelmia laadittaessa perustuu lain 8 §:n 2 momenttiin. Velvollisuus pyytää lausunto kunnalta ja muilta viranomaisilta taas on perustunut nykyisin 22 §:n 4 momenttiin, ja perustuisi jatkossakin 22 a §:n 1 momenttiin.

Pykälän 2 momentissa säädetään nykyisin velvollisuudesta varata 1 momentissa mainituille tahoilla mahdollisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Mahdollisuus muistutuksen tekemiseen 1 momentissa tarkoitetuille tahoille varataan nykyisin velvoittamalla kunta pitämään suunnitelma yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan kuntalain mukaisen kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn mukaisesti. Kunta vastaa myös muistutusten vastaanottamisesta ja niiden toimittamisesta rataverkon haltijalle nähtävänäoloajan päätyttyä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin jatkossa ainoastaan muistutusmahdollisuuden varaamisesta sekä suunnitelman pitämisessä nähtävänä viranomaisen verkkosivuilla yleisessä tietoverkossa tässä tarkoituksessa. Nähtävillä oleva suunnitelma-aineisto voisi olla faktisesti myös muualla kuin viranomaisen verkkosivuilla edellyttäen, että se linkitettäisiin kyseisille verkkosivuille ja löytyisi helposti sitä kautta. Nähtävilläoloaika olisi yhtäjaksoisesti 30 päivää kuten nykyisinkin. Suunnitelmien nähtävänäpitämisessä siirryttäisiin siis kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn hyödyntämisestä viranomaisen omilla verkkosivulla tapahtuvaan nähtävänäpitoon. Lisäksi nähtäväksi asettamisesta tiedottamisesta siirryttäisiin kuulutusmenettelyyn, mistä säädettäisiin 3 momentissa. Päätösten nähtävillä asettamisesta ja asiasta kuuluttamisesta vastaisi kunnan sijaan Väylävirasto tai Liikenne- ja viestintävirasto, kun kyse on yksityisraidetta koskevasta suunnitelmasta. Kuuluttamisella tarkoitettaisiin 95 §:n mukaisesti hallintolain 62 a §:ssä säädettyä julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä, eikä kuuluttamisen tavasta säädettäisi siten enää tässä pykälässä erikseen. Riittävän tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi kuuluttamisesta vastaavan viranomaisen olisi kuitenkin lisäksi toimitettava tieto kuulutuksesta julkaistavaksi kuntalain mukaisena kunnallisena ilmoituksena niissä kunnissa, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, jotta tieto asiakirjojen nähtävänäolosta saavuttaisi mahdollisimman hyvin ne, joiden elinympäristöön suunnitelman aiheena oleva ratahanke saattaa vaikuttaa. Kunta ei kuitenkaan vastaisi nähtävänäpidosta enää muilta osin.

Pykälän 2 momentissa säädetään nykyisin lisäksi, että ilmoitus on myös aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä ja että rataverkon haltijan on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu. Sääntelyn sujuvoittamiseksi ja yhtenäistämiseksi maanteitä koskevan menettelyn kanssa poistettaisiin vaatimus aina julkaista ilmoitus sanomalehdessä. Asia jäisi viranomaisen harkintaan hallintolain 62 a §:ssä sääde-

tyllä tavalla. Lisäksi vaatimus kirjallisesta ilmoituksesta muutettaisiin vaatimukseksi tiedoksi antamiseen tavallisella tiedoksiannolla siten kuin hallintolaisissa säädetään. Tiedoksi antamisesta vastaisi nähtäville asettamisesta vastaava viranomainen. Lisäksi vaatimus tiedottamisesta tavallisella tiedoksiannolla laajennettaisiin koskemaan toisella paikkakunnalla asuvien kiinteistön omistajien ja haltijoiden lisäksi kaikkia suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajia ja haltioita. Tämä olisi perusteltua, koska hyväksyty ratasuunnitelma oikeuttaa lain 21 §:n 1 momentin mukaisesti ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Lunastamisessa kajotaan perustuslain turvaaman omaisuudensuojan ytimeen. Ratahankkeilla on usein merkittävä vaikutus suunnitelman vaikutusalueella myös muille kuin lunastuksen kohteeksi tuleville kiinteistöille. Asianosaisten oikeusturvan kannalta on siksi tärkeää varmistaa, että he saavat tiedon suunnitelman nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta esittää muistutuksia henkilöille suoraan toimitettavalla tiedoksiannottavalla. Viranomainen voisi toimittaa tiedoksiannon myös sähköisesti noudattaen, mitä sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja hallinnon yhteisistä sähköisen asioinnin tukipalveluista annetussa laissa (571/2016) säädetään.

Muistutuksen tekemistä sekä rataverkon haltijan vastinetta muistutuksiin koskevat säännökset siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomina pykälän 4 momenttiin. Muistutukset olisi jatkossa toimitettava nähtäväksi asettamisesta vastaavalla viranomaiselle.

Pykälän nykyisen 4 momentin säännökset siirrettäisiin 22 a §:ään, sekä 5 ja 6 momentin säännökset 22 b §:ään.

22 a §. *Lausunnot ja kunnan vastine muistutuksiin.* Pykälän 1 momenttiin siirrettäisiin muuttumattomana nykyisen 22 §:n 4 momentin säännön lausunnon pyytämisestä viranomaisilta.

Koska kunta ei enää vastaisi suunnitelmaa vastaan tehtävien muistutusten vastaanottamisesta ja toimittamisesta rataverkon haltijalle, lisättäisiin tämän pykälän 2 momenttiin säännös, jonka mukaan rataverkon haltijan olisi jatkossa varattava asianomaisille kunnille mahdollisuus lausua muistutuksista erikseen. Asiasta olisi tarkoituksenmukaista säätää samassa pykälässä, jossa säädetään velvollisuudesta lausunnon pyytämiseen kunnilta muutoinkin. Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin nykyisen 22 §:n 4 momentin säännös rataverkon haltijan velvollisuudesta esittää perusteltu kannanottonsa suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

22 b §. *Menettely vaikutuksiltaan vähäisissä suunnitelman muutoksissa ja asetuksenantovaltuus.* Lain nykyisen 22 §:n 5 ja 6 momentin säännökset siirrettäisiin sisällöllisesti muuttumattomina tämän pykälän 1 ja 2 momentiksi. Menettelyä vähäisissä suunnitelman muutoksissa koskevan 1 momentin tekstissä muutettaisiin nykyiset 22 §:n sisäiset viittaukset toisiin momentteihin viittauksiksi edeltäviin pykäliin muuttamatta viittausten merkitystä. Myös asetuksenantovaltuutta koskevan 2 momentin tekstiin lisättäisiin viittaukset pykäliin, joissa vuorovaikutusmenettelystä säädetään. Asetuksenantovaltuus muutettaisiin lisäksi muotoon ”voidaan antaa”, mikä antaa harkintaa siihen, onko asetuksella tarkempien säännösten antaminen tarpeen. Nykyisin valtioneuvoston asetuksessa radoista (962/2007) on vähäisiä vuorovaikutusmenettelyä koskevia täydennyksiä, mutta niiden tarpeellisuus voi tulla jatkossa harkittavaksi.

22 c §. *Ennakkoneuvottelu.* Ennakkoneuvottelua koskevan säännöksen numerointi muutettaisiin. Pykälään siirrettäisiin siten pääosin muuttumattomana nykyinen 22 a §. Koska liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, lisättäisiin pykälään maininta, että kun kyse on rautatien lakkauttamista koskevasta ratasuunnitelmasta, liikenne- ja viestintäministeriöön sovelletaan, mitä tässä pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintävirastosta.

22 d §. *Yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman hyväksymisesitys.* Suunnitelman hyväksymisesitystä koskevan säännöksen numerointi muutettaisiin ja pykälään siirrettäisiin nykyinen 22 b § pääosin muuttumattomana. Nykyisen 22 §:n useampaan pykälään jakamisesta johtuen 2 ja 3 momentin pykäläviittauksia täydennettäisiin viittauksella 22 a §:ään.

90 §. *Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman hyväksymistä ja voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen tiedoksi antamisesta ja saamisesta.

Nykyisin rataverkon haltijan on toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka vastuulla on ilmoittaa niiden nähtäväksi asettamisesta kuntalain mukaisen menettelyn mukaisesti. Pykälää muutettaisiin niin, että siinä säädettyssä päätösten tiedoksi antamisesta siirryttäisiin kunnan ilmoituksia koskevan menettelyn hyödyntämisestä kuulutusmenettelyyn, jossa päätösten nähtävälle asettamisesta ja asiasta kuuluttamisesta vastaisi kunnan sijaan päätöksen tekevä viranomainen eli Liikenne- ja viestintävirasto. Vaikka liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat muulloin kuin rautatien siirtyessä uuteen paikkaan rakentamisen yhteydessä, vastaisi hyväksymispäätöksen tiedoksi antamisesta kuuluttamalla Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäministeriön ratasuunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen Kuuluttamisella tarkoitettaisiin 95 §:n mukaisesti hallintolain 62 a §:ssä säädettyä julkisia kuulutuksia koskevaa menettelyä. Riittävän tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi nähtävälle asettamisesta ja kuuluttamisesta vastaavan viranomaisen olisi kuitenkin lisäksi toimitettava tieto kuulutuksesta julkaistavaksi kuntalain mukaisena kunnallisena ilmoituksena, jotta tieto asiakirjojen nähtävänäolosta saavuttaisi mahdollisimman hyvin ne, joiden elinympäristöön suunnitelman aiheena oleva ratahanke saattaa vaikuttaa. Päätösasiakirjoja ei kuitenkaan jatkossa tarvitsisi asettaa nähtävälle kunnassa. Nähtävänäoloaikaan ei tehtäisi muutoksia, vaan se olisi 30 päivää kuten nykyisinkin.

Tiedoksisaannin katsottaisiin jatkossa tapahtuvan hallintolain julkisia kuulutuksia koskevan sääntelyn mukaisesti seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisemisajankohdasta, ja asiaa koskeva erityissääntely poistettaisiin pykälän 1 momentista. Nykyisin tiedoksisaannin katsotaan tapahtuvan heti, kun päätös on asetettu yleisesti nähtävälle. Lainkohdan perustelujen mukaan (HE 222/2006 vp s. 44) tiedoksisaannin ajankohdan ja valitusajan alkamisen oli tarkoitus olla yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 5 momentissa ratalain säätämisen aikaan säädetyn kaavojen tiedoksisaamista koskevan sääntelyn kanssa. Maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:ää, joka koskee muutoksenhakua kaavan ja rakennusjärjestyksen hyväksymispäätöksestä, on muutettu ratalain säätämisen jälkeen useaan otteeseen. Nykyisin kaavan hyväksymistä koskevan päätöksen tiedoksisaanti on säädetty katsottavaksi tapahtuvan samaan aikaan, kun päätös katsotaan kuntalain mukaan tuleen kunnan jäsenen tietoon, mikä tapahtuu kuntalain 140 §:n 3 momentin mukaan seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Kun myös kaavojen hyväksymispäätösten tiedoksisaannissa sovelletaan nykyään hallintolain sääntelyn kanssa yhdenmukaista menettelyä, ei ole enää perusteita säilyttää asianosaisen oikeusturvan kannalta heikentävää erityissäännöstä yleissuunnitelmia ja ratasuunnitelmia koskevien päätösten tiedoksisaannista välittömästi, kun päätös on asetettu nähtävälle.

91 §. Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille. Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoittamisesta suunnitelmasta muistutuksen tehneille ja viranomaisille. Pykälään tehtäisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 104 §:ää koskevien ehdotusten kanssa yhdenmukaiset muutokset. Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin säätämällä siitä, miten suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille olisi ilmoitettava suunnitelman hyväksymispäätöksestä. Ilmoitus olisi jatkossa toimitettava tavallisena tiedoksiannona. Viranomainen voisi toimittaa tiedoksiannon myös sähköisesti noudattaen, mitä sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa ja hallinnon yhteisistä sähköisen asioinnin tukipalveluista annetussa laissa säädetään.

Pykälän 2 momenttia täydennettäisiin suunnitelmien voimassaoloajan pidentämistä koskevien päätösten osalta. Myös näistä olisi ilmoitettavalla 2 momentin mukaisille viranomaisille. Vastaavaa muutosta ei ole tarpeen tehdä 1 momenttiin, koska suunnitelman voimassaoloajan jatkamista koskevaa esitystä ei aseteta nähtävälle, eikä siitä siten voi antaa muistutuksia. Momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että vaatimus tarvittaessa liittyy jäljennös suunnitelmasta viranomaisille lähetettävään ilmoitukseen poistettaisiin. Tämän sijaan ilmoituksesta olisi käytävä ilmi, missä suunnitelman on nähtävillä ja mihin asti. Suunnitelmaa koskevat päätökset olisivat lähtökohtaisesti sähköisesti nähtävillä, ja viranomaisilla, joita tämä momentti koskee, on nykyisin valmiudet sähköisten aineistojen tarkasteluun.

95 §. Kuuluttaminen. Pykälää muutettaisiin niin, että siinä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin lisättyä julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin hallintolain mukaisesti yleisessä tietoverkossa toimivaltaisen viranomaisen verkkosi-

vuilla. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutusaikaa ei ehdoteta muutettavaksi. Pykälästä poistettaisiin hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely koskien kuulutuksen julkaisua vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä sekä tiedoksisaannin ajankohdasta.

Nykyisin tämän lain mukaisen kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeeton. Hallintolain 62 a §:n 1 momentin mukaan kuulutus julkaistaan tarpeen vaatiessa myös sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla, mutta tähän ei ole säännönmukaista velvoitetta. Hallintolain yleisen sääntelyn noudattamiseen siirtyminen merkitsee siten sanomalehdessä ilmoittamisen osalta sitä, että tarve siihen jäisi viranomaisen harkittavaksi jokaisessa tapauksessa erikseen. Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Tiedottaminen asiasta ainoastaan yleisessä tietoverkossa ei aina ole perustuslain kannalta riittävää niiden henkilöiden tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, joilla ei ole käytössään omaa tietokonetta ja internetyhteyttä. Hallintolain uuden 62 a §:n perustelujen mukaan tarve julkaista ilmoitus sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla voisi johtua muun muassa viranomaisen harkitsemasta laajemmasta tiedonsaantitarpeesta. Perustelujen mukaan kuuluttamistapaa valitessa viranomaisen on huomioitava tiedonsaantitarve ja asiakaslähtöisyys. Kuuluttamisen laajuus jäisi viranomaisen harkintaan.

Muutoksenhaku

92 §. *Muutoksenhaku.* Pykälään tehtäisiin uuden oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) säätämiseen ja hallintolainkäyttölain kumoamiseen liittyvät muutokset. Pykälän 1 momentissa viittaukset hallintolainkäyttölakiin muutettaisiin viittauksiksi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin. Momentin toisessa virkkeessä säädetään lisäksi toimivaltaisesta hallinto-oikeudesta Väyläviraston päätökseen koskien tasoristeyksen poistamista ja tasoristeyslupaa, tasoristeyksen rakentamista, kunnossapitoa ja ylityslupaa sekä rautatien suoja-alueetta ja näkemäaluetta koskevien poikkeuslupaa. Valintaperusteeksi on säädetty tasoristeyksen tai suoja- ja näkemäalueiden kohdalla asianomaisen kiinteistön sijainti. HOL 10 § 3 momentin mukaan koko maa toimialueenaan toimivan viranomaisen päätöksen koskiessa kiinteistöä tai aluetta, toimivaltainen on se hallinto-oikeus, jonka tuomiopiirissä pääosa kiinteistöstä tai alueesta sijaitsee. Tämä vastanee pitkälti ratalain 92 §:n 1 momentin sääntelyä, mutta selkeyden vuoksi ehdotetaan tämä erityislain täydentävä säännös kuitenkin säilytettäväksi.

Pykälän 3-6 momenttiin ei esitetä muutoksia. Pykälän 3 ja 4 momenteissa on täydentävää sääntelyä eräiden viranomaisten sekä rekisteröityjen yhdistysten ja säätiöiden valitusoikeudesta, mitä on edelleen pidettävä tarpeellisena. Myös yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavan yleis- ja ratasuunnitelman kiireellisenä käsittelyä koskeva 5 momentti on edelleen tarpeen säilyttää.

Yksityistielaki

26 §. *Liittymät ja tasoristeys.* Pykälän 2 momentissa viittaus maantielakiin korjattaisiin viittaukseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin lain nimikkeen muuttumisesta johtuen.

51 §. *Tiekunnan säännöt.* Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin tiekunnan sääntöjen rekisteröimis- ja säilyttämisvelvoitetta niin, että säännöt tulisivat säännöksen mukaan voimaan, kun sääntöjen hyväksymisestä on tehty merkintä kiinteistötietojärjestelmään ja voimassa olevat säännöt on toimitettu yksityistierekisteriin. Tie-kuntien toimielimet ovat 50 § ja 89 §:n mukaisesti velvoitettuja toimittamaan tiekunnan säännöt kiinteistötietojärjestelmään, jolloin säännöt viedään yksityistierekisteriin ao. tiekunnan tietojen yhteyteen. Yksityistierekisteri on 89 §:n mukaisesti osa kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta annetun lain (453/2002) 3 §:ssä tarkoitettua kiinteistötietojärjestelmää. Maanmittauslaitos pitää yksityistierekisteriä myös niistä yksityisistä teistä, jotka sijaitsevat asemakaava-alueella. Ilmoitus tiekunnan sääntöjen vahvistamisesta, muuttamisesta tai kumoamisesta tulee siis tehdä Maanmittauslaitokselle. Ilmoitukseen liitetään mukaan kysymyksessä olevat säännöt.

61 §. *Tiekunnan kokouksen koollekutsuminen.* Pykälän 4 momentissa säädetään kokouksen koollekutsumisesta tapauksissa, joissa toimitsijamies tai hoitokunta tai muu tiekunnan säännöissä määritelty taho laiminlyö vuosikokouksen koollekutsumisen tai kieltäytyy kutsumasta tieosakkaita ylimääräiseen kokoukseen. Näissä tapauksissa voidaan kokous tieosakkaan hakemuksesta pitää yksityistietoimituksen yhteydessä toimitusinsinöörin johdolla taikka toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi tieosakkaan hakemuksesta, varattuaan toimitsijamiehelle tai hoitokunnalle tilaisuuden tulla kuulluksi, oikeuttaa hakijan kutsumaan tieosakkaat kokoukseen siten kuin 1 momentissa säädetään.

Tarve muun kuin toimitsijamiehen, hoitokunnan tai muun tiekunnan säännöissä määritellyn tahon kutsua tiekunnan kokous koolle voi kuitenkin liittyä myös tapauksiin, joissa tiekunta ei käytännössä ole ollut toiminnassa vuosiin tai jopa vuosikymmenein, jolloin tiekunnalla ei ole toimivaltaista toimitsijamiestä tai hoitokuntaa. Yksityistielain 53 §:n 1 momentin mukaan toimitsijamies ja hoitokunnan jäsenet voidaan valita enintään neljäksi vuodeksi kerrallaan. Tiekunnan toimielimen enintään neljän vuoden toimikaudesta säädettiin vastaavasti myös kumotun yksityistä teistä annetun lain 58 §:n 2 momentissa. Kumotussa lain 58 §:n 3 momentissa oli lisäksi säännös sen varalle, että tiekunta olisi laiminlyönyt valita toimitsijamiehen tai hoitokunnan jäsenet. Näissä tilanteissa kunnan tielautakunnalla oli toimivalta tieosakkaan tai muun asianosaisen vaatimuksesta määrätä ajasta, jonka kuluessa näiden vaali olisi toimitettava ja jollei vaalia toimitettaisi määrätä henkilöt kysymyksessä oleviin tehtäviin. Voimassa olevassa yksityistielaisissa ei ole kumotun lain 58 §:n 3 momenttia vastaavaa säännöstä. Sinänsä valitsematta jääneen toimitsijamiehen tai hoitokunnan jäsenen tai varajäsenen valinta on mahdollista järjestää 61 §:n 4 momentin mahdollistamalla tavalla koolle kutsuttavassa kokouksessa. Uuden yksityistielain säätämisen yhteydessä tavoitteena oli kuitenkin lisätä tieosakkaille ja tiekunnille joustavasti mahdollisuutta ratkaista aiempaa useampia asioita myös itse ilman viranomaismenettelyitä. Myös tiekunnan perustaminen on 49 §:n 1 momentin mukaisesti mahdollista tehdä tiekunnan perustamiskokouksessa, johon kaikki yksityistien tieosakkaat on kutsuttu jonkun tieosakkaan toimesta. Tämä kokonaisuus huomioiden olisi tarkoituksenmukaista mahdollistaa myös pitkään toimimatta olleiden tiekuntien toiminnan uudelleen käynnistäminen ilman erityisiä viranomaismenettelyitä.

Ehdotetaan siksi 61 §:n 4 momenttiin lisättäväksi säännös, jonka mukaan, jos edellisen tiekunnan kokouksen pitämisestä on kulunut viisi vuotta tai enemmän, tieosakas voi kutsua tiekunnan kokouksen koolle siten kuin 1 momentissa säädetään. Jos edellisestä kokouksesta on kulunut yli viisi vuotta, lain 53 §:n 1 momentin vaatimus tiekunnan toimielimen nimeämisestä enintään neljäksi vuodeksi, on ylittynyt, eikä tiekunnalla siten muodollisesti ole toimivaltaista toimitsijamiestä tai hoitokuntaa. Lisäksi tällöin myöskään 60 §:n 2 momentin vaatimus vuosikokousta vastaava kokouksen pitämisestä vähintään joka neljäs vuosi ei ole täyttynyt, eikä myöskään mahdollinen muu tiekunnan säännöissä kokouksen koolle kutsumiseen velvolliseksi määrätty taho ole täyttänyt velvoitettaan. Joka neljäs vuosi järjestettävien kokousten väliin voi käytännössä jäädä yli neljä vuotta, minkä vuoksi ehdotettavan säännöksen mukaan tiekunnan edellisestä kokouksesta olisi tullut kulua viisi vuotta tai enemmän. Tässä tilanteessa kuka vain tieosakkaista voisi kutsua kokouksen koolle, ja koolle kutsumisessa olisi noudatettava 1 momentin sääntelyä.

Momentissa säädettävät viranomaismenettelyt jäisivät siten käyttöön tilanteisiin, joissa tiekunnalla lähtökohdaisesti on toimivaltainen toimitsijamies tai hoitokunta tai muu tahdo, jonka vastuulla kokouksen koolle kutsuminen on, mutta tämä ei ole täyttänyt velvollisuuttaan. Jos tiekunnan kokouksen vähimmäistiheyttä koskevaa vaatimusta ei ole noudatettu, ei myöskään tiekunnan toimielimen nimeämistä enintään neljäksi vuodeksi ole voitu noudattaa, eikä vastuullisista henkilöistä välttämättä ole selvyttä.

65 §. *Tiekunnan päätöksen moittiminen.* Pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että maa- ja metsätalouden osastossa olisi jatkossa mahdollista osallistua käräjäoikeudessa käsiteltävän moitekanteen käsittelyn valmisteluun. Muutoksella turvattaisiin tarvittava asiantuntemus ja resurssit myös käräjäoikeuskäsittelyissä, kun käsiteltävänä olisi yksityistielainsäädäntöön tai kiinteistötoimituksiin liittyviä moitekanteita. Moitekanteita ei kuitenkaan käsiteltäisi maa- ja metsätalouden osastossa vaan niin kuin riita-asioiden käsittelystä yleisesti oikeudenkäymiskaarssa säädetään.

83 §. Valtionavustus. Pykälässä säädetään valtionavustusten myöntämisestä yksityistien tienpitoon sekä tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen. Pykälän 1 momentin rakennetta uudistettaisiin jakamalla se kohtiin niiden tarkoitusten mukaan, joihin valtionavustusta voidaan myöntää. Momentin 1 kohdan mukaisesti avustusta voi nykyistä sääntelyä vastaten myöntää sellaisen yksityistien tienpitoon, jota koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta. Tienpitoon myönnettävän avustuksen ehtona on nykyisin myös se, että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään. Tätä vaatimusta ei muutettaisi, mutta se siirrettäisiin uudeksi 2 momentiksi. Pykälän 1 momentin 2 kohta sisältäisi niin ikään nykytilaa vastaavan avustusmahdollisuuden tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen. Uudeksi 3 kohdaksi lisättäisiin mahdollisuus myöntää valtionavustusta yksityisteitä koskevaan kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Tällaisiin tarkoituksiin myönnettävinä avustuksina voidaan pitää aiemmin neuvonta- ja opastusta koskevinä avustuksina myönnettyä valtionavustusta esimerkiksi tieisännöintikoulutuksen järjestämiseen. Muutoksella selkeytettäisiin sääntelyä tältä osin, mutta samalla myös laajennettaisiin valtionavustuksen käyttöalaa mahdollisiin muihin kehittämissuunnittelu- tai tutkimushankkeisiin, jotka eivät välttämättä suoraan liity tiekuntien neuvontaan kuten esimerkiksi luonnonsuojeluvaatimusten huomioimista yksityisteillä koskevat selvitykset.

Pykälän 2 momenttiin siirrettäisiin tienpitoon myönnettäville valtionavustuksille säädetty edellytys tiekuntaa ja yksityistietä koskevien tietojen ajantasaisuudesta muuttamatta sääntelyn sisältöä.

Nykyisen 2 momentin sääntely valtionavustuksen myöntävästä viranomaisesta siirrettäisiin 3 momenttiin. Tienpitoon myönnettävien valtionavustusten myöntämisestä vastaisi nykytilaa vastaten se toimivaltainen ELY-keskus, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on. Momenttiin lisättäisiin uudet säännökset määrärahan kiintiöimisestä ELY-keskuksille sekä 1 momentin 2 ja 3 kohtien mukaisista avustuksista (neuvonta-, opastus-, kehittämis-, suunnittelu-, ja tutkimustarkoituksiin) päättävästä viranomaisesta. Jatkossa näistä tehtävistä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Viraston rooliin kuuluisi tähän liittyen myös yksityisteiden tienpitoon myönnettävien valtionavustusten prosessin yleinen kehittäminen sekä yksityistieavustuksia koskevan ELY-keskuksille ja avustuksia hakeville tahoille suunnatun ohjeen laatiminen samoin kuin ELY-keskusten ohjaaminen ja tukeminen avustustehtävän hoitamisessa. Lisäksi momentissa säädettäisiin virastolle mahdollisuus myös itse käyttää määrärahaa 2 ja 3 kohdissa tarkoitettuun toimintaan. Tällä on tarkoitus mahdollistaa esimerkiksi opastusmateriaalin tai suositusten laatiminen tai kehittämissuunnitelmien toteuttaminen viraston omana toimintana tai palveluhankintoina, jos avustettavien hankkeiden ja toiminnan lisäksi tällaiseen olisi tarve ja määrärahan puitteissa mahdollisuus. Tarkoituksena on, että virasto yksityistieavustuksista ja niiden kohdentamisesta ELY-keskuksille vastaavana viranomaisena sekä yleisempään yksityistieasioiden kehittämis-, asiantuntija- ja neuvontatehtäväänsä liittyen kehittäisi ratkaisua yksityisteitä koskevan neuvonnan ja opastamisen järjestämisestä avustusten ja tarvittaessa muiden ratkaisujen kautta. Avustukset olisivat harkinnanvaraisia. Viraston olisi arvioitava avustushakemuksia etenkin palveluiden tarpeen kannalta. Sen olisi huomioitava eri palveluista ja viraston mahdollisesta omasta toiminnasta syntyvä kokonaisuus ja toisaalta tarjolla olevien palvelujen sujuvuus ja asianmukainen jatkuvuus. Tavoitteena on, että saavutetaan kansalaisten tarpeisiin vastaava yksityistieasioiden neuvonnan ja opastuksen taso.

Nykyisin 3 momentissa säädetty valtuus antaa tarvittaessa tarkempia säännöksiä valtionavustusmäärärahan jaosta valtioneuvoston asetuksella siirrettäisiin sisällöltään muuttumattomana uuteen 4 momenttiin.

88 §. Muutoksenhaku. Yksityistielain 7 lukuun Avustukset sisältyvä muutoksenhakua koskeva 88 § ehdotetaan siirrettäväksi 8 lukuun Erinäiset säännökset.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jossa säädettäisiin oikaisuvaatimuksesta ELY-keskuksen jakamaa valtionavustusta koskevaan päätökseen. Pykälän 2 momentissa viitattaisiin uuteen oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin (808/2019) koskien muutoksenhakua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen sekä ELY-keskuksen lain 13 §:n 2 momentin, 23 §:n 1 ja 2 momentin sekä 61 §:n 4 momentin nojalla tekemiin päätöksiin. Säilytettäisiin selkeyden vuoksi lisäksi edelleen nykyisin 88 §:n 1 momenttiin sisältyvä säännös siitä, että toimivaltainen hallinto-oikeus on se, jonka tuomiopiirissä yksityistie sijaitsee. Lisättäisiin

momenttiin selkeyden vuoksi myös maininta mahdollisuudesta hakea muutosta hallinto-oikeuden päätökseen vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Maininta on perusteltua sisällyttää informatiivisena yksityistielakiin, koska se koskettaa laajasti kansalaisia, joilla ei kaikilla ole valmiuksia löytää tätä tietoa yleislaista. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykyistä 88 §:n 2 momenttia vastaavasti ELY-keskuksen oikeudesta hakea muutosta 85 §:n 2 momentissa tarkoitettua kunnan suostumusta koskevaan päätökseen. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin viittaus lain 81 §:ään, jossa säädetään muutoksenhausta yksityistietoimituksessa tehtyyn päätökseen.

91 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälässä säädetään yksityistietoimituksessa ja tiekunnan kokouksessa tehdyn päätöksen välittömästä täytäntöönpanosta. Kumotun yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) 90 §:n mukaan lähtökohta päätöksen välittömästä täytäntöönpanosta, ellei muutoksenhakuelin toisin määrää, koski myös tielautakunnan toimituksessa tehtyjä päätöksiä, joihin sisältyi muun muassa tiekunnan kokouksen koolle kutsumiseen valtuuttaminen tapauksissa, joissa toimitsijamies tai hoitokunta on laiminlyönyt tätä koskevan velvollisuutensa. Nykyisin tätä vastaava toimivalta on yksityistielain 61 §:n 4 momentin mukaisesti ELY-keskuksella. Voidaan pitää edelleen tarkoituksenmukaisena, että kokouksen koolle kutsumiseen valtuuttamista koskeva päätös voitaisiin panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, ja siksi ehdotetaan säännökseen lisättäväksi kirjaus ELY-keskuksen päätöksestä liittyen kokouksen koolle kutsumiseen. Lisäksi säännöstä täydennettäisiin mahdollistamalla myös ELY-keskuksen valtiovastusta koskevan päätöksen täytäntöönpano muutoksenhausta huolimatta, ellei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää. Ehdotetaan lisäksi 1 momenttia täsmennettäväksi sen huomioimiseksi, että tiekuntien päätöksistä ei haeta muutosta vaan kyse on moitekanteen ajamisesta ja käsittelystä kärjäoikeudessa.

Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

2 §. Viraston tehtävät. Pykälän 1 momentin 7 kohtaa täydennettäisiin siten, että siinä säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi vastata julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta. Tällä muutoksella kirjattaisiin säädökseen viraston jo hoitava tehtävä, mikä jäi tarkemmin sääntelemättä virastouudistuksen yhteydessä sekä maakuntauudistuksen rautessa. Muutoksella selkeytettäisiin säädöspohjaa ja viraston toimivaltaa. Virasto antaisi määrärahan kohdentamisen yhteydessä määrärahan käyttöön liittyvät reunaehdot ja voisi tarvittaessa antaa tähän liittyvää informaatio-ohjausta ELY-keskuksille julkista henkilöliikennettä koskevan tehtävän hoitamisessa Väyläviraston alueellista liikennejärjestelmää koskevan toiminnallisen ohjauksen lisäksi.

Pykälän 1 momentin 8 kohtaa täydennettäisiin niin, että siinä säädettäisiin saaristoliikenteen rahoituksesta vastaamisen lisäksi viraston tehtäväksi kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtia yksityistieihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastata yksityistieavustusten kohdentamisesta. Virasto antaisi määrärahan myöntämisen yhteydessä määrärahan käyttöön liittyvät reunaehdot ja voisi tarvittaessa antaa tähän liittyvää informaatio-ohjausta ELY-keskuksille yksityistieitä koskevien tehtävien hoitamisessa Väyläviraston alueellista liikennejärjestelmää koskevan toiminnallisen ohjauksen lisäksi. Yksityistieavustuksia koskevasta tehtävästä säädettäisiin tarkemmin yksityistielain 83 §:ssä. ELY-keskuksilla on myös eräitä muita yksityistieihin liittyviä viranomaistehtäviä. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus esimerkiksi asiantuntijatuen tarjoamiseen näitä koskevien yleisten toimintamallien kehittämisessä.

Yksityistieasioiden kehittämisellä ja edistämällä valtakunnallisesti sekä asiantuntijatehtävien hoitamisella tarkoitetaan esimerkiksi osallistumista yksityistieasioiden valtakunnalliseen yhteistyöhön ja kehittämiseen eri tahojen kanssa. Tämä voi merkitä esimerkiksi yksityistieitä koskevan tiedon kartuttamista, koulutushankkeita sekä muunlaista yhteistyötä ja vuorovaikutusta viranomaisten, etujärjestöjen, yksityistieitä käyttävien tai ylläpitävien toimijoiden sekä muiden tällaisten tahojen kanssa. Tarkoituksena on, että virasto kehittäisi ratkaisua yksityistieitä koskevan neuvonnan ja opastamisen järjestämisestä avustusten ja muiden tarkoituksenmukaiseksi katsottavien ratkaisujen kautta. Virasto voisi myös esimerkiksi julkaista tiekunnille ja muille tahoille suunnattuja ohjeita ja suosituksia itse tai yhteistyössä muiden tahojen kanssa.

Yksityisteihin liittyvä tehtävä linkittyy osittain viraston olemassa olevaan tehtävään liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelua koordinoivana viranomaisena, jonka tehtävänä on tuottaa ja ylläpitää valtakunnallisen tason strategisia ohjelmia, toimenpidekokonaisuuksia ja tilatietoa. Yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää, ja niiden tilan ja tarpeiden seuraaminen sekä yksityistienpidon sujuvuuden ja tehokkuuden edistäminen sopivat hyvin viraston lain 1 §:n 2 momentin mukaiseen toiminta-ajatukseen, jonka mukaan virasto edistää toiminnallaan liikennejärjestelmän toimivuutta.

Laki liikenteen palveluista

Kansainvälisen tieliikenteen kuljetusluvan myöntämistä koskevien säännösten muuttaminen

Kaupalliset tavarankuljetukset kuorma-autolla vieraaseen maahan vaativat EU-säädöksen ja kansainvälisten sopimusten nojalla yleensä kuljetusluvan. Luvista on säädetty EU-säädöksissä ja sovittu kansainvälisissä sopimuksissa, jotka on Suomessa pantu voimaan lailla.

Tieliikenteen kuljetusluvista on säädetty liikenteen palveluista annetussa laissa. Siinä ei kuitenkaan ole huomioitu tilannetta, joissa kuljetustarve olisi valtioihin, joiden kanssa Suomella ei ole valtiosopimusta kansainvälisistä kuljetuksista. Aikaisemmin tällainen säännös sisältyi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006), joka antoi silloiselle Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivallan lähettää kuljetuslupia niiden valtioiden viranomaisille, joiden kanssa Suomella ei ollut kansainvälistä sopimusta.

Liikenteen palveluista annetun lain voimaantulon jälkeen on tullut esille tarve huolehtia myös kuljetuksista sopimuksettomien maiden kanssa. Erityisesti tilanne koskee Kirgisiaa sekä Suomen ja Viron sekä Suomen ja Latvian välisiä kuljetuslupia. Esitetään, että lain 190 §:ään lisätään uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää valtioneuvoston asetuksella säädettävät, vienti- ja tuontikuljetusten vuoksi tarpeelliset kuljetusluvut niiden valtioiden kuljetusyriyksille tai niiden valtion viranomaisille jaettavaksi, joiden kanssa Suomella ei ole asiasta valtiosopimusta. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös lupien käyttämisen ehdoista ja lukumäärästä.

Lakiin ehdotetaan myös muita teknisiä korjauksia, jotka on mainittu taulukossa.

Laki liikenteen palveluista	Muutos
II OSAn 1 luvun 3 § 4 momentti	Lisätään uusi 4 momentti, jolla tarkennetaan kuljetuslupavaatimusta.
II OSAn 2 luvun 19 § 1 kohta	Lisätään 1 kohtaan ”tai ulkomaalaisen kuljetusyriyksen käyttämänä Suomessa”
II OSAn 2 luvun 20 §	Muutetaan otsikko sekä 1 momentti. Otsikko: ”Suomessa tarvittavan kansainvälisen liikenteen tiekuljetuslupa”. Muutettu 1 momentti sisältäisi säännökset siitä, minkälainen lupa tulee olla ulkomailla rekisteröidyllä ajoneuvolla tai ulkomaisen yriyksen Suomesta vuokraamalla ajoneuvolla.
II OSAn 2 luvun 22 §	Poistetaan pykälästä viittaus lain 20 §:ään.
V OSAn 1 luvun 190 §	Muutetaan otsikko: Kansainvälisen liikenteen kuljetusluvut myöntävä viranomainen. Lisätään Liikenne- ja viestintävirastolle tehtäväksi lähettää muiden valtioiden viran-

	omaisille kuljetusluvut sekä CEMT-kuljetusluvut. Lisäksi valtuutetaan Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarpeelliset kuljetusluvut niiden valtioiden viranomaisille tai yrityksille, joiden kanssa Suomella ei ole valtiosopimusta asiassa. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin näistä maista sekä lupien käyttämisen ehdoista ja lukumäärästä.
--	--

Viittaussäännökset raideliikennelakiin ja sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin

Koska rautatielaki (304/2011) on kumoutunut uuden raideliikennelain (1302/2018) tultua voimaan 1.1.2019, esitetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 11 osan 5 luvun 53 §:ssä, 7 luvun 68 ja 83 §:ssä sekä 8 luvun 92 §:ssä olevat viittaukset rautatielakiin muutettavaksi viittauksiksi uuteen raideliikennelakiin ja sen säännöksiin. Kyseessä ovat tekniset muutokset, joilla ei ole vaikutuksia lain asiasisältöön.

Lakiehdotuksen 104 §:n viittaus tietoyhteiskuntakaaren korjattaisiin viittauksella sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin.

Laki liikenteen palveluista II osa	Viittaus raideliikennelakiin (1302/2018)	Viittaus sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin (917/2014)	Muutos
5 luvun 53 § 1 momentin 2 kohta	x		Rautatielain (304/2011) 4 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain (1302/2018) 18 §:ssä tarkoitettuun turvallisuustodistukseen.
5 luvun 53 § 1 momentin 3 kohta	x		Rautatielain 26 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain 122 §:ään.
5 luvun 53 § 1 momentin 4 kohta	x		Rautatielain 30 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain 129 §:ään.
5 luvun 53 § 3 momentti	x		Rautatielain 90 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain 182 §:ään.
7 luvun 68 §:n 2 momentti	x		Rautatielain 40 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain 10 §:ään.
7 luvun 83 §:n 2 momentti	x		Rautatielain 80 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain 166 §:ään.

8 luvun 92 §:n 2 momentti	x		Rautatielain 71 §:ää koskeva viittaus esitetään korvattavaksi viittauksella raideliikennelain 20 luvussa tarkoitettuun sääntelyelimeen.
10 luvun 104 §		x	Pykälän viittaus tietoyhteiskunta-alueeseen esitetään korvattavaksi viittauksella sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin.

Ahvenanmaan maakunnan ja Ahvenanmaan valtionviraston toimivalta

Liikennekaarta koskevassa ensimmäisen vaiheen hallituksen esityksessä (HE 161/2016 vp) Ahvenanmaan maakunnan ja Ahvenanmaan valtionviraston toimivalta oli kirjattuna lakiehdotukseen. Eduskunnassa valiokuntakäsittelyn aikana pykälän sanamuotoa muutettiin ja lakiehdotukseen sisällytettiin ilmaus ”Ahvenanmaan toimivaltainen viranomainen”. Tämä muuttunut kirjaus on aiheuttanut vaikeuksia, koska 5 §:ssä toimivalta selkeästi kuuluu Ahvenanmaan maakunnalle. Lisäksi Ahvenanmaan valtionvirasto on hoitanut valtakunnalle kuuluvaa tehtävää ja nyt sen toimivaltaa oli muutettu eduskuntakäsittelyn aikana.

Tarkoituksena olisi nyt muuttaa lakiehdotuksen mukaisesti liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvun 5 §:n 5 momentti siten, että momentissa selkeästi mainitaan Ahvenanmaan maakunnan hallitus, ja V osan 1 luvun 183 ja 184 § siten, että Ahvenanmaan valtionvirastolle palautetaan toimivaltaista viranomaista koskeva toimivalta.

Lakiehdotuksen 5 §:n 5 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että käsite ”Ahvenanmaa maakunnan toimivaltainen viranomainen” korvattaisiin käsitteellä ”Ahvenanmaan maakunnan hallitus”. Sisällöllisesti pykälään ei tehtäisi muutoksia, vaan toimivaltainen viranomainen täsmennettäisiin. Muutoksen jälkeen laissa olisi informatiivinen tieto siitä, että Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

Lakiehdotuksen 183 §:n mukaan Ahvenanmaan valtionvirastolla olisi toimivalta antaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY N:o 1071/2009) ammatillista pätevyyttä osoittavia todistuksia koskevan 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä ammattikorkeakoulututkinto.

Lakiehdotuksen 184 §:ssä osoitettaisiin EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettut viranomaiset Suomessa. Ahvenanmaan osalta esitetään, että viranomaisena toimisi Ahvenanmaan valtionvirasto.

Laki liikenteen palveluista	Muutos
II OSA 1 luvun 5 §	Pykälän 5 momentissa Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen – käsite esitetään korvattavaksi käsitteellä Ahvenanmaan maakunnan hallitus.
V OSA 1 luvun 183 §:n 1 ja 4 momentti	Pykälän 1 ja 4 momentissa Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen –

	käsite esitetään korvattavaksi käsitteellä Ahvenanmaa valtionvirasto.
V OSA 1 luvun 184 §:n 1 ja 2 momentti	Pykälän <i>1 ja 2 momentissa</i> Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen – käsite esitetään korvattavaksi käsitteellä Ahvenanmaa valtionvirasto.

EU:n satamapalveluasetuksen soveltamista koskevien valitusten käsittely

Hallituksen esityksellä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 245/2018 vp) annettiin 22.11.2018 eduskunnalle satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 2017/352 (jatkossa satamapalveluasetus) koskevat ja täydentävät kansalliset säännökset. Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) lisättiin yksi uusi 195 a §, jolla annettiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi käsitellä satamapalveluasetuksen soveltamista koskevat valitukset.

Lähtökohtaisesti kansallisessa lainsäädännössä tulee noudattaa EU-sääntelyn käsitteistöä, kuten kyseisessä hallituksen esityksessä (HE 245/2018 vp) on tehty. Kansallisessa lainsäädännössä käsitteellä ”valitus” tarkoitetaan muutoksenhakua hallintopäätökseen valitus-nimisellä oikeussuojakeinolla. Koska mahdollisuus epäselvyyteen on todettu kansallisen tulkinnan ja EU-käsitteistön välillä, on tarpeen muuttaa ja korvata valitus-sana erimielisyys-sanalla. Tämä muutos vastaisi satamapalveluasetuksessa tarkoitettua menettelyä. Erimielisyydet käsittelee Liikenne- ja viestintävirasto. Viraston päätöksestä voisi hakea oikaisua virastolta itseltään ja tämän jälkeen hakea muutosta hallinto-oikeudesta. Esitetty muutos on luonteeltaan tekninen.

Laki liikenteen palveluista V osa 1 luku	Muutos
195 a §	Pykälän <i>otsikossa, 1 ja 2 momentissa</i> valitus-sana esitetään korvattavaksi sanalla erimielisyys. Pykälän <i>1 momentissa</i> käytettäisiin sanasta monikkomuotoa erimielisyydet ja <i>2 momentissa</i> genetiivin yksikkömuotoa erimielisyyden.

Muutoksenhaku

Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) tulee voimaan 1.1.2020 ja edellyttää sitä, että vastaavat muutokset tehdään voimassa olevaan lainsäädäntöön. Lakiehdotukseen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 256-257 § ja 259 § on muutettu vastamaan muuttuvaa lainsäädäntöä.

Laki liikenteen palveluista VII osa 1 luku	Muutos

256 §:n 5 momentti	Pykälän 5 momentissa viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
257 § 1 momentti	Pykälän 1 momentissa viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
259 § 2 momentti	Pykälän 2 momentissa viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

Laki Liikenneturvasta

6 §. Toimielinten tehtävät. Pykälän 1 momentin 4 kohtaa esitetään muutettavaksi siten, että säännös vastaisi lain 12 §:n säännöksiä Liikenneturvan kirjanpidosta ja tilintarkastuksesta. Esitetään, että Keskusjärjestön kokouksessa valittaisiin kaksi tilintarkastajaa ja heille varamiehet. Aikaisemmin säännöksessä edellytettiin vain yhden tilintarkastajan ja varamiehen valintaa. Kyseinen säännös on ristiriidassa lain 12 §:n kanssa, jossa edellytetään, että Liikenneturvan hallinnon ja tilintarkastamista varten tulee olla kaksi tilintarkastajaa. Muutos on tekninen ja sillä pyritään poistamaan kyseinen ristiriitatilanne.

Raideliikennelaki

Uusi raideliikennelaki (1302/2018) tuli voimaan 1.1.2019. Raideliikennelaille pantiin kansallisesti täytäntöön EU:n neljäs rautatiepaketti ja toteutettiin raideliikennelainsäädännön kokonaisuudistus. Kyseisellä lailla kumottiin rautatielaki (304/2011).

171 §. Varautuminen. Pykälässä säädetään rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön sekä metro- ja raitiorataverkon haltijan varautumisvelvollisuudesta poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Pykälän 2 momentin sisältöä ehdotetaan yhtenäistettäväksi valtuutussäännösten osalta muiden liikennejärjestelmän toimialasääntelyn kanssa. Näitä on liikenteen palveluista annetussa laissa (18, 58, 66, 129 ja 139 §:t), alusliikennepalvelulaissa (19 a §) ja ilmailulaissa (160 §). Pykälän 2 momenttiin sisältyvä määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä valmiussuunnittelun järjestämisestä muutettaisiin vastaamaan yllä mainituissa laeissa olevaa käytäntöä, jossa valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pykälän 1 momentissa tarkoitetuista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin samalla valtuutus antaa teknisiä määräyksiä valmiussuunnitelman tarkemmasta sisällöstä ja laadinnasta.

188 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1-4 momentissa viittaus hallintolainkäyttölakiin korvattaisiin viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

192 §. Siirtymäsäännökset. Pykälän 13 momenttiin sisällytetyn siirtymäsäännöksen mukaan rautatieyrityksen, joka vastaa rautatieliikenteen harjoittamisen ohella myös rataverkon hallinnasta olisi järjestettävä rataverkon hallintansa raideliikennelain 104-107, 109 ja 111 §:n edellyttämällä tavalla viimeistään 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkaen. Kyseisissä pykälissä säädetyt velvoitteet liittyvät EU:n neljännen rautatiepaketin vaatimuksiin siitä, että rautatieyrityksen on järjestettävä rataverkon hallinta oikeudellisesti itsenäiseen yksikköön, jotta rataverkolle on turvattu yhtäläinen ja tasapuolinen pääsy kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Säännökset myös edellyttävät, että rataverkon hallinnan ja rautatieliikenteen harjoittamisen väliset rahoitusvirrat on pidettävä tiukasti erillään. Lisäksi rataverkon hallinnasta vastaavien johtajien ja rautatieyritystoiminnan johtotehtäviin nimettyjen on oltava toisistaan riippumattomia.

VR-Yhtymä Oy on Suomessa ainoa rautatieyrittäjä, joka yksityisraiteen haltijana omistaa ja hallinnoi myös rataverkkoa. Raideliikennelain edellä mainittujen säännösten mukaiset vaatimukset tarkoittavat vähintäänkin VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimien yksityisraiteiden eriyttämistä erilliseen tytäryhtiöön.

Liikenne- ja viestintäministeriö on maaliskuussa 2019 lähettänyt Euroopan komissiolle kirjeen, jossa ministeriö on esittänyt, että Euroopan komissio muuttaisi Suomen yksityisraiteista helmikuussa 2015 antamaansa päätöstä (C(2015) 857 lopullinen) niin, että VR-Yhtymä Oy:n hallinnoimia yksityisraiteita voitaisiin jatkossa kohdella lainsäädännöllisesti palvelupaikkoina ja niihin liittyvinä raideyhteyksinä. Tämä tarkoittaisi sitä, että VR-Yhtymä Oy:n ei tarvitsisi eriyttää yksityisraiteitaan omaan tytäryhtiöön, vaikkakin lainsäädännölliset velvoitteet pysyisivät muuten vähintäänkin yhtä vaativina myös palvelupaikan haltijalle kuin ne ovat rataverkon haltijalle. VR-Yhtymä Oy:llä säilyisi siten velvoite tarjota raideyhteyttä ja niiden yhteydessä olevia palveluita tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille palveluita tarvitseville tahoille. Palveluiden ja niiden johtavien raideyhteyksien hinnoittelun olisi oltava kohtuullista ja tasapuolista kaikille osapuolille. VR-Yhtymä Oy:n olisi myös laadittava verkkoselostusta vastaava palveluseloste hallinnoimistaan palvelupaikoista ja niillä tarjottavista palveluista. Koska Euroopan komission päätös VR-Yhtymä Oy:n yksityisraiteiden lainsäädännöllisestä kohtelusta annetaan mahdollisesti vasta vuoden 2020 aikana, esitetään pykälän 13 momenttiin muutosta, jolla siirtymäaika jatkettaisiin vuodelle 1 päivään heinäkuuta 2020 saakka.

Laki ajoneuvojen siirtämisestä

Lain perustelut vastaavat hyvin pitkälle vuonna 2008 annetun hallituksen esityksen (HE 78/2008 vp) perusteluita, koska lain asiasisältöön ei ole tehty viranomaisvastuita muuttavia muutoksia. Perusteluissa on tarkemmin ilmaistu, mitkä pykälät vastaavat voimassa olevaa lakia ja mitä mahdollisia muutoksia on ehdotettu. Tällä lakiehdotuksella ei lisätä kuntien tehtäviä.

1 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Laki koskisi ajoneuvojen siirtämistä pois niiden sijaintipaikalta ja ajoneuvojen siirron jälkeistä käsittelyä. Lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, jotka ovat liikenneonnettomuuden tai muun vahingon tapahduttua jääneet vahinkopaikalle. Lisäksi lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, jotka on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti. Tieliikennelain (267/1981) 27 §:ssä säädetään pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevasta kiellosta ja 28 §:ssä erityisistä pysäköintikielloista. Poliisilain (872/2011) 2 luvun 11 §:ssä säädetään kulkuneuvon pysäyttämistä ja siirtämisestä. Poliisimiehellä on oikeus siirtää kulkuneuvo tai määrätä se siirrettäväksi, jos se on perusteltua poliisille kulkuneuvon suorittamiseksi muun muassa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Samoin lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, joiden pysäköinti haittaa tiealueella tapahtuvaa kunnossa- tai puhtaanapitoa, korjaus- tai rakennustyötä taikka tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa.

Lakia sovellettaisiin myös ajoneuvoihin, jotka on hylätty ympäristöön tai jotka ovat romuajoneuvoja jätelain (646/2011) 5 §:n perusteella.

Pykälässä ehdotetaan myös säädettäväksi, että ajoneuvossa olevia tavanomaisia esineitä käsiteltäisiin samoin tavoin kuin itse ajoneuvoakin. Ajoneuvossa olevaa irtainta omaisuutta ovat muun muassa erilaiset ajoneuvoon kiinnitetyt telineet ja laitteet sekä varusteet samoin kuin matkatavarana tai kuormana oleva omaisuus. Omaisuus siirrettäisiin siten ajoneuvon mukana ja sitä säilytettäisiin ja käsiteltäisiin kuten ajoneuvoakin. Muihin ajoneuvossa oleviin esineisiin sovellettaisiin löytötavaralakia (778/1988).

2 §. Määritelmät. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevaa lakia. Pykälän 1 kohtaan sisällytettäisiin viittaus ajoneuvolakiin. Ajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvolaissa (1090/2002) määriteltyä ajoneuvoa. Ajoneuvolain 3 §:n 1 kohdassa ajoneuvolla tarkoitetaan maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta, joka ei kulje kiskoilla. Käytännössä lakia sovellettaisiin enimmäkseen henkilöautoihin, perävaunuihin, moottoripyöriin ja polkupyöriin.

Pykälän 2 kohdan mukaan tiellä tarkoitettaisiin tieliikennelain (267/1981) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettua tietä. Näitä olisivat maantiet ja yksityistiet, kadut, rakennuskaavatiet, moottorikelkkailureitit, torit sekä muut yleiselle liikenteelle tarkoitettut tai yleisesti liikenteeseen käytetyt alueet, kuten pihatiet ja pysäköintialueet. Yksityinen piha-alue, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen, ei olisi tie. Määritelmä vastaisi näin ollen tieliikennelainsäädännössä omaksuttua tien käsitettä. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 5 §:n mukaan maantiehen kuuluvat ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitettut alueet, kuten muun muassa jalkakäytävä, pyörätie sekä levähdys-, varasto- tai kuormausalue. Lisäksi kyseisen lain 5 §:n mukaan maantiehen kuuluu myös tiehen välittömästi liittyvä alue, joka maantietä rakennettaessa tarvitaan sähkö- ja viestintäjohtojen sekä muiden yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin maasto. Maastolla tarkoitettaisiin maastoliikennelain (1710/1995) 3 §:n 2 momentissa tarkoitettua maastoa. Maastolla tarkoitetaan maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen.

Pykälän 4 kohdan mukaan lähisiirrolla tarkoitettaisiin ajoneuvon siirtämistä sen alkuperäisen sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Välittömällä läheisyydellä tarkoitettaisiin ajoneuvon sijoittamista sen alkuperäiseen sijaintipaikkaan nähden siten, että ajoneuvo olisi sen perusteella helposti löydettävissä lähiympäristöstä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että ensisijaisesti ajoneuvo olisi pyrittävä siirtämään näköetäisyydelle sen alkuperäisestä sijaintipaikasta. Jos ajoneuvon sijoittaminen näköetäisyydelle ei olisi mahdollista, ajoneuvo olisi siinä tapauksessa sijoitettava mahdollisimman lähelle sen alkuperäistä sijaintipaikkaa. Muussa tapauksessa ajoneuvo olisi siirrettävä 3 §:ssä tarkoitettuun varastoon.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin varastosiiro. Varastosiirolla tarkoitettaisiin ajoneuvon siirtämistä sen sijaintipaikan kunnan osoittamaan ajoneuvojen varastoon. Varastosta säädettäisiin lain 3 §:ssä.

Pykälän 6 kohdan mukaan romuajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, jota olisi pidettävä jätelain (646/2011) 5 §:n 1 momentissa tarkoitettuna jätteenä. Mainitun lainkohdan mukaan jätteellä tarkoitetaan ainetta tai esinettä, jonka sen haltija on poistanut tai aikoo poistaa käytöstä taikka on velvollinen poistamaan käytöstä. Kyseessä olisi yleensä oltava kunnoltaan sellainen ajoneuvo, jolla ei käytännössä olisi romuarvoa suurempaa käypää arvoa. Tällaisen ajoneuvon käyvän arvon voisi suurimmillaan arvioida olevan korkeintaan muutama sata euroa. Liikennöitävässä kunnossa olevaa ajoneuvoa ei voitaisi yleensä luonnehtia romuajoneuvoksi. Lakiehdotuksen 7 §:ssä määriteltyyn hyläytyyn ajoneuvon verrattuna romuajoneuvoksi määriteltävän ajoneuvon tulisi samalla täyttää aina myös kyseisessä kohdassa tarkoitettujen hylätyyn ajoneuvon kriteerit, kun taas hylätty ajoneuvo ei kuitenkaan aina välttämättä olisi romuajoneuvo. Esineen romuajoneuvoksi luokitteluun tulisi siten suhtautua vakavammin kuin esineen luokitteluun hylätyksi. Romuajoneuvoja olisivat käytännössä, esimerkiksi sellaiset ajoneuvot, jotka on niiden anastamisen jälkeen poltettu käyttökelvottomiksi.

3 §. Varasto ja siirretyn ajoneuvon käsittely. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevaa lakia.

Pykälässä säädettäisiin kunnille velvollisuus pitää siirrettyjen ajoneuvojen säilyttämistä ja muuta käsittelyä varten erityistä varastoa. Siirrettävät ajoneuvot siirrettäisiin niiden sijaintipaikan kunnan nimeämään varastoon, jollei ajoneuvoa olisi jätetty sen sijaintipaikan välittömään läheisyyteen 2 §:n 4 kohdan mukaisesti toimitettuna lähisiirtona. Menettelyllä on pyritty luomaan yleisesti tunnettu siirrettävien ajoneuvon siirtokäytänne, jonka mukaisena ajoneuvojen omistajien on ollut helppo tiedustella mahdollisen siirron kohteeksi joutunutta ajoneuvoaan. Kunnilla on jo voimassa olevaan lainsäädäntöön perustuen olemassa mainittuun tarkoitukseen käytettävät siirrettävien ajoneuvojen sijoituspaikat.

Kaksi tai useampi kunta voisivat perustaa yhteisen varaston. Varaston toimintaa voisi harjoittaa myös yksityinen yritys, jolta kunta ostaisi mainitut palvelut ja joka siis kunnan puolesta ja sen toimeksiannosta, mutta kuitenkin kunnan vastuulla hoitaisi ajoneuvojen käsittelyä. Ajoneuvon omistajaan ja muihin kolmansiin tahoihin nähden kunnan vastuu tällaisen ostopalveluna hankitun toiminnan osalta olisi kuitenkin aina kaikissa tapauksissa ensisijainen ja ehdoton.

4 §. Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevaa lakia. Poikkeuksena olisivat tienpitoviranomainen, yksityinen tie sekä yksityisen tien tienpitäjä –käsitteet. Tienpitoviranomainen-käsitteestä on luovuttu vuoden 2018 aikana, kun maantielakia (503/2005) koskeva muutos tuli voimaan 1.8.2018. Sen vuoksi tässä lakiehdotuksessa käytetään yleisesti käsitteitä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja kunta. Tällä kirjauksella selkeytettäisiin myös pykälässä tarkoitettujen viranomaisten toimivaltaa. Lisäksi aikaisemmin käytetty yksityinen tie –käsite muutettaisiin muotoon yksityistie ja yksityisen tien tienpitäjä muotoon yksityistienpitäjä. Muutokset vastaisivat yksityistielain käsitteitä.

Tieliikennelain mukaan onnettomuuteen osallisen tienkäyttäjän on ensisijaisesti huolehdittava ajoneuvon mahdollisimman pikaisesta siirtämisestä silloin, kun ajoneuvo on onnettomuuden jälkeen jäänyt paikkaan, jossa pysäyttäminen tai pysäköinti on kielletty. Kuljettajalla on sama siirtovelvollisuus silloin, kun ajoneuvoon on tullut moottorivika. Vakavissa henkilövahinkoon tai kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa siirto edellyttää yleensä poliisin lupaa. Tieliikennelain yleissäännöksen lisäksi on tarpeen sisällyttää siirtoa koskeva erityissäännös nyt ehdotettuun lakiin. Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvon omistajalle, haltijalle ja kuljettajalle velvollisuus siirtää ajoneuvo pois liikennevahinkopaikalta viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikennevahingosta. Tämän velvollisuuden laiminlyöntiin ei kuitenkaan ehdoteta liitettäväksi välittömiä seuraamuksia. Tosiasiallinen seuraus velvollisuuden laiminlyönnistä olisi kuitenkin se, että ELY-keskus tai kunta siirtäisi tällöin ajoneuvon liikennevahinkopaikalta 3 §:ssä tarkoitettuun kunnan osoittamaan varastoon. Tämä säädettäisiin pykälän *2 momentissa* ELY-keskuksen tai kunnan nimenomaiseksi velvollisuudeksi.

Milloin ajoneuvo on ollut onnettomuudessa, arvioitaisiin ulkoisten seikkojen perusteella. Pykälä ei koskisi moottorivian johdosta teille jääneitä ajoneuvoja, sillä moottorivikaa on vaikea todeta ulkoisten seikkojen perusteella. Moottorivian takia teille jääneisiin ajoneuvoihin sovellettaisiin 5 §:ää.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 11 §:ssä säädetään tienpidosta vastaavista viranomaisista. Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajantehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä siten kuin laissa erikseen säädetään. ELY-keskukset vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. ELY-keskusten toimivallasta säädetään tarkemmin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa valtioneuvoston asetuksen (1373/2018) 15 §:ssä, jonka mukaan valtion osalta toimivaltaisena liikenneviranomaisena toimii Lapin ELY-keskus, joka hoitaa oman toimialueensa lisäksi myös kaikkien ELY-keskusten toimialueilla ajoneuvojen siirtämistä koskevat omistajatietojen selvittämistehtävät sekä siirto- ja korvauspäätöksiä koskevat tehtävät maanteille jätettyjen ajoneuvojen osalta. Asemakaava-alueen katujen kadunpitäjänä on kunta.

Toimintavastuu olisi yksiselitteisesti aina sillä viranomaisella, jonka ylläpitämällä tiellä liikennevahinko on tapahtunut. Viranomaisen toimintavelvollisuus koskisi myös niitä ajoneuvoja, jotka ovat liikennevahingon takia ajautuneet selvästikin tiealueen ulkopuolelle kuten esimerkiksi tien viereiselle pellolle tai yksityiselle pihalle.

Toimintavelvollisuus ei kuitenkaan estäisi sitä, ettei toinen viranomainen voisi ajoneuvon siirrosta vastuussa olevan viranomaisen pyynnöstä käytännössä suorittaa siirtotoimenpiteitä, jos nämä siitä keskenään nimenomaisesti siten sopivat. Tässäkin tapauksessa vastuu toimista ajoneuvon omistajaan ja muihin kolmansiin tahoihin nähden on kuitenkin ensisijaisesti aina liikennevahinkopaikan tien hoitovastuussa olevalla viranomaisella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös, että yksityistiellä tapahtuneen liikennevahingon osalta kunta siirtää yksityistienpitäjän perustellusta pyynnöstä ajoneuvon 3 §:ssä tarkoitettuun varastoon. Perusteltu pyyntö tarkoittaa sitä, että pyyntö on perusteeltaan asianmukainen ja tosiasioihin perustuva.

5 §. *Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella.* Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevaa lakia. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että jos ajoneuvo olisi pysäköity pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, ELY-keskus, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voisi suorittaa lähisiirron tai siirtää ajoneuvon 3 §:ssä tarkoitettuun varastoon aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta. Tässä säännöksessä ehdotettu menettely vastaisi edellä 4 §:ssä ehdotettua. Erona 4 §:ään olisi kuitenkin se, ettei viranomaisella olisi ehdotonta velvollisuutta suorittaa siirtoa pysäköintiä koskevien säännösten vastaisissa tapauksissa, vaan harkintavalta jäisi kussakin yksittäistapauksessa viranomaiselle. Oikeus siirtoon alkaisi kuitenkin aina vasta aikaisintaan 48 tunnin kuluttua virheellisen pysäköinnin alkamisesta eli siitä hetkestä, jolloin pysäköinti olisi muuttunut säännösten vastaiseksi. Pysäköimistä koskevia säännöksiä ovat muun muassa tieliikennelain 26 – 28 a §, joissa säädetään pysäköintikielloista sekä 60 §, jossa säädetään onnettomuusajoneuvon ja rikkoontuneen ajoneuvon siirtämisestä. Lisäksi esimerkiksi kunta voi antaa velvoittavia kuntakohtaisia määräyksiä pysäköinnistä kunnan alueella.

Viranomaisen osalta viitataan 4 §:n perusteluissa mainittuun vastuunjakoon kunnan ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa tarkoitettujen tienpidosta vastaavien viranomaisten kesken. Suurimmissa kaupungeissa kunnalliset pysäköinninvalvojat huolehtivat pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) säännösten nojalla pysäköinninvalvonnasta ja pysäköintivirhemaksujen määräämisestä. Siksi on perusteltua, että kunnallisilla pysäköinninvalvojilla olisi oikeus päättää ajoneuvon siirrosta silloin, kun ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevien säännösten vastaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ajoneuvon siirrosta silloin, kun ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle alueelle tai maastoon. Virheellisen pysäköinnin osalta ehdotetaan säädettäväksi, että kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja olisivat toimivaltaisia viranomaisia. He voisivat suorittaa lähisiirron tai siirtää ajoneuvon 3 §:ssä tarkoitettuun varastoon yksityisen alueen omistajan perustellusta pyynnöstä. Siirto voitaisiin yksityisen alueen omistajan pyynnöstä toteuttaa vasta kahden vuorokauden kuluttua siitä, kun tämä on esittänyt siirtopyynnön kunnalle. Tässäkin tilanteessa kahden vuorokauden aikaa voitaisiin pitää riittävänä kattamaan erilaiset erehdys-, vahinko- ja muut vastaavat tapaukset. Perusteltu pyyntö tarkoittaisi tässä pykälässä kuten edellä 4 §:ssä sitä, että pyyntö on asianmukainen ja lisäksi, että kyseessä todella on säännösten vastainen pysäköinti. Yleisesti liikenteeseen käytetyn yksityisen alueen laajuutta on kuvattu 2 §:n kohdalla. Siirtopyynnön tekijänä voisi olla alueen omistaja tai haltija. Asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöiden osalta siirtopyynnön tekemiseen oikeutetut henkilöt määräytyvät yhtiöoikeudellisten sääntöjen mukaan. Käytännössä pyynnön esittäjä olisi useimmiten isännöitsijä. Maasto on määritelty 2 §:n 3 kohdassa. Ehdotettu siirtosäännös koskisi esimerkiksi puistoihin ja koulujen pihoille luvattomasti pysäköityjä ajoneuvoja.

Pykälän 3 momentin mukaan ajoneuvo voitaisiin siirtää välittömästi, odottamatta kahden vuorokauden kulu- mista, jos ajoneuvon omistaja tai haltija olisi jättänyt maksamatta samalla ajoneuvolla tehdyn viiden eri teon perusteella määrätyt pysäköintivirhemaksut, joihin ei voi hakea muutosta. Lainvoimaisuudella tarkoitetaan sitä, että oikaisuvaatimuksen tekemiselle varattu 30 päivän määräaika olisi kulunut umpeen.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisi olisi velvollinen toimittamaan ajoneuvon siirron välittömästi. Siirto toteutettaisiin poliisin kussakin yksittäistapauksessa suorittaman arvioinnin perusteella joko lähi- tai varasto- siirtona. Tieliikennelain 27 §:n 1 momentissa kielletään ajoneuvon pysäköiminen sellaiseen paikkaan tai siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy. Jos pysäköinnistä aiheutuisi huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle, poliisi, ELY-keskus, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voisi siirtää ajoneuvon välittömästi. Näissäkin tilanteissa siirto toteutettaisiin heti viranomaisen todettua tilanteen. Siirtolakiin ehdotettu käsite ”huomattava haitta tien käytölle” tarkoittaisi samaa kuin tieliikennelain 27 §:ssä.

Pykälän 5 momentissa olisi erityissäännös kiinteistöjen pelastusteillemme pysäköityjen ajoneuvojen poistamisesta. Pelastuslain (379/2011) 11 §:n mukaan kiinteistön omistajan ja haltijan sekä toiminnanharjoittajan on osaltaan huolehdittava siitä, että hälytysajoneuvoille tarkoitettujen ajotiet ja muut kulkuyhteydet (*pelastustiet*) pidetään ajokelpoisina ja esteettöminä ja että ne on merkitty asianmukaisesti. Pelastustielle ei saa pysäköidä ajoneuvoja eikä asettaa muutakaan estettä. Poliisilla olisi 5 momentin nojalla oikeus toimittaa välittömästi ajoneuvon siirto pelastustieltä.

6 §. *Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella.* Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevaa lakia. Muutoksia tehtäisiin viranomaisiin.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvojen siirrosta tapauksissa, joissa pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle, korjaus- tai rakennustyölle tai tiealueella järjestettävälle tapahtumalle. ELY-keskus tai kunta voisi toimittaa 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua ajoneuvon lähisiirron. Yksityistiellä siirto toimitettaisiin ainoastaan yksityistienpitäjän perustellusta ja asianmukaisesta pyynnöstä, jonka perusteella kunta toimittaisi ajoneuvon lähisiirron. Tie- ja katualueita käytetään myös muuhunkin toimintaan kuin liikennekäyttöön. Tällaisia tilanteita ovat erilaiset urheilu- tai yleisötapahtumat, juhlat ja paraatit, joiden vuoksi ajoneuvoja saatetaan joutua siirtämään.

Pykälän 2 momentti koskisi tapauksia, joissa ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä kunnossa- tai puhtaanapito- tai korjaus- tai rakennustyöstä samoin kuin tiealueella järjestettävästä tapahtumasta olisi ilmoitettava aina asianmukaisin alueelle sijoitettuihin liikennemerkeihin tai muutoin selvästi näkyviin merkeihin taikka ajoneuvoihin asetettuihin ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen aiottua siirtoa. Viranomaisen olisi oikeutettu siirtämään ajoneuvon vasta tämän kahden vuorokauden määräajan kuluttua.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi tilanteista, joissa ajoneuvoa ei voida 1 momentissa tarkoitettuihin tavoin lähisiirtää, vaan ajoneuvo olisi siirrettävä 3 §:ssä tarkoitettuun varastoon. Edellytyksenä tälle olisi se, ettei ajoneuvoa voida liikenteellisistä syistä tai tilan puutteen taikka muiden vastaavien syiden vuoksi sijoittaa sen sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Esimerkiksi moottoritie on sellainen tie, jolle ajoneuvoa ei voida liikenteellisistä syistä lähisiirtää. Ajoneuvo tulisi kuitenkin ensisijaisesti pyrkiä lähisiirtämään, ja ajoneuvon siirto varastoon olisi poikkeuksellinen menettely.

7 §. *Hylätyn ajoneuvon siirto.* Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevaa lakia. Muutoksia tehtäisiin viranomaisiin.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi hylättyjen ajoneuvojen siirrosta pois ympäristöstä. Hylätyllä ajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, jonka ulkonaisten tunnusmerkkien perusteella voidaan ilmeisen perustellusti olettaa sen omistajan, haltijan tai muun käyttäjän jättäneen heitteille ympäristöön. Kokonaisarviointi siitä, onko ajoneuvo katsottava hylätyksi, tulisi suorittaa tapauskohtaisesti useamman kuin pelkästään yhden kriteerin avulla. Arvioinnissa tulisi ottaa huomioon muun muassa ajoneuvon sijoitusaika samalla paikalla, sijoituspaikka, ajoneuvon arvo ja kunto sekä liikenneasoiden rekisterissä olevat tiedot. Yleisen elämäkokemuksen mukaan esimerkiksi kaukaiselle metsätaipaleelle jätetty auto olisi yleensä perustellusti lyhyemmän ajan puitteissa katsottava hylätyksi kuin kadulle jätetty. Toisaalta taas arvoltaan selvästi kalliimman ajoneuvon hylkääminen ei ole niin todennäköistä kuin arvoltaan vähäisen. Eri arviointitekijöitä tulisikin siten tarkastella yhdessä, jotta voitaisiin perustellusti päätyä oikeaan lopputulokseen. Hylkääminen tarkoittaa kuitenkin aina sitä, että ulkoisten seikkojen perusteella on oletettavaa esineen omistajan tosiasiallisessa luopuneen omistusoikeudestaan ja tahdostaan määrätä esineestä. Esineen jättäminen täysin huolehtimatta ja vartioimatta pitkäksi ajaksi samoin kuin välinpitämätön suhtautuminen mahdollisiin pyyntöihin ryhtyä toimenpiteisiin esineen suhteen ovat omiaan tukemaan oletettavaa esineen hylkäämisestä. Ajoneuvon hylätyksi luonnehtimiseen tulisi kuitenkin toisaalta aina suhtautua niin, että arvoa omaavan esineen hylkääminen ei yleisen elämäkokemuksen mukaan ole tavanomaista. Siten ajoneuvon hylkäämistä puoltavien seikkojen kokonaisarviointi tulisikin aina suorittaa kriittisesti.

Jos arvon, kunnan ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella olisi ilmeistä, että ajoneuvo on hylätty, ELY-keskus tai kunta olisi velvollinen alueellaan siirtämään ajoneuvon 3 §:ssä tarkoitettuun varastoon.

Yksityisellä tiellä tai alueella olevan hylätyn ajoneuvon kunta siirtäisi varastoon vain yksityistienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä.

Säännös koskisi soveltuvien osin myös poliisin takavarikoimia tai rikoksen tai muun sellaisen syyn johdosta esimerkiksi poliisilaitoksen paikoitusalueelle siirtämiä ajoneuvoja. Kunta voisi poliisin pyynnöstä siirtää varastoon tällaisen ajoneuvon, jos omistaja tai haltija ei poliisin kehotuksista huolimatta hae ajoneuvoa pois. Poliisi vastaisi 11 §:n mukaisesti viimekädessä tällaisten ajoneuvojen siirtokustannuksista.

8 §. Romuajoneuvon siirto. Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevaa lakia. Pykälässä säädettäisiin romuajoneuvojen siirrosta. Määritelmiä koskevan 2 §:n 6 kohdan perusteluissa on selostettu romuajoneuvon käsitettä.

Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi kunta velvolliseksi huolehtimaan siitä, että romuajoneuvot poistetaan ympäristöstä kunnan alueella, jos romuajoneuvon haltija laiminlyö jätelain mukaisen velvollisuutensa toimittaa ajoneuvo asianmukaiseen vastaanottoaikaan. Kunnan velvollisuus olisi siten toissijainen ja täydentävä jätelain romuajoneuvon haltijan velvollisuuteen nähden. Kunnan velvollisuus tulisi voimaan, kun romuajoneuvon haltijalla olisi ollut kohtuullinen aika toimittaa ajoneuvo vastaanottoaikaan.

Yksityiseltä piha-alueelta, varastoalueelta tai muulta yksityiseen käyttöön tarkoitettulta erityiseltä alueelta kunta siirtäisi romuajoneuvon vain yksityisen alueen omistajan perustellusta pyynnöstä. Ympäristön viihtyisyydestä ja siisteydestä huolehtiminen kuuluu jo voimassa olevan lainsäädännön nojalla kunnallisiin tehtäviin.

Pykälän *2 momentin* mukaan kunta voisi suoraan toimittaa tuottajavastuun piiriin kuuluvan romuajoneuvon jätelain 58 §:ssä tarkoitettulle kerääjälle tai esikäsittelijälle. Tuottajavastuun piiriin kuulumattoman romuajoneuvon eli esimerkiksi mopon, moottoripyörän tai kuorma-auton kunta luovuttaisi siten kuin jätelaissa ja sen nojalla säädetään. Romuajoneuvon siirtäminen suoraan tuottajavastuujärjestelmän tai muun asianmukaisen jätehuollon hoidettavaksi ilman varastointia on yleensä tarkoituksenmukaista ympäristöhaittojen estämiseksi ja silloin kun romuajoneuvojen varastointi edellyttää varastoalueelta tiukempaa varustelutasoa kuin käyttökuntoisten ajoneuvojen varastolta. Romuajoneuvon viimeisen omistajan on katsottava laiminlyöneen jätelain mukaisen velvollisuutensa toimittaa romuajoneuvo asianmukaiseen vastaanottoon sekä luopuneen ajoneuvon omistuksesta. Viimeisen omistajan oikeusturva ei siten edellytä varastossa säilyttämistä.

Koska kunta on velvollinen huolehtimaan siitä, että romuajoneuvot poistetaan ympäristöstä, ei jätelaissa olevia roskaantuneen alueen puhdistusvelvollisuutta koskevia säännöksiä sovellettaisi tiealueisiin. Säännöksen soveltaminen rajautuu jätelain roskaamissäännösten soveltamiseen. Siirtolakia ei kuitenkaan sovellettaisi esimerkiksi silloin kun ajoneuvo jätetään omalle pihalle tai maa-alueen omistajan suostumuksella tämän alueelle. Tällaisen tilanteen jatkuessa voivat tulla sovellettaviksi jätelain mukainen roskaamiskielto ja siihen liittyvät alueen puhdistamisvastuuta koskevat säännökset tai maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset rakennuspaikan käyttöä ja ulkovarastointia koskevat säännökset.

Ennen kuin romuajoneuvon osalta menetellään siten kuin 2 momentissa säädetään, aiotusta menettelystä eli siirtotarkoituksesta on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin merkitylle ajoneuvon viimeiselle omistajalle taikka muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle. Ilmoituksessa on kehoitettava siirtämään romuajoneuvo seitsemän päivän kuluessa uhalla, että ajoneuvo toimitetaan 2 momentissa säädettyyn järjestelmään tai muutoin luovutetaan. Jos omistaja ei ole tiedossa, ilmoitus olisi kiinnitettävä romuajoneuvon näkyvälle paikalle.

Pykälän *3 momentin* mukaan 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos romuajoneuvo on palanut, poltettu tai muutoin siinä kunnossa, että se on vaaraksi ympäristölle tai ihmisille.

Pykälän *4 momentissa* olisi yleinen viittaus romuajoneuvon haltijan velvollisuuteen huolehtia kyseisen ajoneuvon toimittamisesta asianomaiseen vastaanottoaikaan.

9 §. Lukituksen avaaminen. Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevaa lakia. Perävaunut, moottoripyörät tai polkupyörät saatetaan kytkeä lukittavalla ketjulla tai irtolukolla telineeseen, valopylväaseen tai muuhun paikkaan. Näissä tilanteissa olisi tarpeen säätää ketjujen tai lukkojen avaamisesta. Pykälän *1 momentti* koskisi tilanteita, joissa ei tarvitse mennä sisälle ajoneuvoon, vaan lukituksen avaaminen liittyy ajoneuvon asianmukaiseen siirtämiseen, sjonuevon vaurioitumisen ehkäisemiseen tai ajoneuvon omistajan selvittämiseen tai hänen tavoittamiseen.

Joissakin tilanteissa on tarpeen päästä myös ajoneuvon sisätiloihin. Niistä säädettäisiin pykälän *2 momentissa*. Auton tekninen rakenne saattaa edellyttää vaihteiden päältä poistamista ennen siirtoa, jotta moottori ei vaurioituisi. Myös omistajan tai haltijan selvittäminen saattaa edellyttää auton sisätiloihin pääsemistä. Sisätiloihin menemisellä voi olla merkitystä kotirauhan ja yksityiselämän suojan kannalta. Momentissa mainittujen tarkoitusten kannalta sisätiloihin pääseminen on kuitenkin välttämätöntä. Sisätiloissa saisi tehdä vain näihin tarkoituksiin tarvittavia välttämättömiä selvitystoimia. Asuntovaunuissa tai matka-autoissa oleviin pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin ei kuitenkaan olisi pääsyä.

10 §. Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös. Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevaa lakia. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi ajoneuvojen siirtoja koskevista ilmoituksista ja päätöksistä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että viranomaisen toimittamasta ajoneuvon lähisiirrosta olisi ilmoitettava ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvoon, esimerkiksi tuulilasiin. Tätä voitaisiin lähisiirtojen osalta pitää riittävänä menettelynä. Samalla momentissa velvoitettaisiin ajoneuvon siirron toimittanut viranomainen laatimaan kutakin siirtoa koskeva pöytäkirja taikka tekemään muu kirjallinen merkintä siirrosta viranomaisen haltuun jäävään, siirtotoimenpiteeseen liittyvään asiakirjaan. Laaditusta pöytäkirjasta tai muusta ajoneuvon siirtoa koskevasta viranomaisen asiakirjasta tulisi ilmetä vähintäänkin 3 momentissa mainitut tiedot. Viranomaisen tulisi säilyttää ja arkistoida tiedot siten kuin viranomaisen laatimia asiakirjoja koskevissa yleisissä säännöksissä tai määräyksissä velvoitetaan.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että varastosiirrosta olisi tehtävä kirjallinen päätös, joka olisi annettava tavallisella tiedoksiannolla tiedoksi liikenneasioiden rekisteriin merkitylle ajoneuvon viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Hallintolain 59 §:n mukaan tavallinen tiedoksianto toimitetaan postitse kirjeellä vastaanottajalle, jonka katsotaan saaneen tiedon asiasta seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, jollei muuta näydetä. Päätöksen jäljennös tai siirrettyjen ajoneuvojen yksilöinnin kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo olisi lähetettävä myös poliisille.

Silloin kun ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksiantoon sovelletaan hallintolain yleistiedoksiantoa koskevia säännöksiä. Yleistiedoksiantoa käytetään erityisesti silloin, kun tiedoksiantoa ei voida toimittaa tavallisena tai todisteellisena tiedoksiantona tai kun asiakirja olisi annettava tiedoksi yli 30 henkilölle tai kun henkilöisen lukumäärää ei tiedetä. Lisäksi yleistiedoksiantoa sovelletaan myös, kun ulkomaantiedoksianto ei ole onnistunut hallintolain mukaisesti. Hallintolain 62 §:n mukaan yleistiedoksiannossa asiakirjat pidetään määrätyn ajan vastaanottajan nähtävillä viranomaisessa. Asiakirjan nähtävillä olosta ilmoitettaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla ja tarvittaessa sellaisessa sanomalehdessä, josta vastaanottajan voidaan olettaa parhaiten saavan tiedon. Jos tietoliikennehäiriön tai muun vastaavan vuoksi ilmoitusta ei voida julkaista verkkosivuilla, on asiakirjan nähtävillä olosta ilmoitettava myös virallisessa lehdessä.

Varastosiirtoa koskeva päätös olisi tehtävä viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä olisi samalla määrättävä noutamaan ajoneuvo varastosta 30 päivän kuluessa uhalla, että ellei ajoneuvoa ole noudettu 30 päivän kuluessa tiedonsaannista, ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen. Tämän tiedon kertominen on olennaista omistajan tai haltijan kannalta. Päätökseen olisi muutoksenhakuoikeus.

Ajoneuvon siirtymisestä kunnan omistukseen on tarkemmat säännökset lain 13 §:ssä. Säännös

ei ole omistajan kannalta kohtuuton, sillä tähänastisten kokemusten perusteella ajoneuvoistaan todellisuudessa huolehtivat omistajat ja haltijat noutavat virheellisen pysäköinnin tai tietyön vuoksi siirretyt hyväkuntoiset ajoneuvot tavallisesti muutaman päivän kuluttua siirrosta, mutta hylättyjä tai huonokuntoisia ei yleensä noudeta.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että päätöksestä tiedottamisvelvollisuus olisi aina sillä viranomaisella, joka on siirron toimittanut ja joka siten olisi vastuussa siirtotoimenpiteistä. Päätöksessä olisi mainittava siirron syy, siirretyn ajoneuvon riittävät tunnistamistiedot kuten esimerkiksi rekisterinumero ja muut mahdolliset tunnistamista helpottavat tiedot. Lisäksi päätöksessä olisi selkeästi ilmoitettava paikka, josta ajoneuvo on siirretty sekä paikka, jonne ajoneuvo on siirretty. Päätöksessä olisi myös mainittava ajoneuvon siirron suorittanut viranomaisen yhteystietoineen siten, että siirron kohteena olevan ajoneuvon omistaja ja haltija saavat päätöksestä selkeästi ja helposti tiedon, keneen olla yhteydessä siirtoa koskevissa kysymyksissä. Päätöksestä tulisi ilmetä myös puhelinnumero, josta siirtäjä tai tämän edustaja olisi tavoitettavissa.

11 §. Korvaus siirtokustannuksista ja korvauspäätös. Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevaa lakia.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että ajoneuvon omistaja tai haltija olisi velvollinen korvaamaan ajoneuvon siirtojärjestelyistä, siirtämisestä, säilyttämisestä ja hallinnoinnista aiheutuneet kustannukset. Korvausvastuu rakentuisi kustannusvastaavuusperiaatteelle ja perustuisi siten tosiasiallisten siirtojärjestelyistä, varsinaisesta siirrosta ja siirron jälkeisestä ajoneuvon käsittelystä aiheutuneiden kustannusten korvaamiseen. Omistaja tai haltija voitaisiin velvoittaa korvaamaan viranomaisille aiheutuneet todelliset kustannukset siinäkin tapauksessa, että omistaja tai haltija noutaa ajoneuvon ennen kuin kunnan tilaama hinauspalvelu ehtii paikalle.

Jos asiassa ilmenisi, että ajoneuvo olisi ollut luvottomasti sen kuljettajan käytössä, kuten esimerkiksi ajoneuvon varkauden tai käyttövarkauden vuoksi, korvaus perittäisiin ajoneuvon kuljettajalta. Tämän toteaminen edellyttäisi luonnollisesti sitä, että siirretyn ajoneuvon omistaja tai haltija esittäisi asiasta riittävän selvityksen, jollei luvaton käyttö muutoin ilmene asiassa saaduista selvityksistä, kuten esimerkiksi poliisin antamista tiedoista kuten rikosilmoituksesta. Omistajan vapautuminen korvausvastuusta ei edellyttäisi sitä, että ajoneuvon kuljettajan henkilöllisyyden olisi oltava tiedossa. Riittävää olisi näyttö siitä, että ajoneuvo oli alun alkaen luvottomasti eli omistajan tahdon vastaisesti otettu käyttöön.

Jos ajoneuvon siirto olisi toimitettu yksityistienpitäjän tai alueen omistajan pyynnöstä, tämä olisi velvollinen korvaamaan siirretyn ajoneuvon siirtokustannukset kunnalle, jollei kunta saisi perittyä kustannuksia ajoneuvon omistajalta. Tältä osin korvausvastuu kattaisi vain varsinaiset siirtokustannukset eikä ajoneuvon siirron jälkeisiä käsittely- tai säilytyskustannuksia.

Tiellä tai tiealueella järjestetyn tapahtuman vuoksi siirrettyjen ajoneuvojen siirtokustannukset voitaisiin siirron toimittaneen viranomaisen harkinnan mukaan periä tapahtuman järjestäjiltä. Tästä voidaan ottaa ehto tilaisuuden järjestämistä koskevaan lupaan ja se voisi tulla kysymykseen, erityisesti kaupallisten tapahtumien yhteydessä.

Siltä osin kuin kunta on siirtänyt poliisin pyynnöstä takavarikoidun tai muuten poliisin haltuun tulleen ajoneuvon, jota sen omistaja tai haltija ei poliisin kehoituksista huolimatta ole hakenut pois, poliisi vastaisi tällaisten ajoneuvojen siirtokustannusten korvaamisesta, jos korvausta ei saada perittyä ajoneuvon omistajalta.

Siirron toimittavan viranomaisen olisi 3 momentin mukaan korvauspäätöksellään vahvistettava korvauksen määrä. Päätös olisi annettava tiedoksi siirretyn ajoneuvon 1 momentissa säädetyille omistajalle, haltijalle tai kuljettajalle tavallisella tiedoksiannolla siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Tavallista tiedoksi-antoa koskeva säännös on hallintolain 59 §:ssä. Säännöksen mukaan vastaanottajan katsotaan saaneen kirjeellä lähetetystä asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä. Ajoneuvon omistajalle

ja haltijalle sekä poliisille lähetettäisiin käytännössä virkakirje. Kuulutuskustannukset ovat osa hallinnointikustannuksista ja siten ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai kuljettajalle määrättävää korvausta. Heidänkin kannaltaan on tarkoituksenmukaista, että kuuluttaminen hoidetaan mahdollisimman taloudellisella tavalla. Kunnalle aiheutuneiden kustannusten perusteista määrätään kunnan hyväksymässä taksassa. Valtion viranomaisen maksun määräytymisestä säädetään valtion maksuperustelaissa.

12 §. Korvauksen periminen. Pykälän sisältö vastaisi pääasiallisesti voimassa olevaa lakia.

Siirtokustannukset voitaisiin *1 momentin* mukaisesti periä siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään. Kunta ei olisi velvollinen luovuttamaan ajoneuvoa 3 §:ssä tarkoitusta varastosta ennen kuin 1 momentissa tarkoitettut kustannukset on korvattu, ellei muutoksenhakutuomioistuimella toisin määrää.

Säännöksen *2 momentissa* säädettäisiin, että erityisestä syystä kustannusten korvaamiselle voitaisiin myöntää maksuajan pidennystä. Jos korvauksen periminen olisi ilmeisen kohtuutonta, se voidaan jättää perimättä tai perittävää summaa voidaan alentaa. Korvauksen määrää vahvistettaessa on vähennyksenä otettava huomioon ajoneuvon arvo, jos kunta on saanut ajoneuvon omistusoikeuden. Jos ajoneuvon myyntihinta olisi korkeampi kuin kunnalle siirrosta ja varastoinnista aiheutuneet kustannukset, aikaisempi omistaja voisi saada erotuksen itselleen hakemuksesta vuoden kuluessa siirron suorittamisesta.

13 §. Ajoneuvon siirtyminen kunnan omistukseen. Pykälän sisältö vastaisi voimassa olevaa lakia.

Koska siirrettyjä ajoneuvoja jätetään noutamatta varastoista ja varastoalueet täytyvät, on tarkoituksenmukaista, että säädetään ajoneuvon siirtymisestä kunnan omistukseen tietyillä ehdoilla. Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan, että jos omistaja tai haltija ei nouda ajoneuvoa 30 päivän määräajassa sen jälkeen, kun hän on saanut tiedon varastosiirtoa koskevasta päätöksestä, ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen. Tämän jälkeen kunta voi myydä ajoneuvon tai muuten huolehtia sen jatkokäsittelystä. Siirtokustannusten korvauspäätökseen ja siirto-perusteeseen voi hakea muutosta 14 §:n mukaisesti.

Isoilla paikkakunnilla kaikki tämän lain mukaiset siirtotoimet tapahtuvat saman kunnan alueella. Koska siirtopäätöksiä tekevät myös poliisi ja Lapin ELY-keskus ja koska kunnilla voi olla yhteisiä siirtovarastoja, pykälässä olisi selvyiden vuoksi säännös siitä, minkä kunnan omistukseen ajoneuvo siirtyisi. Ajoneuvo siirtyisi sen kunnan omistukseen, jonka alueella siirto on tehty. Olennaista olisi siis, minkä kunnan alueella 4 §:ssä tarkoitettu onnettomuus on tapahtunut, ajoneuvo on 5 §:ssä tarkoitettulla tavalla virheellisesti pysäköity, 6 §:ssä tarkoitettua tietyötä on tehty tai tapahtuma järjestetty, 7 §:ssä tarkoitettu hylätty ajoneuvo tai 8 §:ssä tarkoitettu romuajoneuvo, jota ei ole toimitettu suoraan kerääjälle tai esikäsittelijälle, on löydetty.

Pykälän *2 momentin* mukaan, jos ajoneuvolla voidaan olettaa olevan kohtuullista vaihdanta-arvoa tai jos on ilmeistä, että ajoneuvoa ei ole hylätty, siirtyy ajoneuvo kunnan omistukseen 60 päivän kuluttua sen jälkeen, kun omistajan tai haltijan on katsottava saaneen tiedon siirtopäätöksestä. Pykälän *3 momentin* mukaan omistusoikeus kunnalle siirtyy vasta, kun siirtopäätös on saanut lainvoiman.

Pykälän *4 momentin* mukaan romuajoneuvo siirtyisi kunnan omistukseen kunnan ottaessa sen haltuunsa. Erillisen romuajoneuvon siirtämistä tai romuajoneuvon omistusoikeuden siirtymistä koskevan päätöksen tekeminen ei ole tarpeen.

14 §. Muutoksenhaku. Pykälän sisältö vastaisi pääasiassa voimassa olevaa lakia. Pykälään ehdotetaan sisällytettäväksi 1.1.2020 voimaan tulevat muutokset, jotka liittyvät uuteen lakiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019).

Pykälän *1 momentin* mukaan ajoneuvon siirtoa tai siirtokustannusten korvausta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta hallintolain säännösten mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea valittamalla muutosta siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

Pykälän 3 momentin mukaan hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään.

15 §. Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset. Pykälän sisältö vastaisi pääasiassa voimassa olevaa lakia. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa laissa säädettyjen tehtävien ohjauksesta.

Pykälän 2 momentin mukaan toimivaltainen ELY-keskus voi tehdä kunnan kanssa sopimuksen keskukselle kuuluvien tehtävien siirtämisestä kunnan hoidettavaksi tai ottaa hoidettavakseen ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain mukaan kunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä.

16 §. Voimaantulo- ja siirtymäsäännös. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2020. Tällä lailla kumotaan laki ajoneuvojen siirtämisestä (828/2008) ja sen muuttamista koskeva laki (739/2018). Pykälän siirtymäsäännöksen mukaan niihin ajoneuvoihin, joiden siirto tai siirtämistä koskeva päätös on tehty ennen lain voimaantuloa, sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Muutoksenhakua koskevat lakiehdotukset

Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) tulee voimaan 1.1.2020 ja edellyttää sitä, että vastaavat muutokset tehdään voimassa olevaan lainsäädäntöön. Tässä esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 36 lakiehdotuksen muutoksenhakua koskevat pykälät alla olevan taulukon mukaisesti. Muutokset ovat teknisiä.

Taulukko

Lakiehdotukset	Pykälänumero	Muutos
Ajokorttilaki	95 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta	53 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä	31 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Alkolukkolaki	15 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä	93 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Alusliikennepalvelulaki	31 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Alusrekisterilaki	13 f §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta	12 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

Laki alusturvallisuuden valvonnasta	18 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta	25 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki eräiden irtolastialusten turvallisuudesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta	25 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuttamisen tuesta	12 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista	55 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta	13 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä	14 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laivavarustelaki	28 ja 29 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän kiinteiden irtolastien aluskuljetuksia koskevan kansainvälisen säännösten (IMSBC-säännöstö) pakottavan osan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	5 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki laiva-apteekista	13 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	41 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki lentoasemaverkosta ja -maksuista	13 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki lentoliikenteen päästökaupasta	27 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki lentoliikenteen valvontamaksusta	15 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

Laki liikenneturvallisuusmaksusta	15 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki liikenteessä käytettävien vaihto- ehtoisten polttoaineiden jakelusta	14 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Luotsauslaki	20 a §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta	8 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki matkustaja-aluksen henkilölueteloista	24 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Merenkulun ympäristönsuojelulaki	13 luvun 8 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Postilaki	80 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Tieliikennelaki	106 a §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta	24 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta	21 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä luottamuspalveluista	49 ja 49 a §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä	14 §	Pykälän otsikko muutettaisiin. Otsikossa sana Valitus korvattaisiin sanalla Muutoksenhaku. Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Laki vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä	42 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.
Väylämaksulaki	25 §	Viittaus hallintolainkäyttölakiin esitetään korvattavaksi viittauksella oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin.

7. Lakia alemman asteinen sääntely

Varautumista koskevat valtioneuvoston asetukset ja viraston määräykset

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain varautumista koskevan 100 §:n 3 momentissa ja raideliikennelain 171 §:n 2 momentissa säädettäisiin valtuus tarvittaessa antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä mainittujen pykälien 1 momentissa tarkoitettuun normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä voitaisiin antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 100 § sisältää nykyisin määräyksenantovaltuuden antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Myös raideliikennelain 171 § sisältää nykyisin valtuuden liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä valmiussuunnittelun järjestämisestä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumiseksi. Muutokset olisivat yhdenmukaiset liikenteen palveluista annetun lain henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa (18 §), rautatieliikennettä (58 §), kaupunkiraideliikennettä (66 §) ja lentoliikennettä (129 §) koskeviin varautumisvelvoitteisiin ja ilmailulain 160 §:n varautumissäännökseen liittyvien alemman aseisen sääntelyn valtuutusten kanssa. Nämä valtuudet on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (HE 157/2018 vp, PeVL 42/2018 vp, LivM 39/2018 vp).

Muutoksilla yhtäältä nostettaisiin varautumista koskeva valtuutus valtioneuvoston asetuksen tasolle sekä toisaalta täsmennettäisiin ja rajattaisiin jäljelle jäävä määräyksenantovaltuus koskemaan yksinomaan tarkempia ja luonteeltaan teknisiä määräyksiä valmiussuunnitelman sisällöstä ja laadinnasta. Säädettävien valtuuksien soveltamisala tulisi aiempaa täsmällisemmin rajatuksi, ja valtuutuksien laatu porrastettua sisällön mukaan siten, että määräyksenantovaltuuden piiriin jäisi vain asialliselta merkitykseltään vähäisempää ja teknisluonteista normitusta edellyttävää ainesta.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 100 §:n 1 ja 2 momentteihin ehdotettujen muutosten seurauksena laissa myös säädettäisiin entistä paremmin varautumisvelvollisuuksien perusteet. Pykälän 1 momentissa on nykyisinkin perussäännökset varautumisvelvoitteesta, joita tällä esityksellä vielä täsmennettäisiin, ja 2 momentti taas sisältäisi perussäännökset valmiussuunnitelman laatimisvelvoitteesta.

Kuljetuslupia koskeva valtioneuvoston asetus

Liikenteen palveluista annetun lain 190 §:n 2 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi asetuksenantovaltuus kuljetuslupien myöntämisestä sopimuksettomille valtioille. Asetuksen antamisen valtuuden pääsääntönä on, että yhteiskunnallisesti merkittävimmistä asioista asetuksen antaa valtioneuvosto. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin valtiot, joiden kanssa kuljetuslupia vaihdetaan. Esimerkiksi kiinalaisia ajoneuvoja on tullut joihinkin Euroopan valtioihin, vaikka yhteyksiä Suomeen ei ole ollut. Myös muista Euroopan lähialueen valtioista saattaa tulla kuljetustarvetta sellaisista sopimuksettomista valtioista, jotka eivät kuulu myöskään CEMT-lupajärjestelmään. Liikenne- ja viestintävirastolle ei jäisi asiassa harkintavaltaa, vaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin kuljetuslupien kohdevaltioista, joiden kanssa Suomella ei ole asiasta valtiosopimusta.

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös lupatyypeistä ja ehtoihin voitaisiin tarvittaessa liittää ajoneuvojen laatuvaatimuksia esimerkiksi päästöjen osalta.

8. Voimaantulo

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2020.

9. Toimeenpano ja seuranta

Muutokset liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain mukaisia tie-, rata- ja yleissuunnitelmia koskevaan vuorovaikutukseen, nähtäville asettamiseen ja tiedottamiseen edellyttää suunnitteluprosessin

vähäistä mukauttamista uusiin vaatimuksiin sekä tiettyjä muutoksia asiasta vastaavien viranomaisten verkkosivuille sikäli kuin kuulutuksia koskevaa osiota ei verkkosivuilla vielä ole. Lisäksi on keskeistä jatkaa ja edistää väyläsuunnittelun siirtymää sähköisiin menettelyihin ja alustoihin pohjautuvaksi, jotta kokonaisprosessi jatkossa toimii mahdollisimman tehokkaasti. Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettu uusi tehtävä ELY-keskusten tulohajauksesta edellyttää virastossa resurssien kohdentamista ja ELY-keskusten toiminnan seurantaan julkisen henkilöliikennettä ja yksityisteitä koskevissa asioissa.

Liikenne- ja viestintäviraston yksityistieasioihin liittyvän roolin haltuunotto tarkoitettulla tavalla tulee edellyttämään etenkin alkuvaiheessa yhteistyötä esimerkiksi Keski-Suomen ELY-keskuksen ja viraston välillä, jotta esimerkiksi avustuskokonaisuuden kokonaisuuden hallintaa koskeva tieto saadaan asianmukaisesti siirrettyä. Viraston voi olla tarpeen luoda verkostomaisia työtapoja yhteistyön tekemiseksi myös muiden yksityistieasioissa keskeisten toimijoiden kanssa.

10. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Muutoksenhakusäännökset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi muutokset lakiehdotuksiin muutoksenhaun osalta. Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa tulee voimaan 1.1.2020. Asiaa koskevassa hallituksen esityksessä (HE 29/2018 vp) laajennettiin hallintopäätöksiä koskevien valitusten tekeminen hallintotuomioistuimeen riippumatta päätöksen tehneen viranomaisen organisatorisesta asemasta. Viranomaiseen, jonka tekemästä hallintopäätöksestä saisi valittaa hallintotuomioistuimeen, rinnastettaisiin myös muut kuin viranomaiset niiden hoitaessa perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkista hallintotehtävää.

Lakiehdotuksiin sisältyvät muutokset vastaavat muutoksenhaun osalta muuttuvaa lainsäädäntöä. Muutoksilla turvataan aikaisempaa paremmin perustuslain 21 §:n 1 momentissa ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6(1) artiklassa tarkoitettua asianosaisen oikeuden saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Ajoneuvojen siirtäminen

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi ajoneuvojen siirtämistä koskeva laki, joka pääasialliselta sisällöltään vastaa voimassa olevaa lakia. Ehdotetuilla säännöksillä on yhtymäkohtia perustuslaissa perusoikeuksina turvattuihin omistusoikeuden suojaan ja liikkumisvapauteen.

Voimassa olevaa lakia säädettäessä hallituksen esityksessä (HE 78/2008 vp) todettiin, että aikanaan romuajoneuvolakia koskevassa hallituksen esityksessä kiinnitettiin huomiota lakiehdotuksen säätämisyjärjestykseen. Romuajoneuvolakia koskevan hallituksen esityksen perusteluissa todettiin, että siirtämissäännökset eivät vaatineet perustuslainsäätämisyjärjestystä. Esityksen mukaan omistusoikeutta hylättyyn ajoneuvoon koskevat säännökset eivät edellyttäneet perustuslainsäätämisyjärjestystä, ”koska hylätyllä ajoneuvolla ei ole omistajaa” Muissa kuin ajoneuvon hylkäämisen perusteella tapahtuvissa siirroissa siirtämisen syynä oli esityksen mukaan ”ajoneuvosta aiheutunut yleistä etua vahingoittava häiriö ja omistusoikeuden menettämistä edeltää mahdollisuus omaisuuden noutamiseen”. Tavallinen lainsäätämisyjärjestys katsottiin riittäväksi, ja laki säädettiin tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Lisäperusteluna mainittiin, että myös löytötavaralaki on säädetty tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on suojattu. Ajoneuvojen siirtotilanteissa ja erityisesti ajoneuvon omistusoikeuden siirtyessä kunnalle puututaan ajoneuvon omistajan perusoikeuksiin kuuluvaan omistusoikeuteen.

Useimmat ajoneuvot ovat rekisteröintivelvollisuuden piirissä, joten omistajan selvittäminen on periaatteessa mahdollista. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää ajoneuvoista, ilma-aluksista,

aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*). Ajoneuvolain (1090/2002) 8 §:ssä säädetään velvollisuudesta rekisteröidä moottorikäyttöinen ajoneuvo ja siihen tai sen perävaunuun kytkettävä perävaunu ja poikkeuksista lain 64 a §:ssä. Liikenneasioiden rekisteriin merkitään ajoneuvon omistaja, mutta merkintä ei luo omistusoikeutta, vaan jonkinlaisen omistajaoletta-man. Omistajan vaihdosta koskevan ilmoituksen rekisteriin tekee ajoneuvon omistaja (uusi omistaja) ja jos hän laiminlyö velvoitteensa, rekisteriin jää vanhentunutta tietoa. Erityisesti hylättyjen ajoneuvojen osalta rekisterissä voi olla virheellisiä ja vanhentuneita omistajamerkintöjä.

Ajoneuvon siirron tekee aina viranomainen tai viranomaisen valtuutuksilla toimiva. Ehdotetun lain 4 §:ssä esitetyn mukaisesti liikenneonnettomuuden jälkeen ajoneuvon omistajalla tai haltijalla on kaksi vuorokautta toimimisaikaa ennen kuin siirto toteutetaan. Ehdotetun lain 5 §:ssä esitetyn pysäköimistä koskevan säännök-sen vastaisesti pysäköidyt ajoneuvot siirretään kahden vuorokauden kuluttua pysäköinnin alkamisesta. Käy-tännössä tämän ajan laskeminen alkaa siitä, kun viranomainen havaitsee virheellisen pysäköinnin. Ottaen huomioon, että ajoneuvon kuljettaja on toiminut moitittavasti ja aiheuttanut pysäköinnillään haittaa toisille ajoneuvon omistajille, siirtoa ja sen toteuttamisajankohtaa voidaan pitää hyväksyttävänä. Romuajoneuvon tielle jättänyt on laiminlyönyt jätelain mukaisen velvollisuutensa.

Varastosiirto on lähisiirtoa suurempi merkitykseltään ja seurauksiltaan. Ajoneuvon siirtopäätös noutokeho-tuksin ja omaisuuden siirtouhkaa koskevin maininnoin annetaan omistajalle tai haltijalle tavallisella tiedoksi-annolla tiedoksi, joten asia ei tule näille yllätyksenä. Jos omistajaa ei voida selvittää, tiedoksiantoon sovelle-taan hallintolain yleistiedoksiannon säännöksiä. Saatuaan tiedon siirtopäätöksestä omistajalla tai haltijalla on 30 päivää aikaa noutaa ajoneuvo varastosta. Tavanomaisen elämäkokemuksen mukaan omistaja tai haltija voi hakea omaisuutensa takaisin tässä ajassa. Ulkomailla osan vuotta oleskelevien tai sairaalahoidossa ole-vien asioita hoitaa ja posteja tarkkailee yleensä lähiomainen tai joku lähistöllä asuva.

Ajoneuvon siirtyminen kunnan omistukseen on omistusoikeuden kannalta merkittävä asia. Toisaalta nykyi-nessäkin laissa menettely on tältä osin sama. Ajoneuvon hylkääminen on useimmissa tapauksissa merkki siitä, että esineellä joko ei ole omistajaa tai omistaja ei ole kiinnostunut omistamansa esineen säilyttämisestä. Ajoneuvon siirrosta, varastoinnista ja hallinnoinnista aiheutuvat kustannukset jäävät kunnan vastattaviksi, jos omistaja ei nouda ajoneuvoaan. Ajoneuvojen siirtoa koskevien ilmoitusten määrä on kasvanut ja yli puolet ilmoituksista johtaa varastosiirtoon. Siksi on kohtuullista asettaa säilyttämiselle aikaraja. Ehdotettu 30 päivän aika on edellä mainituista syistä kohtuullinen.

Lakiehdotuksella on yhtymäkohtia myös liikkumisvapauteen, mutta ei sen ydinalueille. Autoa liikkumi-seensa käyttävän voidaan olettaa pitävän huolta liikennevälineestään. Ehdotetuilla säännöksillä turvataan myös terveellistä ympäristöä. Ajoneuvon omistajan oikeusturva varmistetaan muutoksenhakusäännöksiin.

Ehdotetun lain lukituksen avaamista koskevassa 9 §:ssä on yhtymäkohtia kotirauhan suojaan. Ajoneuvoa ja perävaunua ei perustuslakivaliokunnan tulkinnan (PeVL 6/1998) mukaan voida pitää kotirauhan piiriin kuu-luvana tilana, mutta asuntovaunu tai matka-auto jäävät kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle (PeVL 17/1998). Lukituksen avaamisäännös on rajattu perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaisesti niin, että pääsyä ei ole pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin.

Väyläsuunnitelmien vuorovaikutus ja julkiset kuulutukset

Väyläsuunnitteluun liittyvässä vuorovaikutuksessa ja kuulutuksissa siirryttäisiin hallintolain julkisia kuulu-tuksia koskevan sääntelyn mukaisesti lähtökohtaisesti sähköiseen menettelyyn. Julkisia kuulutuksia koskevat säännökset ovat merkityksellisiä erityisesti perustuslain 21 §:n mukaisen oikeusturvan ja hyvän hallinnon näkökulmasta. Ehdotettu sääntely on lisäksi merkityksellistä perustuslain 2 §:n 2 momentin, 14 §:n ja 20 §:n 2 momentin mukaisten osallistumisoikeuksien sekä 6 §:n sisältämän yhdenvertaisuusperiaatteen toteutumisen kannalta. Julkisia kuulutuksia ja yleistiedoksiantomenettelyä koskevassa hallituksen esityksessä HE 239/2018 vp on käsitelty julkisia kuulutuksia koskevan sääntelyn suhdetta näihin perustuslain säännöksiin.

Tiedottaminen asiasta ainoastaan yleisessä tietoverkossa ei aina ole perustuslain kannalta riittävää niiden henkilöiden tiedonsaannin ja vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, joilla ei ole käytössään omaa tietokoneita ja internetyhteyttä. Hallintolain mukaisesti myös muut tiedottamistavat, kuten sanomalehdessä ilmoittaminen, olisivat tarvittaessa käytettävissä, ja lisäksi suunnittelukohteen sijaintikunnissa tiedotettaisiin suunnitelmien nähtävillä olosta kunnallisella ilmoituksella. Tällä varmistettaisiin asianosaisten ja yleisön tiedoksisaantia. Viranomaisen olisikin harkittava sähköisen kuuluttamisen lisäksi muiden tiedoksiantotapojen hyödyntämistä tapauskohtaisesti.

Julkisia kuulutuksia koskevaan menettelyyn siirtymisen lisäksi samalla suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajien ja haltijoiden asemaa toisaalta parannettaisiin muuttamalla heidän täydentävää tiedottamistaan koskevaa menettelyä hallintolain mukaisena tavallisena tiedoksiantona tapahtuvaksi koskien kaikkia vaikutusalueen kiinteistönomistajia. Kun kunnissa tapahtuvasta kuuluttamisesta lisäksi siirryttäisiin suunnitelmista vastaavien viranomaisten omilla verkkosivuilla tapahtuvaan kuuluttamiseen, laajennettaisiin vaatimusta vaikutusalueen kiinteistön omistajien ja haltijoiden tiedottamisesta koskemaan muitakin kuin toisessa kunnassa asuvia henkilöitä. Tie- ja ratasuunnitelmat oikeuttavat suunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen, mikä merkitsee kajoamista perustuslain 15 §:n turvaaman omaisuuden suojan ytimeen. Asianosaisten oikeusturvan kannalta on siksi tärkeää varmistaa, että he saavat tiedon suunnitelman nähtävillä olosta ja mahdollisuudesta esittää muistutuksia henkilöille suoraan toimitettavalla tiedoksiantotavalla.

Tie-, rata- ja yleissuunnitelma-asiakirjat saattavat sisältää henkilötietoja tai muita yksityiselämän suojan piiriin kuuluvia tietoja kuten kiinteistöihin liittyviä tietoja, jotka voidaan yhdistää henkilöön. Hallintolain 62 b §:ssä säädetään myös tietojen julkaisemisesta julkista kuulutusta toimitettaessa. Hallituksen esityksessä HE 239/2018 vp on käsitelty tämän sääntelyn suhdetta perustuslain 12 §:n 2 momentin mukaiseen julkisuusperiaatteeseen, perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaiseen yksityiselämän suojaan sekä henkilötietojen suojaan koskevaan lainsäädäntöön, erityisesti EU:n yleiseen tietosuojasetukseen.

Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. 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. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2).

Esitykseen sisältyy valtuussäännöksiä, jotka on kuvattu kohdassa ”alemman asteinen sääntely”. Niistä suurin osa koskee valtioneuvoston asetuksella annettavia tarkempia säännöksiä. Lisäksi eräistä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista seikoista säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Esityksessä ehdotetuilla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksilla ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista.

Pääosa ehdotettavista asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksista liittyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lakiin ja raideliikennelakiin. Valtuudet vastaavat voimassa olevaa lainsäädäntöä. Asetuksella annettaisiin säännöksiä, jotka ovat luonteeltaan varsin teknisiä ja yksityiskohtaisia.

Perustuslain 80 §:n 2 momentissa säädetään mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määräytyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Lainkohdan mukaan 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. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säättää viranomaisen määräystenantovallasta on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden katsota olevan ristiriidassa perustuslain kanssa. Esitykseen ei liity seikkoja, jotka olisivat perustuslain kannalta erityisen haasteellisia.

Edellä esitetyillä perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset: