

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyvistä laeista**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia, Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia sekä painelaitelakia. Pääasiallisesti muutokset kohdistuvat liikenteen palveluista annettuun lakiin.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavilla muutoksilla toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman tavoitetta edistää liikenteen ja logistiikan digitalisointia. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla mahdollistetaan Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:lta. Muutoksella edistetään siirtymää kohti kestäväää ja oikeudenmukaista liikennejärjestelmän digitalisointia. Ehdotetuilla muutoksilla lisäksi täsmennetään laivaväen pätevyyyksiin sekä asetuksen ja määräyksenantovaltuuksiin liittyviä säännöksiä. Esityksellä myös selkeytetään valtionavustuksia koskevia säännöksiä ja lisättäisiin toimivaltaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskukselle (KEHA-keskus). Lisäksi esitetään täsmennettäväksi viranomaisten hyväksymispäätöksiin liittyvää muutoksenhakumenettelyä sekä selkeytetään säännöksiä, joilla voidaan peruuttaa tai keskeyttää hyväksymispäätöksen alainen toiminta. Lakiin ehdotetaan myös lisättäväksi säännöksiä, joilla laajennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimintamahdollisuuksia merenkulussa ja ilmailussa, kun on todettu vakava normaaliolojen häiriötilanne tai muu mahdollinen yhteiskunnan poikkeustilanne. Lisäksi muutetaan lain lukunumerointi juoksevaksi eduskunnan lausuman edellyttämällä tavalla.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin ja Liikenne- ja viestintävirastosta annettuun lakiin tehdään selventäviä ja tulkin-taa helpottavia muutoksia, mukaan lukien teknisiä korjauksia. Painelaitelakiin ehdotetaan tehtäväksi tekninen liikenteen palveluista annettua lakia koskeva lakiviittaus.

Esityksessä ehdotettavilla muutoksilla liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin pantaisiin kansallisesti täytäntöön kaksi EU-direktiiviä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
Johdanto .....	3
1.1 Tausta .....	4
1.2 Valmistelu .....	7
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	10
Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi .....	10
Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi .....	11
ITS-direktiivi ja sen tietoa koskevat täytäntöönpanoasetukset .....	12
Hallituksen esityksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö muilta osin.....	13
3 Nykytila ja sen arviointi.....	14
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	20
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	20
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	25
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	32
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	32
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	34
6 Lausuntopalaute.....	35
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	35
Laki liikenteen palveluista .....	35
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta .....	50
Laki Liikenne- ja viestintävirastosta .....	51
Painelaitelaki .....	52
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	52
9 Voimaantulo .....	53
10 Toimeenpano ja seuranta .....	53
11 Suhde muihin esityksiin.....	53
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	53
11.2 Suhde talousarvioesitykseen .....	54
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	54
LAKIEHDOTUS .....	64
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	64
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta .....	84
Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	86
Laki painelaitelain muuttamisesta.....	87
RINNAKKAISTEKSTIT .....	88
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	88
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta .....	122
Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	125
Laki painelaitelain muuttamisesta.....	126
MUUT LIITTEET .....	127
LIITE .....	127

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### Johdanto

Marraskuussa 2015 käynnistyi liikenteen palveluita koskevan sääntelyn uudistus, joka päätettiin toteuttaa kolmessa vaiheessa sen sisällöllisen laaja-alaisuuden takia.

Lakihankkeen *ensimmäistä vaihetta* koskenut hallituksen esitys (hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, HE 161/2016 vp) annettiin eduskunnalle syksyllä 2016. Eduskunta hyväksyi lain liikenteen palveluista (320/2017) ja erät siihen liittyvät lait huhtikuussa 2017. Pääosa laista tuli voimaan 1.7.2018, mutta lain III osan 2 luvun tietosääntely astui pääosin voimaan jo 1.1.2018.

Ensimmäisessä vaiheessa lainsäädäntöuudistukseen sisällytettiin erityisesti maaliikenteen liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Tavoitteena oli kehittää liikennepalvelujen asiakaslähtöisyyttä, markkinaehtoisuutta ja yhteentoimivuutta. Liikennepalvelujen lakitasoinen sääntely koottiin yhteen lakiin tavoitteena edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa sen eri osien yhteentoimivuutta. Keskeisesti kyse oli uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automaation käyttöönoton edistämisestä sekä liikenne palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) toteuttamisesta. Erityisesti liikennejärjestelmää koskeva tieto haluttiin järjestelmän asiakkaiden, palveluntarjoajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti.

Lakihankkeen *toista vaihetta* koskeva hallituksen esitys (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 145/2017 vp) annettiin eduskunnalle lokakuussa 2017. Eduskunta hyväksyi lain 21.3.2018. Toisen vaiheen säännökset tulivat pääosin voimaan yhtä aikaa lain ensimmäisen osan säännösten kanssa 1.7.2018. Tietosääntelyyn lisätty säännös, joka mahdollistaa toisen henkilön puolesta asioinnin sähköisesti tarjotussa liikkumispalvelussa (niin kutsuttu puolesta-asiointi), tuli kuitenkin voimaan vasta siirtymäajan jälkeen 1.1.2019.

Lakihankkeen toisessa vaiheessa mukaan tuotiin lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetuspalveluja koskevat säännökset siten, että ne muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden ensimmäisessä vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettyjen ensisijaisesti tieliikennettä koskevien säännösten kanssa. Toisessa vaiheessa myös parannettiin edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi. Tämä toteutettiin luomalla uutta sääntelyä liikennepalveluja koskevasta tiedon käytöstä ja luovuttamisesta sekä liikenneasioiden rekisteristä.

Liikenteen palveluista annettua *lakia muutettiin vuoden 2018 aikana kaksi kertaa* liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistusten yhteydessä. Lakiin lisättiin liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämis ehdotuksen yhteydessä uusi II A osa (uudelleen numeroinnin myötä III osa). Kyseistä muutosta koskeva hallituksen esitys (hallituksen esitys Liikenneviraston liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 34/2018 vp) annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2018. Eduskunta hyväksyi esityksen kesäkuussa 2018 ja se tuli voimaan vuoden 2019 alusta. Esityksellä liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita koskevat säännökset sekä säännökset, jotka koskevat kaikkien liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien tiedonhallintaa. Säännösten avulla pyritään mahdollistamaan se, että tieto liikkuu

tehokkaasti liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajille, ja että ne voivat myös toimia tehokkaasti tiedonjaon solmupisteenä. Lisäksi eduskunnalle annettiin toukokuussa 2018 hallituksen esitys laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp; täydentävä HE 104/2018 vp), joilla lisättiin liikenteen palveluista annettuun lakiin kaksi uutta lukua. Niissä säädettiin Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisterin ulkopuolelle jäävästä tiedonhallinnasta sekä Väyläviraston tiedonhallinnasta. Virastouudistukseen liittyvä säädöskokonaisuus tuli voimaan 1.1.2019.

Lakihankkeen *kolmannessa vaiheessa* (HE 157/2018 vp), joka annettiin eduskunnalle syyskuussa 2018, muutettiin tieliikenteen ammattipätevyysääntelyä niin, että kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden suorittamisessa otetaan perustason ammattipätevyyskoulutusten rinnalle käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto, johon ei sisälly vaatimusta määrämutoisesta koulutuksesta. Meriliikenteen ammattipätevyysääntelyä muutettiin siten, että pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alukset jäävät laivaväkilain ja liikennepalvelulain pätevyys- ja miehitysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle siltä osin kuin niillä on käytössään koulutusjärjestelmä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt. Esityksellä asetettiin varautumisvelvoite suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille ja yhdenmukaistettiin muutoin lain varautumista koskevia säännöksiä. Taksinkuljettajan koetta koskevaa sääntelyä sujuvoitettiin siten, että kokeessa ei enää mitattaisi kuljettajan paikallistunte- musta. Julkisen liikenteen liityntäpysäköintiä tarjoavalle yritykselle tai yhteisölle asetettiin velvollisuus tarjota liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille.

Lisäksi kolmannessa vaiheessa muutettiin lain systematiikkaa siten, että lain pykälänumerointi muutettiin juoksevaksi. Eduskunta oli edellyttänyt pykälänumeroinnin muutosta lausumassa, joka annettiin lain toista vaihetta hyväksyessään (EV 20/2018 vp). Lisäksi lain muodostama kokonaisuutta selkeytettiin tarkentamalla useiden lain pykälien otsikointia siten, että ne kuvaavat paremmin pykälän sisältöä. Kolmatta vaihetta hyväksyessään eduskunta edellytti vastaukseensa (EV 251/2018 vp) sisällyttämässään lausumassa, että valtioneuvosto saattaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin juoksevaksi.

## **1.1 Tausta**

### *Varautuminen normaaliolojen häiriötilanteisiin*

Pääministeri Sanna Marinin hallitus käsitteli neuvottelussaan kesäkuussa 2020 sitä, miten epidemiatilanteen edellyttämiä toimia voitaisiin panna toimeen normaaliolojen lainsäädäntöä kehittämällä. Hybridistrategiaansa nojaten hallitus totesi, että vaikka uhka koronaviruksen leviämistä ja epidemian kiihtymisestä on edelleen olemassa, epidemiologisen tilannekuvan perusteella näyttäisi tällä hetkellä siltä, että tautitilanne ja erityisesti sosiaali- ja terveydenhuollon riittävyys ja tehohoidon kapasiteetti eivät enää 30.6.2020 jälkeen välttämättä tarvitse tuekseen valmiuslain toimivaltuuksilla tehtyjä toimia. Uhka Covid-19-tartuntatautiepidemian uudelleen kiihtymisestä on kuitenkin edelleen olemassa. Tästä syystä hallitus varautuu tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin normaaliolojen lainsäädäntöä kehittämällä.

Hallituksen kesäkuun 2020 neuvotteluun valmistauduttaessa liikenne- ja viestintäministeriö teki yhdessä muiden ministeriöiden kanssa ehdotuksia pysyvämmiksi lainsäädäntömuutokseksi,

joilla voitaisiin varautua uuteen epidemia-aaltoon tai muihin normaaliolojen häiriötilanteisiin ilman, että käyttöön otetaan valmiuslain säännöksiä.

Tämä hallituksen esitys sisältää neljä ehdotusta lainsäädännön muutoksiksi, joista osa oli mukana hallituksen kesäkuun aineiston valmistelussa.

#### *Hyväksymispäätöksiä koskeva muutoksenhaku ja muut menetelmät*

Liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään erilaisista viranomaisen hyväksyntää vaativista toiminnanharjoittamisen muodoista. Muun muassa merenkulun koulutuksen järjestäjänä, kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden järjestäjänä ja rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottajana toimiminen edellyttää toimivaltaisen viranomaisen antamaa myönteistä hyväksymispäätöstä. Hyväksymispäätöstä edellyttäviä toiminnanharjoittamisen muotoja sisältyy niin tieliikennettä, rautatieliikennettä, merenkulkua kuin ilmailua koskeviin säännöksiin. Taksisääntelyn epäkohtia koskevan hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä huomattiin tarve varmistaa, että kaikkia hyväksymispäätöksiä koskien on olemassa muutoksenhakumenettelyt. Samassa yhteydessä päätettiin myös varmistaa, että hyväksymispäätösten osalta on säädetty hyväksynnän peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus tarvittaessa huomautuksella tai varoituksella puuttua toimintaan, joka ei ole asianmukaista.

Toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi hyväksymispäätöksistä koskevista yleisistä menettelysäännöksistä. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännösten olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin.

#### *Liikkumisen tietopalvelun järjestäminen*

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman tavoitteena on liikenteen ja logistiikan digitalisoinnin edistäminen. Hallitusohjelman mukaan liikenteen digitalisaation mahdollisuudet on käytettävä täysimittaisesti liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena on myös vauhdittaa toimialojen kasvuhakuisuutta muun muassa vahvistamalla pienten ja keski suurten yritysten edellytyksiä kasvuun yritysten tasaveroisia toimintaedellytyksiä parantamalla. Jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin, on nähty tarpeelliseksi, että valtio tukee liikennejärjestelmän digitalisointia kehittämällä edellytykset liikenteen ja logistiikan uusien digitaalisten palveluiden syntymiselle.

Liikkumiseen liittyvän tiedon hyödyntämisessä pyritään Suomessa luomaan rakenne, joka mahdollistaa datan siirtämisen monenvälisesti. Data kootaan ja säilytetään järjestelmässä hajautetusti siten, että se voidaan aina hakea mahdollisimman ajantasaisena alkuperäiseltä lähteeltään. Rakenne edellyttää kuitenkin toimiakseen, että datan liikkumista helpottavat koordinaatoroolit (kuten metadataoperaattori) tunnistetaan ja löydetään vastuulliset tahot hoitamaan näitä tehtäviä. Koordinoidun koontitietokannan ylläpito on yksi tällainen koordinaatiotehtävä. Se luo edellytykset liikennetiedon laajemmalle hyödyntämiselle ja sen myötä liikennejärjestelmän vaikutavuustavoitteiden toteutumiselle. Näin voidaan luoda liikenteen palveluntarjoajille yhtenäiset ja reilut toimintamallit uusien liikennevälineraajat ylittävien palveluiden kehittämiseksi. Tämä

edellyttää tiedon ja teknisen alustan rakentamisen lisäksi yhteisiä rakenteita ja standardeja, digitaalisen toiminnan peruspalveluita, yhteistyön sopimusrakenteita sekä riittävää koordinaatiota.

Euroopan unionin laajuisesti liikkumisen tiedonvaihdon kehitystyö on viemässä suuntaan, jossa toimijoiden tietotarpeita hallinnoidaan yhtenäisemmillä malleilla. Tämän myötä Suomessa on nähty tarpeelliseksi ennakoita toimintamallia, joka sisältyy Euroopan komission digitalisaation ja datan hyödyntämiseen keskittyviin strategioihin<sup>1</sup>. Liikkumisen tieto tulee olemaan vahvasti mukana myös Euroopan komission parhaillaan työstämässä Euroopan unionin kestävän- ja älykkään liikenteen strategiassa.

Esityksessä esitetään EU:n laajusten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun Komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 mukaisen liikkumispalvelukatalogin (National Access Point, NAP) järjestäminen niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa vastuullaan olevan tietopalvelun itse tai hankkia palvelun Traffic Management Finland Oy:lta (jäljempänä TMF). Ehdotetun muutoksen myötä TMF voisi tuottaa ja ylläpitää liikennevälinerajat ylittävään aikataulu- ja reittitietoon liittyviä järjestelmiä ja palveluita osana esitettyä laajempaa liikennetietojen koontitietokantaa.

#### *Tekniset korjaukset*

Eduskunta on edellyttänyt lausumassaan, että valtioneuvosto saattaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin juoksevaksi (EV 251/2018 vp). Vuonna 2019 voimaan tulleen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen johdosta liikenteen palveluista annetusta laista on syytä korjata aikaisempien virastojen nimet ja poistaa niiden välinen salassa pidettävän tiedon luovutusta koskeva säännös. Lisäksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon jälkeen liikenteen palveluista annetun lain säännöksiä on syytä kumota, muun muassa moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjojen mukana pitämistä koskevat päällekkäiset säännökset ja niitä koskevat seuraamukset. Valtionavustuksen maksatuksen ja takaisinperinnän osalta on tarve siirtää toimivaltaa KEHA-keskukselle toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta (jäljempänä *ELY-keskus*). Samalla esitetään teknisluonteisia korjauksia kuten lakiviittauksia useisiin säännöksiin.

#### *Direktiivien voimaansaattamista koskevat muutostarpeet*

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009) on tarpeen tehdä muutoksia EU-säädösten edellyttämällä tavalla. Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 12.12.2017 direktiivin (EU) 2017/2397 ammattipätevyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta (jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*). Direktiivillä tavoitellaan muun muassa vesiliikenteen alan turvallisuuden lisäämistä, työntekijöiden vapaan liikkuvuuden edistämistä ja hallinnollisen taakan vähentämistä. Direktiivillä yhdenmukaistetaan

---

<sup>1</sup> Euroopan komissio (2020). Euroopan datastrategia COM(2020) 66 final  
<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=COM%3A2020%3A66%3AFIN>>  
Euroopan komissio (2020). Euroopan digitaalista tulevaisuutta rakentamassa COM(2020) 67 final  
<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1589723421002&uri=CELEX:52020DC0067>>

sisävesien ammattipätevyyksiä koskevia vaatimuksia. Suomen sisävesiväylät ovat direktiivin tarkoittamalla tavalla yksinomaan kansallisia sisävesiväyliä, sillä ne eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon. Näin ollen Suomi on velvollinen saattamaan direktiivi voimaan 39 artiklan 2 kohdan mukaisella rajoitetulla tavalla.

Lisäksi Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 20.6.2019 direktiivin (EU) 2019/1159 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnustamisesta annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta (jäljempänä *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi*). Merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyysasiakirjojen myöntämistä säännellään kansainvälisellä tasolla Kansainvälisen merenkulkijärjestön (jäljempänä *IMO*) kansainvälisellä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevalla vuoden 1978 yleissopimuksella (jäljempänä *STCW-yleissopimus*)<sup>2</sup>. Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi liittyy STCW-yleissopimukseen tehtyjen muutoksien toimeenpanemiseen unionitasolla. Suurin osa STCW-yleissopimuksesta ja sen muutoksista seuraavista velvoitteista sisältyy jo Suomessa voimassa olevaan lainsäädäntöön. Liikenteen palveluista annettua lakia on tarve muuttaa vähäisiltä osin.

## 1.2 Valmistelu

### *Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin valmistelu*

Neuvoston direktiivit 91/672/ETY (Neuvoston direktiivi 91/672/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, sisävesiväyliä tavaraj- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta, jäljempänä *pätevyyskirjadirektiivi*) ja 96/50/EY (Neuvoston direktiivi 96/50/EY, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1996, sisävesiväyliä tavaraj- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä, jäljempänä *myöntämisperusedirektiivi*) olivat ensimmäiset toimenpiteet miehistön jäsenten ammattipätevyyksien yhdenmukaistamiseksi ja tunnustamiseksi sisävesiliikenteen alalla. Rein-joella liikennöivien alusten miehistön jäseniä koskevat vaatimukset jäivät direktiivien soveltamisalan ulkopuolelle.

Sisävesiliikenteeseen liittyy lisäksi ammattipätevyyden tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, jota sovelletaan muihin sisävesiliikenteen alan ammatteihin kuin päällikköihin. Direktiivin 2005/36/EY mukainen tutkintotodistusten ja todistusten vastavuoroinen tunnustaminen ei kuitenkaan täysin sovellu sellaiseen sisävesiliikenteen alan ammatteihin liittyvään, säännölliseen ja toistuvaan valtioiden rajat ylittävään toimintaan, jota esiintyy etenkin toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin yhteydessä olevilla sisävesiväylillä.

Euroopan komissio teki vuonna 2014 arviointitutkimuksen, jossa korostettiin, että pätevyyskirjadirektiivin ja myöntämisperusedirektiivin soveltamisalan rajaaminen päällikköihin sekä se, että näiden direktiivien mukaisesti myönnettyjä päälliköiden pätevyyskirjoja ei tunnusteta automaattisesti Reinillä, vaikeuttaa miehistön jäsenten liikkuvuutta sisävesiliikenteen alalla.

---

<sup>2</sup> International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

Sisävesiliikenteen ammattipätevyksien entistä paremmaksi yhdenmukaistamiseksi komissio antoi 18.12.2016 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesiliikenteen ammattipätevyksien tunnustamisesta (COM(2016) 82 final), jolla kumottaisiin myöntämisperusedirektiivi ja pätevyyskirjadirektiivi. Direktiiviehdotus sisälsi muun muassa yhdenmukaistetut sisävesialusten henkilöstön pätevyys- ja koulutusvaatimukset.

Suomen tavoitteena direktiivin valmistelussa oli, että direktiivin täytäntöönpano edellyttäisi Suomessa mahdollisimman vähäisiä toimenpiteitä. Suomen meri- ja vesiliikenteen ominaispiirteet poikkeavat monesta unionin jäsenvaltiosta, joissa meri- ja sisävesiliikenne ovat käytännössä toimintoiltaan ja vaatimuksiltaan erillisiä alojaan. Unionin oikeudessa sisävesiliikennettä koskevat normit ovat täysin erillisiä unionin merenkulkua koskevasta lainsäädännöstä. Suomessa puolestaan on välttämätöntä säilyttää alusten ja miehistöjen mahdollisuus siirtyä joustavasti sisävesiliikenteestä rannikkoliikenteeseen ja päinvastoin. Sisävesialueet ovat Suomessa rinnastuneet suojaisiin saaristovesiin, joilla niin sanottu merkittävä aallonkorkeus on aavoja merialueita vähäisempi. Nämä vedet tunnetaan kotimaan liikennealue 1:nä joka on suppein liikennealue ja käsittää suojaiset rannikkoalueet sekä sisävedet.

Koska EU:n sisävesiä koskeva lainsäädäntö on kehitetty Keski-Euroopan suurten jokien rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, Suomi ei ole soveltanut täysimääräisesti kaikkia EU:n sisävesilainsäädännön vaatimuksia. Aiemmat sisävesien pätevyysvaatimuksia ja pätevyksien tunnustamista koskevat direktiivit, pätevyyskirjadirektiivi ja myöntämisperusedirektiivi, on Suomessa pantu voimaan muodollisesti siten, että direktiivien vaatimuksia ei sovelleta poikkeusmahdollisuuksia koskevien artikloiden perusteella. Perusteena on ollut se, että jäsenvaltiot voivat olla osittain tai kokonaan soveltamatta kyseisiä direktiivejä purjehduskelpoisilla vesiväylillä liikennöiviin aluksiin, jos sisävesiväylät eivät ole yhteydessä muiden jäsenvaltioiden vesiväyliin. Suomi ei ole myöskään toimeenpannut yhteisön sisävesiliikenteen teknisiä vaatimuksia.

Valtioneuvosto antoi 7.3.2016 eduskunnalle kirjelmän direktiiviehdotuksesta (U 15/2016 vp). Kirjelmässään valtioneuvosto esitti kantanaan lähtökohtaisesti kannattavansa komission tavoitetta yhdenmukaistaa pätevyysedellytyksiä Euroopan unionin vilkkaasti liikennöidyillä, rajat ylittävillä sisävesillä. Valtioneuvosto kuitenkin katsoi, että direktiivin vaatimukset ovat ylimitoitettuja ottaen huomioon Suomen sisävesiliikenteen erityispiirteet, kuten pohjoisesta sijainnista johtuva sisävesien lyhyt liikennöintikausi. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan komission direktiiviehdotusta koskevassa vaikutustenarviointiselvityksessä ei myöskään otettu riittävällä tavalla huomioon pohjoisen Euroopan olosuhteita eikä arvioitu ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia muilla kuin Keski-Euroopan vilkkaasti liikennöidyillä sisävesialueilla.

Valtioneuvosto kiinnitti huomiota siihen, että Suomessa vesiliikenne sisävesialueiden ja rannikkomerialueiden välillä on yhteistä ja jatkuvaa. Tämän vuoksi se piti tärkeänä, että voimassa oleva järjestelmä, jossa kelpoisuusvaatimukset sisävesille ja rannikkomerelle ovat samat, tulisi voida säilyttää myös jatkossa. Direktiiviehdotuksen mukaiset kelpoisuusvaatimukset toisivat käyttöön päällekkäisen järjestelmän, joka vaikuttaisi haitallisesti elinkeinotoimintaan ja työvoiman liikkuvuuteen. Valtioneuvosto katsoi lisäksi, että ehdotuksen mukainen koulutusjärjestelmä olisi hallinnollisesti liian raskas etenkin, kun kohderyhmä on Suomessa vain noin 200 henkilöä. Valtioneuvosto piti myös tärkeänä varmistaa, että Suomessa käytössä olevat terveydentilaa koskevat vaatimukset noudattavat merenkulun kansainvälisiä säännöksiä myös sisävesillä, eikä erillisiä, päällekkäisiä vaatimuksia sisävesiä koskien ole syytä tehdä.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan niissä jäsenmaissa, joissa ei ole rajat ylittävää sisävesiliikennettä, olisi toissijaisuusperiaatteen valossa perusteltua säännellä kelpoisuusvaatimuksista kansallisella tasolla. Direktiiviehdotus olisi myös Suomen olosuhteet huomioiden suhteellisuusperiaatteen vastainen, koska Suomessa direktiiviehdotuksen turvallisuutta ja sisämarkkinoiden



toimintaa koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa myös nykyisenkaltaisella lainsäädännöllä. Muun muassa näillä perusteilla valtioneuvosto piti tärkeänä, että Suomen ei tarvitsisi jatkossakaan soveltaa direktiiviehdotuksen vaatimuksia Suomen sisävesillä liikennöiviin liikenteenharjoittajiin eikä sellaisten alusten miehistöihin, jotka toimivat ainoastaan Suomen sisävesillä. Sisämarkkinaesteiden välttämiseksi Suomi kuitenkin tunnustaisi direktiivin mukaiset pätevyysvaatimukset ja turvaisi vaatimukset täyttävälle kuljettajille ja miehistöille pääsyn Suomen sisävesiliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi 26.4.2016 lausuntonsa valtioneuvoston kirjelmästä (LiVL 7/2016 vp). Valiokunta yhtyi valtioneuvoston kantaan ja suhtautui valtioneuvoston tavoin kielteisesti ehdotuksen soveltamiseen Suomessa, koska se olisi ylimitoitettua. Valiokunta piti ainoana hyväksyttävänä neuvottelutuloksena, että Suomi jää kokonaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Valiokunta lisäksi edellytti, että mikäli neuvottelujen edetessä vaikuttaisi siltä, että tämä päämäärä ei ole saavutettavissa, valiokuntaa informoidaan viivytyksettä asian etenemisestä.

Direktiiviehdotuksen käsittely alkoi neuvoston merenkulun työryhmässä 24.2.2016. Kun neuvottelujen edetessä alkoi vaikuttaa siltä, että Suomen tavoite direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäämisestä näyttää epävarmalta, valtioneuvosto informoi eduskuntaa neuvottelujen tilanteesta 18.5.2016 lähetetyllä jatkokirjelmällä (UJ 10/2016 vp). Kirjelmässä valtioneuvosto totesi, että Suomen pyrkimys on edelleen jäädä tosiasiallisesti soveltamisalan ulkopuolelle hyödyntämällä poikkeuksia, jotka mahdollistavat kansallisen nykytilan säilymisen olennaisin osin ennallaan. Suomi oli saanut laajasti muilta jäsenmailta tukea kannoilleen. Valtioneuvoston sen hetkisen arvion mukaan poikkeukset riittäisivät turvaamaan, että direktiiviehdotuksella olisi käytännössä varsin vähäiset vaikutukset suomalaisiin sisävesiliikenteen toiminnanharjoittajiin.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi annettiin 12.12.2017. Suomen sisävesiväylät eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon direktiivin tarkoittamalla tavalla, joten Suomi on velvollinen saattamaan voimaan ainoastaan direktiivin 39 artiklan 2 kohdan edellyttämät toimet. Voimaansaattavat artiklat koskevat keskeisiltä osin pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen tunnustamista ja niihin liittyviä viranomaisten hallinnollisia velvoitteita.

#### *Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi*

Komissio antoi ehdotuksen merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta 24.5.2018 (COM(2018) 315). Esityksen tavoitteena oli yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa voimassa olevaa EU:n sääntelyä, joka koskee merenkulkijoiden koulutusta sekä pätevyyskirjojen myöntämistä ja keskinäistä tunnustamista. Esityksessä ehdotettiin muutettavaksi vähimmäiskoulutusdirektiiviä, johon myös ehdotettiin sulautettavaksi direktiivi 2005/45/EY.

Esityksen tavoitteena oli myös mukauttaa direktiivin säännökset IMO:ssa hyväksytyihin STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten muutoksiin. Esityksessä otettiin huomioon STCW-yleissopimuksen viimeisimmät muutokset, jotka koskevat merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusvaatimuksia ja pätevyysvaatimuksia IGF-aluksilla ja matkustaja-aluksilla sekä merenkulkijoiden koulutusvaatimuksia polaarialueella liikkuvilla aluksilla.

Ehdotuksessa komissiolle annettua toimivaltaa antaa delegoituja säännöksiä ehdotettiin laajennettavaksi nykyisestä säädösvallan siirrosta, joka käsittää vain direktiivin liitteen V. Ehdotuksen mukaan komissiolla olisi toimivalta antaa delegoituja säädöksiä myös direktiivin liitteen I ja

mahdollisten muiden tarvittavien säännösten muuttamiseksi, jotta direktiivi voidaan yhdenmukaistaa STCW-yleissopimuksen ja –säännösten uusien muutosten kanssa (ehdotuksen 27 artikla).

Tavoitteena oli myös uudistaa EU:n keskitettyä järjestelmää, jolla tunnustetaan kolmansien maiden merenkulkijoiden pätevyytodistuksia. Vähimmäiskoulutusdirektiiviin ehdotettiin otettavaksi uusi 5 a artikla, jossa säänneltäisiin jäsenvaltioiden myöntämien pätevyyskirjojen keskinäistä tunnustamista ja direktiivi 2005/45/EY voitaisiin näin ollen kumota. Ehdotuksen tarkoituksena oli selventää EU:n jäsenvaltioiden keskinäistä pätevyytodistusten tunnustamismenettelyä ja laajentaa sitä toisissa jäsenvaltioissa myönnettyihin asiakirjatodisteisiin (esimerkiksi kurssitodistuksiin) sekä toisen jäsenvaltion valvonnassa myönnettyihin lääkärintodistuksiin.

Valtioneuvosto toimitti ehdotusta koskevan kirjelmän eduskunnalle 27.6.2018 (U 50/2018 vp). Kirjelmässä valtioneuvosto esitti suhtautuvansa myönteisesti ehdotukseen ja sen tavoitteisiin sekä tukevansa ehdotuksen tavoitetta unionin lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi kansainvälisten sääntöjen kanssa. Valtioneuvosto myös esitti, että tavoitetta uudistaa EU:n keskitettyä järjestelmää, jolla tunnustetaan kolmansien maiden merenkulkijoiden pätevyytodistuksia, tuetaan.

Komission toimivallan laajennusta koskevan ehdotuksen osalta valtioneuvosto kiinnitti huomiota siihen, että säännöksen tarkemmassa muotoilussa tulee varmistaa säännöksen selkeys ja toimivallan siirron asianmukainen rajaus.

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoitti 25.9.2018 lausunnossaan yhtyvänsä valtioneuvoston kantaan (LiVL192018 vp).

#### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa.

#### **Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella X.8.2020-Y.9.2020.**

Kooste lausunnoista on ladattavissa valtioneuvoston Hankeikkunasta (LVM030:00/2020).

## **2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

### **Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi**

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin tarkoituksena on yhdenmukaistaa unionin sisävesialueilla sovellettavat sisävesialusten henkilöstön pätevyys- ja koulutusvaatimukset. Direktiivillä luodaan unionin sisävesiä koskevat yhtenäiset pätevyysvaatimukset, jotka liittyvät miehistö- ja päällystötason pätevyysiin ja niiden myöntämisperusteisiin sekä niiden vastavuoroisen tunnustamisen EU-alueella. Direktiivillä kumotaan myöntämisperusedirektiivi ja pätevyyskirjadirektiivi.

Direktiivin mukaisesti myönnettyjen pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen on täytettävä vaaditut vähimmäisvaatimukset yhdenmukaistettujen perusteiden mukaisesti, ja jäsenvaltioiden tulee tunnustaa direktiivin mukaisesti oikeiksi todistetut ammattipätevyudet. Yhtenäisillä pätevyysvaatimuksilla tavoitellaan vesiliikenteen turvallisuuden varmistamista. Turvallisuuskohdat liittyvät myös direktiivistä seuraavaan jäsenvaltioiden velvollisuuteen

yksilöidä ja ilmoittaa komissiolle lainkäyttöalueellaan olevat meriväylän luonteiset sisävesiväylät direktiivissä yhdenmukaistettujen perusteiden mukaisesti.

Direktiivin tavoitteena on myös vähentää hallinnollista taakkaa ja helpottaa vesiliikenteen kuluneuvojen toimintaan osallistuvien henkilöiden liikkuvuutta unionissa. Tavoitteena on, että sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisten pätevyyksien haltijat voivat harjoittaa ammatiaan kaikilla unionin sisävesiväylillä. Työvoiman paremman liikkuvuuden edistämiseksi direktiivissä säädetään myös kolmannen maan myöntämien pätevyyksien tunnustamisesta. Kaikki pätevyyskirjat, meripalvelukirjat tai laivapäiväkirjat, jotka jokin kolmas maa on myöntänyt sellaisten vaatimusten perusteella, jotka vastaavat direktiivissä säädettyjä vaatimuksia, voidaan komission tekemän arvioinnin jälkeen tunnustaa kaikilla unionin vesiväylillä edellyttäen, että kyseinen kolmas maa tunnustaa sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti myönnettyt asiakirjat.

EU:n sisävesiä koskeva lainsäädäntö on kehitetty Keski-Euroopan suurten jokien rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, minkä vuoksi Suomi ei ole tähän mennessä soveltanut täysimääräisesti kaikkia EU:n sisävesilainsäädännön vaatimuksia. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi tunnustaa, että niissä jäsenvaltioissa, joissa yksikään sisävesiväylä ei ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon, direktiivin täysi toimeenpaneminen aiheuttaisi suhteettomia ja tarpeettomia velvoitteita. Siksi direktiivi ei edellytä näiltä jäsenvaltioilta direktiivin kaikkien velvoitteiden voimaansaattamista. Tällaisen jäsenvaltion olisi kuitenkin tunnustettava unionin pätevyyskirjat alueellaan, jotta edistetään työntekijöiden liikkuvuutta unionissa, vähennetään työvoiman liikkuvuuteen liittyvää hallinnollista rasitetta ja lisätään ammatin houkuttelevuutta.

Suomen alueella ei ole toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon yhteydessä olevia sisävesiväyliä, joten Suomi kuuluu direktiivin 39 artiklan 2 kohdan mukaiseen voimaan saattamista koskevan rajoituksen piiriin. Näin ollen Suomi on velvollinen saattamaan voimaan ainoastaan ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen noudattamisen varmistamiseksi 39 artiklan 2 kohdassa määrityiltä osin. Voimaan saatettavat artiklat koskevat pääasiallisesti direktiivin mukaisten pätevyyksien ja meripalvelukirjojen voimassaoloa ja viranomaisen hallinnollisia velvoitteita.

### **Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi**

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin<sup>3</sup> tarkoituksena on edistää laivaväen koulutuksen ja pätevyyksien tasoa yhdenmukaisesti kansainvälisten säädösten ja teknologisen kehityskulun kanssa. Muutoksella tavoitellaan merenkulun turvallisuuden tason ylläpitämistä ja parantamista sekä päästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamista.

Merenkulkijoiden koulutuksesta ja pätevyyksistä säädetään kansainvälisesti STCW-yleissopimuksella, johon on viimeisen kymmenen vuoden aikana tehty suuria muutoksia. Vuonna 2010 tehdyn laajan tarkastelun lisäksi STCW-yleissopimukseen on tehty vuonna 2015 muutoksia niiden merenkulkijoiden koulutus- ja pätevyysvaatimusten osalta, jotka työskentelevät aluksilla, joihin sovelletaan kaasuja ja muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaa kansainvälistä turvallisuussäännöstöä (ns. *IGF-säännöstö*). Lisäksi STCW-

---

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1159 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnustamisesta annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta.

yleissopimusta muutettiin vuonna 2016 niiden merenkulkijoiden koulutus- ja pätevyysvaatimusten osalta, jotka työskentelevät matkustaja-aluksilla ja polaarilla vesialueilla liikennöivillä aluksilla.

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettu direktiivi 2008/106/EY toimeenpanee STCW-yleissopimuksen vaatimukset unionin tasolla. Direktiivillä (EU) 2019/1159 muutetaan merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua direktiiviä STCW-yleissopimukseen tehtyjen muutoksien toimeenpanemiseksi. Lisäksi direktiivillä kumotaan direktiivi 2005/45/EY, jonka ammattipätevyyksiä koskevat määritelmät ovat vanhentuneet vuoden 2010 STCW-yleissopimuksen muutoksen myötä. Oikeudellisen selkeyden ja yhdenmukaisuuden lisäämiseksi merenkulun pätevyysasiakirjojen keskinäistä tunnustamista säännellään jatkossa ainoastaan merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä.

Suomen osalta voimaan saattaminen edellyttää muutoksia liikenteen palveluista annetun lain 110 §:n 2 momenttiin, johon on tarve lisätä maininta aluksella työskentelyä varten vaadittavista asiakirjatodisteista. Direktiivi edellyttää, että jatkossa ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen lisäksi aluksella työskentelyä varten vaadittavat asiakirjatodisteet tunnustetaan. Lisäksi 113 §:ään on lisättävä maininta asiakirjojen säilyttämisestä aluksella joko kirjallisesti tai sähköisessä muodossa.

### **ITS-direktiivi ja sen tietoa koskevat täytäntöönpanoasetukset**

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettiin vuonna 2010 Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivi 2010/40/EU (jäljempänä ITS-direktiivi). Sen 2 artiklan mukaan määritysten ja standardien laatimista ja käyttöä koskevat ensisijaisina aloina pidetään muun muassa tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalista käyttöä. Direktiivi on nimensä mukaisesti luonteeltaan puitedirektiivi, joka saa sisältönsä täytäntöönpanoasetuksista. Direktiivin 3 artiklassa määriteltyjen ensisijaisten toimien mukaisesti komissio on antanut täytäntöönpanoasetukset, jotka koskevat EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamista (Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta) (jäljempänä multimodaaliasetus), EU:n laajuisten tosi-aikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista (Komission delegoitu asetus (EU) 2015/962, annettu 18 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisen osalta) sekä dataa ja menettelyitä, joilla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetiedot ilmaiseksi käyttäjille (Komission delegoitu asetus (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille).

Delegoiduissa asetuksissa edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat kansallisen yhteyspisteen (National Access Point, jäljempänä NAP), jonka kautta asetuksissa edellytetyt tiedot ovat saatavissa. Sama yhteyspiste voi hoitaa kaikkia ITS-direktiivin täytäntöönpanoasetuksissa säädettyjä kansallisen yhteyspisteen tehtäviä. Asetuksissa ei edellytetä, että kansallista yhteyspistettä hoitaisi viranomainen.

EU:ssa on parhaillaan käynnissä ITS-direktiivin ja sen yllä mainittujen kolmen täytäntöönpanoasetuksen uudistustyö. Komission tavoitteena on luoda EU:n alueelle federoitu tiedonjaon hallintamalli, kuten Suomessakin. Siinä tietojen kerääminen ja tallentaminen on hajautettu siten,

että jokainen toimija voi hallinnoida omia tietojaan. Kuitenkin käytännön yhteentoimivuus edellyttää, että tietyt koordinaatiroolit tunnistetaan ja määritellään sekä vastuutetaan niitä hoitaville tahoille. Kansallisten yhteyspisteiden tehtävänä on toimia muun muassa niin sanottuna metadatooperaattorina, joka kerää tiedot toimijoiden ohjelmointirajapinnoista, joista liikkumiseen liittyvää tietoa on saatavilla. Uudistuksella vahvistettaisiin kansallisten yhteyspisteiden merkitystä tiedon-jaon hallintamallissa sekä pyrittäisiin niiden verkottamiseen keskinäisen yhteentoimivuuden lisäämiseksi.

### **Hallituksen esityksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö muilta osin**

Liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin muutoksella tavoitellaan lain selkeyttämistä ja lain luettavuuden helpottamista. Esitetyillä muutoksella siirtää KEHA-keskukselle maksatukseen, käytön valvontaan ja takaisinperintään liittyvät tehtävät ELY-keskuksilta pyrittäen resurssien tehokkaaseen hyödyntämiseen ja valtionrahoituksen tehokkaampaan valvontaan ja käyttöön. Julkisia hankintoja koskevilla muutoksilla pyritään tarkentamaan ja selkeyttämään palvelusopimusasetuksen ja hankintalain soveltamista.

Liikkumisen tietopalveluiden järjestämisellä TMF:n tuottamana edistetään hallituksen asettamia tavoitteita kestävä ja oikeudenmukaisen liikennejärjestelmän kehittämisestä ja liikenteen digitalisaation mahdollisuuksien täysimittaisesta käyttämisestä. TMF:n koordinoimalla liikenteen koontitietokannalla pyritään ITS-direktiivin tavoitteiden mukaisesti tilanteeseen, jossa perustetaan puitteet älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitun ja johdonmukaisen käyttöönoton tukemiseksi. Tavoitteena on edistää liikennepalveluiden aikataulu- ja reittitiedon saatavuutta koko maassa. Siksi aikataulu- ja reittitietojen kokoamiseen ja jalostamiseen pyritään kehittämään toimintamalli, jossa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala ottaa toteutuksessa roolia niiden toiminnallisuuksien osalta, mitkä eivät markkinalähtöisesti etene.

Liikenteen tietopalveluita kehittämällä Suomessa olisi mahdollista tarjota luotettavaa liikennevälinerajat ylittävää reitti- ja aikataulutietoa helposti käytettävässä muodossa. Myöhemässä vaiheessa tavoitteena on liittää laajempaan tietotalustaan myös tavaraliikenteen tiedot.

Tavoitteena on myös selkeyttää liikkumisen tietopalveluiden tuottamiseen liittyviä vastuita. Muutoksella pyritään tilanteeseen, jossa toimivaltaisen valvontaviranomaisen tehtävät jäisivät Liikenne- ja viestintävirastolle ja liikkumispalvelukatalogin tuottaminen ja kehittäminen voitaisiin hankkia TMF:ltä. Näin liikkumispalvelukatalogin tiedot saataisiin myös osaksi laajempaa liikenteen koontitietokantaa, jonka koordinointi ja kehittäminen olisi TMF:n vastuulla.

Muutoksen avulla päästään tilanteeseen, jossa keskeinen koordinaatiotehtävä on vastuutettu pitkäjänteisellä tavalla. Toimintamalli toisi ekosysteemihyötyjä ja tarjoaisi paremmat mahdollisuudet laadukkaana datan tuottamiseen myös pienille ja keskisuurille yrityksille. Tämän myötä ekosysteemin toimijat voisivat tuottaa parempia ja laadukkaampia palveluita loppukäyttäjille.

Lisäksi muutoksella ennakoitaan Euroopan unionin yhtenäistä tiedon hallinnan toimintamallia ja edistetään rajat ylittävää tietojärjestelmien yhteentoimivuutta. ITS-direktiivin ja sen toimeenpanoasetusten velvoitteet tietojen avaamisesta laajenevat vuosittain, minkä vuoksi velvoitteita tiedon saatavuudelle ja laadulle pyritään ennakoimaan kokoamalla koordinoitu liikenteen tietotalusta.

Hyväksymispäätöksiä koskevia muutoksenhakumenettelyjä pyritään selkeyttämään ja yhdenmukaistamaan. Samoin säännöksiä, joilla puututaan hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavien toiminnassa mahdollisesti ilmeneviin puutteisiin, täsmennetään.

Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevilla muutoksilla pyritään luomaan viranomaisille mahdollisuudet reagoida tehokkaasti ja joustavasti erilaisiin yhteiskunnallisiin normaaliolojen häiriötilanteisiin. Lisäksi muutoksilla pyritään muun muassa yhdenmukaistamaan liikenneluvan haltijoiden varautumisvelvollisuuksia ja varmistamaan alan toimijoiden varautuminen poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

Laivaväen pätevyysien täsmentämisellä tavoitellaan säännöksiä selkeyttämistä ja toiminnanharjoittamisen helpottamista. Asetuksenantovaltuuksia ja Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltaa täsmentävillä ja laajentavilla muutoksilla tavoitellaan säännöksiä selkeyden lisäämistä. Lisäksi muutoksilla saatetaan säännökset vastaamaan kansainvälisissä säädöksissä tapahtuneita muutoksia.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muutoksella pyritään selkeyttämään virastolle kuuluvaa ohjausroolia.

### **3 Nykytila ja sen arviointi**

#### *Laki liikenteen palveluista*

Laki liikenteen palveluista on ollut liikenne- ja viestintäministeriön ja koko hallinnonalan suurin kansallisen lainsäädännön uudistushanke, jonka avulla on yhtenäistetty ja sujuvoitettu sääntelyä, purettu tarpeettomia normeja, vapautettu markkinoita sekä luotu kansainvälistä edistyksestä sääntelyä.

Lakiin on sisällytetty liikenteen palveluita ja markkinoita koskeva kokonaissääntely, data-/tietosääntely sekä normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumista koskeva sääntely. Laki kattaa muun muassa tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä merenkulun lupa- ja rekisteröintisäännökset, markkinoillepääsyä ja ammattipätevyyksiä koskevan sääntelyn, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön, viranomaisten valvontatoimet sekä rangaistussäännökset. Pääasiallisena toimivaltaisena viranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto, joka on lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomainen. Tieliikenteen lupatehtävät siirtyivät virastolle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös liikennepalvelulakia koskevista määräystenantovaltuuksista. Tarkoituksena on, että liikennepalvelulakiin kootaan jatkossakin alan palveluita ja markkinoillepääsyä koskevat säännökset.

Lain täytäntöönpanoa koskeneen seurantaraportin mukaan (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 14/2018, s. 9) liikennepalvelulain uudistushenkisyys ja käyttäjälähtöisyys sekä lain sisältämä tietosääntely ovat merkinneet sitä, että Suomea voidaan pitää kansainvälisesti katsoen edelläkävijänä liikennemarkkinoiden suuren muutoksen edistämiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on saanut ITS Hall of Fame -palkinnon älyliikenteen maailmankongressissa 2017 edistyksellisen liikennepolitiikan ja lainsäädännön edistäjänä. Ministeriö sai tunnustusta erityisesti Liikenne palveluna -ajattelun edistämisestä ja liikennepalvelulaista. Liikennepalvelulaki on myös toiminut kansainvälisenä esikuvana.

*Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautuminen.* Hybridistrategiaansa nojaten hallitus totesi neuvottelussaan kesäkuussa 2020, että epidemiologisen tilannekuvan perusteella näyttäisi tällä hetkellä siltä, että tautitilanne ja erityisesti sosiaali- ja terveydenhuollon riittävyys ja tehohoidon kapasiteetti eivät enää 30.6.2020 jälkeen välttämättä tarvitse tuekseen valmiuslain toimivaltuuksilla tehtyjä toimia. Uhka Covid-19-tartuntataudin leviämisestä ja epidemian kiihtymisestä on kuitenkin edelleen olemassa. Tästä syystä hallitus varautuu tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin normaaliolojen lainsäädäntöä kehittämällä. Nykytilaa on tarpeen kehittää tekemällä pysyväm-

piä muutoksia, joilla voitaisiin varautua uuteen epidemia-aaltoon tai muihin normaaliolojen häiriötilanteisiin ilman, että käyttöön otetaan valmiuslain säännöksiä. Tavoitteena on, että viranomaisilla on käytössään erilaisia keinoja reagoida poikkeuksellisiin oloihin nopeasti ja tehokkaasti.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä yhteiskunnan turvallisuusstrategiasta (2017) häiriötilanteilla tarkoitetaan uhkaa tai tapahtumaa, joka vaarantaa yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja tai strategisia tehtäviä ja jonka hallinta edellyttää viranomaisten ja muiden toimijoiden tavanomaista laajempaa tai tiiviimpää yhteistoimintaa ja viestintää. Häiriötilanteita voi esiintyä niin normaalioloissa kuin poikkeusoloissakin. Häiriötilanne voi koskea esimerkiksi koko valtakuntaa tai olla alueellinen tai paikallinen. Häiriötilanne voi olla luonnononnettomuus, ihmisen aiheuttama tilanne tai se voi liittyä johonkin yhteiskunnan toimintoon. Niin kutsuttu vakava häiriötilanne on vakavampi kuin muu häiriötilanne mutta lievempi kuin poikkeusolot. Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa poikkeusoloilla tarkoitetaan valmiuslaissa tarkoitettua yhteiskunnan tilaa, jossa on niin paljon tai niin vakavia häiriöitä tai uhkia, että on tarpeen mahdollistaa viranomaisten tavanomaisesta poikkeava toimivaltuuksien käyttö.

Häiriötilanteisiin pyritään varautumaan esimerkiksi lisäämällä Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltaa pidentää kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa vastaavasti, kuin alkuperäisen ulkomaisen pätevyyskirjan voimassaoloaikaa pidennetään. Normaaliolojen häiriötilanteisiin varauduttaisiin myös laajentamalla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita koskeva varautumisvelvollisuus pienempiin toimijoihin, kuten taksiliikenteen toimijoihin ja toimijoihin, joilla on vähäisempi määrä linja-auto- tai kuorma-autokalustoa. Pienemmiltä toimijoilta edellytettäisiin varautumista muun muassa vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Lisäksi normaaliolojen lainsäädäntöä kehitettäisiin huomioimaan häiriötilanteet ja muut yhteiskunnan poikkeusolot henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan velvollisuudessa toimittaa palveluitaan koskevaa tietoa. Liikenteen palveluista annetun lain 179 §:n 2 momentissa säädetään henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista Liikenne- ja viestintävirastolle. Olennaiset muutokset voivat olla muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä (HE 161/2016 vp).

Nykyinen velvoite ilmoittaa mahdollisista aikataulumuutoksista viimeistään 60 päivää etukäteen rajoittaa joukkoliikenteen toimijoiden mahdollisuuksia sopeuttaa liiketoimintaansa mahdollisissa tulevaisuuden vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa. Poikkeustilanteissa yrityksillä tulisi olla kyky reagoida nopeasti muuttuviin olosuhteisiin nykyistä joustavammin. Poikkeustilanteissa haasteita liittyy niin viranomaisten järjestämään liikenteeseen kuin markkinaehtoiseen liikenteeseen. Poikkeustilanteessakin markkinaehtoinen liikenne toimii omistajan edun mukaisesti eli omistaja arvioi, miten liikenne olisi tarkoituksenmukaisinta järjestää. Viranomaisten järjestämässä liikenteessä poikkeustilanteessa merkityksellisiä ovat yhtäältä hankintasopimusten ehdot, toisaalta se, miten liikennepalveluja voidaan tarvittaessa lyhyellä varoitusaajalla hankkia esimerkiksi korvaamaan keskeytynyttä markkinaehtoista liikennettä.

Liikenteen palveluista annetun lain 173 §:n 1 momentin mukaan valtionrahoitusta voidaan käyttää tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään, liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti ja muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä. Lain 174 §:ssä säädetään määrärahan kohdentamisesta ja käytöstä. Liikenne- ja viestintävirasto saa pykälän 2 momentin mukaisesti päättää määrärahan tai

sen osan kohdentamisesta toimivaltaisille ELY-keskuksille, jotka saavat 3 momentin mukaisesti käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kiintiömää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Sääntelyä kehitettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi oikeuden tarvittaessa kohdistaa ylimääräistä määrärahaa toimivaltaisille viranomaisille.

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä.* Liikkumispalveluiden tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Lain 154 §:n mukaan liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (avoin rajapinta). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta-, ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot. Pykälän 2 momentin mukaan rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoa-ineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Pykälän 3 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tarjota tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Lain 179 §:ssä säädetään henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista Liikenne- ja viestintävirastolle. Olennaiset muutokset voivat olla muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä (HE 161/2016 vp). Tiedot on toimitettava maksutta. Koska sama tieto on toimitettava viranomaiselle vain kerran, ei tietoja tarvitse toimittaa siinä tapauksessa, että ne ovat jo saatavissa 154 §:ssä tarkoitettujen avointen rajapintojen kautta. Liikenne- ja viestintävirastolla on 179 §:n 3 momentin mukaisesti oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n sääntely pohjautuu ITS-direktiiviin, jonka multimodaaliasetus velvoittaa liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen. Multimodaaliasetuksen kolmas artikla velvoittaa jäsenvaltion perustamaan kansallisen yhteyspisteen, josta datan käyttäjät saavat vähintään asetuksen kohteena olevaa dataa, jota liikenneviranomaiset, liikenteenharjoittajat, infrastruktuurin haltijat sekä kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajat antavat.

Yhteyspisteen tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä, vaan yhteyspiste voidaan toteuttaa eri muodoissa. Jäsenvaltiot voivat määritellä, mikä toimija vastaa matka- ja liikennetiedon tarjonnasta. Jos asetuksen mukaiset tiedot sisällytetään kansalliseen yhteyspisteseen (NAP), on yhteyspisteen oltava asetuksen vaatimusten mukainen.

Suomessa liikkumispalveluiden tiedot on kerätty kansalliseen yhteyspisteseen, Liikkumispalvelukatalogiin (NAP), jonka hallinnointi on vuoden 2019 alusta asti ollut Liikenne- ja viestintäviraston tehtävä. Liikkumispalvelukatalogi on järjestelmä, johon on koottu katalogimaisesti eri liikkumispalveluiden rajapintoja. Liikkumispalvelukatalogiin liikkumispalvelujen tarjoajat ilmoittavat tiedot koneluettavista avoimista rajapinnoistaan ja palvelujen kehittäjät voivat hakea sieltä tarvitsemiaan tietoja. Mikäli kysessä olevat tiedot ovat saatavissa jo olemassa olevista rajapinnoista, ei uutta rajapintaa tarvitse rakentaa, vaan riittää että Liikkumispalvelukatalogiin ilmoittaa rajapinnat ja niiden kuvaukset. Mikäli taas rajapintaa ei vielä ole, mutta toimijalla on hallussaan olennaisia tietoja, velvoittaa laki rajapinnan rakentamiseen ja avaamiseen tai pienten toimijoiden osalta tietojen tallentamiseen suoraan Liikkumispalvelukatalogin yhteyteen toteutettuun tietovarastoon. Kansallisen yhteyspisteen on tarjottava käyttäjille hakupalveluita, jotka



mahdollistavat datan hakemisen metadatan sisältöä käyttämällä. Käyttäjillä tarkoitetaan tässä yhteydessä esimerkiksi palveluntarjoajia, jotka hyödyntävät kansallisia yhteyspisteitä datan hyödyntämisessä omissa palveluissaan. Loppukäyttäjillä tarkoitetaan liikkujia, jotka käyttävät palveluntarjoajien palveluita.

Multimodaaliasetuksen tarkoittamia dataa on Suomessa tarjolla Liikenne- ja viestintäviraston Liikkumispalvelukatalogin kautta joko niin, että varsinainen datarajapinta (joko toimijan oma tai yhteenliittymän oma) on linkitetty Liikkumispalvelukatalogiin, tai pienten toimijoiden osalta niin, että olennaiset tiedot on digitoitu Liikenne- ja viestintäviraston tarjoamalla 154 §:n edellyttämällä työkaluilla ja ilmoitettu. Liikenne- ja viestintäviraston nykyisin NAP-palvelun yhteydessä tarjoaman, liikennepalvelulain 154 §:n edellyttämää digitointityökalua ja tietovarastoa käyttävien toimijoiden data on avointa dataa.

Nykytilanteessa tiedon hyödyntäjän sekä loppukäyttäjän näkökulmasta tiedon laadussa ja sen löytymisessä on merkittäviä puutteita. Toimijoiden näkökulmasta yhteentoimivuus ja yhteiset pelisäännöt ovat myös kehitysasteella. Tämä aiheuttaa toiminnan tehottomuutta sekä liikkumisen tiedon käyttöön liittyviä haasteita. Nykyiseen palvelumalliin on koottu paljon tietoa, mutta katalogimalli ei ole optimaalinen tiedon jatkokäyttöä varten, koska jokaisen toimijan palvelut ovat oma rajapintansa. Näin ollen useiden toimijoiden katalogissa yksittäisiä rajapintoja on koottavaksi todella paljon. Nykymallissa kukaan ei myöskään tarkista tai jalosta toimijoiden toimittaman tiedon laatua, joka on ehdottomasti eniten resursseja vaativa työvaihe. Valtiolta on tämän vuoksi toivottu osallistumista laadukkaaseen tiedon tuottamiseen palvelutoimijoille. Kehitystä ei tapahdu ilman kattavia investointeja ja yhteistä koordinaatiota.

Nykytilan ongelmana on myös liikkumisen tietopalveluiden tuottamiseen liittyvät roolit ja vastuut, jotka tarvitsevat selkeyttämistä. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston rooli on moniulotteinen. Virasto on Liikenteen palveluista annetun lain toimivaltainen valvontaviranomainen (National Body). Samanaikaisesti virasto tuottaa yhtä valvomistaan NAP-palveluista, Liikkumispalvelukatalogia. Jotta tilannetta voitaisiin selkeyttää, on mahdollistettava palvelun hankkiminen toiselta taholta. Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskittyä valvovan ja markkinoita seuraavan viranomaisen rooliin, jossa ei olisi operatiivisia järjestelmävastuita.

Liikkumiseen liittyvän tiedon hyödyntämisessä pyritään Suomessa luomaan eri tietolähteitä verkottava ja yhdistelevä datanhallintarakente. Sen perustana on hajautettu tiedonhallinta, jossa data kootaan ja säilytetään hajautetusti siten, että se voidaan aina hakea mahdollisimman ajantasaisena alkuperäiseltä lähteeltään. Rakente edellyttää kuitenkin toimiakseen, että datan liikkumista helpottavat koordinaatiroolit (kuten metadataoperaattori) tunnistetaan ja löydetään vastuulliset tahot hoitamaan näitä tehtäviä. Tietopalveluiden resursoinnin parantamiseksi ja osaamisen keskittämiseksi tietolähteen koordinoijaksi ehdotetaan kilpailuneutraalia julkishallinnon toimijaa, erityistehtäväyhtiö Traffic Management Finland Oy:tä. Traffic Management Finland Oy on valtion kokonaan omistaman erityistehtäväkonsernin emoyhtiö.

Nykyiset velvoitteet vastaanottaa liikkumisen tiedon rajapinnat sekä tarjota tekninen palvelu ovat Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. Jatkossa virasto voisi hoitaa nämä velvoitteet hankkimalla tietopalvelun Traffic Management Finland Oy:lta. TMF voisi kehittää tietojen laatua, kun sille suunniteltu uusi rooli eri tietolähteiden kokoajana mahdollistaisi myös jalostettujen tietopalveluiden myymisen tiedon tuottajille. Nykyisessä mallissa viranomainen ole voinut tätä tehdä. Yhdistämällä eri NAP-palvelut TMF pystyisi myös yhdistämään muun muassa liikenteen häiriötiedot reitti- ja aikataulutietoihin ja tätä kautta tarjoamaan laajempia tietopalveluita. Koska myös tietopalvelun tuottaminen voidaan hankkia TMF:ltä, olisi myös säännöllisen liikenteen muutosten ilmoitus tarkoituksenmukaista tehdä palvelua tuottavalle ja ylläpitävälle

taholle. Näin palveluntarjoaja voisi käytännössä asttaa muutostiedot helpommin saataville. Tämän vuoksi esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston hankkiessa tietopalvelun TMF:ltä, on myös 179 §:n mukaiset muutosilmoitukset tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

*Hyväksymispäätöksiä koskeva muutoksenhaku ja hallinnolliset seuraamukset.* Liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään erilaisista viranomaisen hyväksyntää vaativista toiminnanharjoittamisen muodoista. Muun muassa merenkulun koulutuksen järjestäjänä, kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden järjestäjänä ja rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottajana toimiminen edellyttää toimivaltaisen viranomaisen antamaa myönteistä hyväksymispäätöstä. Hyväksymispäätöstä edellyttäviä toiminnanharjoittamisen muotoja sisältyy niin tieliikennettä, rautatieliikennettä, merenkulkua kun ilmailua koskeviin säännöksiin. Toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi hyväksymispäätöksistä koskevista yleisistä menettelysäännöksistä. Muutoksella luotaisiin yleiset säännökset muutoksen hakemiseksi hyväksymistä koskevaan päätökseen. Lisäksi säädettäisiin hyväksynnän peruuttamisesta, muuttamisesta ja rajoittamisesta sekä viranomaisen mahdollisuudesta puuttua tarvittaessa huomautuksella tai varoituksella toimintaan. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännöksiä olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin.

*Asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet.* Liikenteen palveluista annettuun lakiin sisältyy pätevyyskoskevia asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia. Osaa laivaväen pätevyyskoskevia valtuuksia on tarve täsmentää valtuutussäännöksiä selkeyden lisäämiseksi. Esimerkiksi aluksen radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimuksien osalta 104 §:ään on tarve lisätä selkeää mainintaa siitä, että valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena. Radioaseman käyttäjän pätevyysvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä (508/2018). Lisäksi osaa valtuutussäännöksistä on tarpeen laajentaa muun muassa vastaamaan kansainvälisissä Suomea velvoittavissa säädöksissä tapahtuneita tai tapahtuvia muutoksia.

*Muut pätevyyskoskevat täsmennykset.* Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:ssä säädetään lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikköä koskevista vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä vain aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Kyseisen momentin sanamuodosta ei suoraan ilmene, että se edellyttää aluksilta konepäällikköä. Lainkohtaa on muutettava niin, että siitä käy selvästi ilmi se, että aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Lisäksi aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistämisestä on tarpeen laajentaa. Vaatimus erillisestä konepäällikköstä on koettu ylimitoitetuksi ns. vene-kokoluokan aluksissa, jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että niitä voidaan käyttää ohjauspaikalta. Osalle yhteisaluksien miehistöstä on jouduttu myöntämään toistuvia erivapauksia konepäällikön toimeen, vaikka aluksen päälliköllä on koneenhoitajan kirja. Muutoksella on tarkoitus helpottaa myös luotsiveneiden ja pienten vesibussien toimintaa.

Liikenteen palveluista annetun lain 97 §:n 22 kohdan meripalvelua koskevaa määritelmää on tarve täsmentää lisäämällä siihen maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 10 kohdassa.

*Tekniset muutokset.* Liikenteen palveluista annetun lain kolmannessa vaiheessa lain pykälänumerointi muutettiin juoksevaksi. Eduskunta edellytti muutosta lain toista vaihetta hyväksyessään antamassaan lausumassa (EV 20/2018 vp). Samalla lain muodostamaa kokonaisuutta pyrittiin selkeyttämään tarkentamalla useiden lain pykälien otsikointia siten, että ne kuvaavat paremmin pykälän sisältöä. Kolmatta vaihetta hyväksyessään eduskunta edellytti (EV 251/2018 vp) myös lain lukunumeroinnin muuttamista juoksevaksi. Näin ollen lain lukunumerointi on tarve muuttaa. Sen myötä on tarve korjata myös lain sisäiset viittaukset. Lisäksi lakiin on tarve tehdä muita teknisiä ja kielellisiä korjauksia, kuten korjata vuoden 2019 virastouudistuksessa muuttuneet virastojen nimet, poistaa uudistuksessa yhdistyneiden virastojen välisestä salassa pidettävän tiedon luovutuksesta säätäminen sekä selkeyttää julkisen henkilöliikenteen tukia koskevaa käsitteistöä.

*Direktiivien voimaan saattaminen.* Nykyisessä sääntelyssä EU:n sisävesiä koskevat ammattipätevyys säännökset on toimeenpantu viittauksilla liikenteen palveluista annetun lain 106 ja 112 §:ssä. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin kansallinen täytäntöönpano edellyttää näiden viittausten korjaamista. Lisäksi direktiivin edellyttämät veloitteet kirjoitetaan nykyistä kattavammin auki sääntelyn selkeyttämiseksi. Säännöksiä lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin.

Merenkulun vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin kansallinen täytäntöönpano edellyttää lain 110 ja 113 §:n muuttamista.

#### *Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki*

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) annettu laki sisältää muun muassa säännökset aluksen miehityksestä, vahdinpidosta, miehistön luetteloinnista sekä velvollisuudesta ilmoittaa tietoja liikenneasioiden rekisteriin. Lakiin tehtäisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin edellyttävä muutos, jolla pannaan kansallisesti täytäntöön direktiivin meripalvelun kirjaamista ja vahvistamista koskevat veloitteet. Direktiivissä säädetyn meripalvelukirjan kaltaista asiakirjaa ei ole nykyisellään käytössä Suomen merenkulussa tai sisävesiliikenteessä.

Lisäksi lain 2 §:n meripalvelun määritelmää on tarve täsmentää vastaavalla tavalla, kuin liikenteen palveluista annettua lakia esitetään muutettavaksi. Meripalvelua koskevaan määritelmään ehdotetaan lisättäväksi maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 15 kohdassa.

#### *Laki Liikenne- ja viestintävirastosta*

Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018) annetussa laissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston asemasta, tehtävistä ja toiminnasta. Liikenne- ja viestintäviraston yhtenä tehtävänä on joukkoliikennepalveluiden eli julkisen henkilöliikenteen valtakunnallinen koordinointi. Tehtävä pitää sisällään muun muassa tiedonhallintatehtävät, kansallisena yhteyspisteenä liikkumisrajapintoihin toimimisen, liikkumispalveluiden tiedon avaamiseen liittyvät tekniset tukitehtävät, liikkumispalveluiden yhteensovittamisen ja alan kehittämisen. (HE 61/2016 vp). Vuoden 2020 voimaan tulleen muutoksen (1504/2019, HE 91/2019 vp) myötä tehtävään kuuluu lisäksi julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentaminen ja rahoituksen kohdentamiseen liittyvä ELY-keskusten ohjaus. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on lisäksi hoitaa saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoitustehtävää. Varsinais-Suomen ELY-keskus hankkii saariston yhteysalusliikennepalvelut kilpailuttamalla sekä myöntää avustuksia henkilö-

ja tavarakuljetusten järjestämiseen yhteysalusliikennereittien ulkopuolella. Tehtävään osoitetaan määräraha valtion talousarvioissa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ELY-keskuksen ohjauksesta sekä saariston liikenne- ja kuljetuspalveluita koskevan määrärahan hallinnoinnista ja kohdentamisesta. Vuoden 2020 alussa voimaan tulleella muutoksella (1504/2019, HE 91/2019 vp) viraston tehtävänä on lisäksi kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtia yksityistieihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastata yksityistieavustusten kohdentamisesta.

Ennen virastouudistusta silloinen Liikennevirasto vastasi ELY-keskusten tulohajauksesta ja toiminnallisesta ohjauksesta. Virastouudistuksen myötä joukkoliikennepalveluihin, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoitukseen sekä yksityistieasioihin liittyvät asiat siirtyivät Liikenne- ja viestintävirastolle. Väylävirastosta annetun lain (862/2009) 2 §:n 1 momentin 6 kohdan (936/2018) mukaan virasto vastaa ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa. Väylävirasto vastaa edelleen ELY-keskusten tulossopimusten laatimisesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 7 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolia on tarpeen tarkentaa siten, että laissa olisi nimenomaisesti säädetty, että virasto ohjaa ELY-keskuksia edellä mainituissa sille siirtyneissä tehtävissä. Kyse ei olisi siten uudesta tehtävästä. Ohjauksesta käytettäisiin jatkossa samaa kielellistä ilmausta, toimialaohjaus, kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa lain 8 §:ssä (31/2015, HE 2019/2014 vp) käytetään.

#### *Painelaitelaki*

Painelaitelakia (1144/2016) sovelletaan erilaisiin painelaitteisiin, mukaan lukien alusten painelaitteisiin. Lakiin on tarve tehdä lakiviittaukseen liittyvä tekninen muutos.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

#### ***Liikenteen palveluista annettu laki***

##### *EU-säädösten kansallinen täytäntöönpano*

*Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi.* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan tehtäväksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät muutokset, jotka koskevat keskeisimmiltä osin 106, 112, 194 ja 250 §:iä. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi uusi 242 a §. Suomen osalta direktiivin voimaan saattaminen koskee muiden jäsenvaltioiden ja tietyn edellytyksin kolmansien maiden myöntämien pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen tunnustamista, viranomaisten hallinnollisia velvoitteita sekä seuraamuksia.

*Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiiviä muuttamista koskeva direktiivi* edellyttää liikenteen palveluista annetun lain 110:n § 2 momentin muutosta. Lainkohtaan ehdotetaan lisättäväksi maininta aluksella työskentelyä varten vaadittavan asiakirjatodisteen tunnustamisesta. Lisäksi 113 §:ään on tarpeen lisätä maininta asiakirjojen säilyttämisestä aluksella joko kirjallisena tai sähköisessä muodossa.

##### *Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevat ehdotukset*

Häiriötilanteella tarkoitetaan yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa uhkaa tai tapahtumaa, joka vaarantaa yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja tai strategisia tehtäviä ja jonka hallinta edellyttää viranomaisten ja muiden toimijoiden tavanomaista laajempaa tai tiiviimpää yhteistoimintaa ja

viestintää. Häiriötilanteita voi esiintyä niin normaalioloissa kuin poikkeusoloissakin. Häiriötilanne voi koskea esimerkiksi koko valtakuntaa tai olla alueellinen tai paikallinen. Häiriötilanne voi olla luonnononnettomuus, ihmisen aiheuttama tilanne tai se voi liittyä johonkin yhteiskunnan toimintoon. Niin kutsuttu vakava häiriötilanne on vakavampi kuin muu häiriötilanne mutta lievempi kuin poikkeusolot. Strategiassa poikkeusoloilla tarkoitetaan valmiuslaissa tarkoitettua yhteiskunnan tilaa, jossa on niin paljon tai niin vakavia häiriöitä tai uhkia, että on tarpeen mahdollistaa viranomaisten tavanomaisesta poikkeava toimivaltuuksien käyttö. Eri poikkeusolojen vaikutus viranomaisten toimintaan vaihtelee viranomaisen ja poikkeusolon laadun mukaan. Siksi asianmukainen poikkeusoloihin varautuminen edellyttää, että viranomaisen tehtävät määritetään kussakin poikkeusolon muodossa erikseen ja että kunkin poikkeusolon muodon kohdalla arvioidaan erikseen, miten poikkeusolo vaikuttaa viranomaisen toimintaan. Jokaisen viranomaisen on varmistettava, että niiden tehtävät hoidetaan mahdollisimman hyvin myös poikkeusoloissa. Suuri osa tehtävistä on poikkeusoloissa asiallisesti samoja kuin normaalioloissa, mutta keinot, lukumäärä ja priorisointi saattavat muuttua. Lainsäädäntö sisältää myös erikseen säädettyjä oikeuksia ja velvoitteita, joita sovelletaan vain poikkeusoloissa.

Esitetyt lakiehdotukset parantavat Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia huolehtia yhteiskunnan toiminnan jatkuvuudesta liikenteen alalla normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Liikenteen palveluista annetun lain 18 § ehdotetaan muutettavaksi siten, että henkilökuljetuspalveluja tarjoavien tieliikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuutta laajennettaisiin. Voimassa olevan lain mukaan varautumisvelvollisuus koskee vain luvanhaltijoita, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa taikka ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 3 500 kiloa. Ehdotettu muutos laajentaisi varautumisvelvollisuuden koskemaan myös taksiliikenteen toimijoita ja toimijoita, joilla on vähäisempi määrä linja-auto- tai kuorma-autokalustoa. Tavaraliikenneluvan haltijoista laajennus koskisi vain niitä, jotka harjoittavat myös henkilökuljetusta. Ehdotuksen mukaan pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuus olisi suurempia toimijoita suppeampi.

Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ään ehdotetaan uutta 4 momenttia, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä 98 §:ssä tarkoitettujen kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentämisestä vastaamaan sen ulkomaisen viranomaisen myöntämän pätevyystodistuksen, jonka tunnustamiseksi kelpoisuustodistus on annettu, mahdollista voimassaoloajan pidennystä. STCW-yleissopimuksen liitteen I/2 säännön 8 kohdan mukaan kelpoisuustodistukset saavat olla voimassa vain niin kauan, kuin sen perustana oleva pätevyyskirja on voimassa, kuitenkin enintään viisi vuotta. STCW-yleissopimus tai merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivi ei estä kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidentystä, kunhan voimassaoloaika ei ylitä kelpoisuustodistuksen perustana olevan pätevyyskirjan voimassaoloaikaa tai viiden vuoden enimmäisvoimassaoloaikaa.

Merenkulkuala on korostetun kansainvälinen, joten sen toiminnot ovat sidoksissa muiden valtioiden mahdollisiin rajoitustoimiin. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen jatkuvuutta, sillä Suomen tuonnista ja viennistä arviolta noin 80–90 prosenttia kulkee laivoilla. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaa laajentamalla mahdollistettaisiin jatkossa nopea ja tehokas reagointi normaaliolon häiriötilojen aiheuttamiin erityisvaatimuksiin.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 173 a §, joka koskee valtionrahoituksen käyttöä 173 §:ssä tarkoitettuihin käyttötarkoituksiin vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa ja jonka perusteella toimivaltainen viranomainen voisi turvata julkista henkilöliikennettä.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 179 a §, jossa säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien ilmoitusajasta vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa. Ehdotuksen mukaan henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien olisi tehtävä ilmoitus säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Traffic Management Finland Oy:lle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista. Ehdotettu poikkeus voimassa olevasta 60 päivän ilmoitusajasta mahdollistaisi joukkoliikenteen toimijoiden muuttaa esimerkiksi aikataulujaan ja reittejään nykyistä nopeammin erilaisissa vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa, ja sitä kautta sopeuttaa liiketoimintaansa muuttuvissa olosuhteissa.

#### *Hyväksymispäätöksiä koskevat menettelyt*

Hallinnollisia seuraamuksia ja muutoksenhakua koskevaan lukuun (VII osan nykyinen 1 luku, ehdotettu 31 luku) sisältyviä 241, 242 ja 245 §:iä ehdotetaan muutettavaksi siten, että ne sisältäisivät yleiset muutoksenhakusäännökset liikenteen palveluista annetun lain nojalla myönnettäviin viranomaisen myöntämiin hyväksymispäätöksiin sekä muut menettelylliset säännökset, mukaan lukien säännökset, joilla viranomainen voi puuttua hyväksymispäätöksen nojalla harjoitettavassa toiminnassa ilmeneviin puutteisiin. Muutoksella tavoitellaan toimijoiden oikeusturvan ja yhdenmukaisuuden varmistamista. Säännöksiä sovellettaisiin, jollei muualla laissa säädetä toisin. Näin varmistettaisiin tarvittavien yleisten menettelysäännöksiä olemassaolo puuttumatta mahdollisiin alakohtaisten hyväksymispäätösten erityispiirteiden asettamiin vaatimuksiin.

#### *Asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksien selkeyttäminen ja laajentaminen*

Liikenteen palveluista annettuun lain 32 §:ään lisättäisiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle hallinnoimansa kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta. Määräyksenantovaltuudella turvattaisiin kokeiden tasalaatuisuus ja tarkoituksenmukainen toteutus. Lisäksi selkeytettäisiin 104 §:n radioasemankäyttäjän pätevyyskoskevaa asetuksenantovaltuutta, jonka perusteella valtioneuvosto voi antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena. Lisäksi 107 §:n määräyksenantovaltuutta täsmennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä voitaisiin paremmin huomioida EU-sääntelystä tulevat vaatimukset ja muutostarpeet. Lisäksi 108 §:n laivaväen erityiskoulutusta koskevaa asetuksenantovaltuutusta ehdotetaan laajennettavaksi, jotta se vastaisi jo voimaan tulleita ja mahdollisia tulevia kansainvälisiä säädösmuutoksia.

#### *Muut laivaväen pätevyyskoskevat täsmennykset*

Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:n lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimuksia ehdotetaan täsmennettäväksi aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistämisen osalta. Lähtökohtaisesti aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä pienissä, koneteholtaan alle 350 kilowatin aluksissa, jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Muutoksen myötä laivaisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voisi vahvistaa aluksen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen siten, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä myös suuremmissa, koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, jos aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisen turvallisen hoitamisen. Aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen olisi mahdollista vain, jos sen ei voitaisi arvioida aiheuttavan vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Lisäksi pykälän otsikointia ehdotetaan muutettavaksi niin, että se kattaa

myös 9 momenttiin sisältyvän asetuksenantovaltuuden painelaitteen käytönvalvojan pätevyykseen.

Lisäksi meripalvelun määritelmää ehdotetaan täsmennettäväksi. 97 §:n 22 kohdan meripalvelua koskevaan määritelmään lisättäisiin maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Maininta kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena, kuten lain 99 §:n mukaisissa lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimuksissa. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 10 kohdassa.

#### *Valtionavustusten maksamisen ja takaisinperinnän toimivaltamuutokset*

Muutoksella toimivaltaisilta ELY-keskuksilta siirrettäisiin maksatukseen, käytön valvontaan ja takaisinperintään liittyvää toimivaltaa KEHA-keskukselle. Maksatusten, käytön valvonnan ja takaisinperinnän hoitaminen jatkossa KEHA-keskuksen maksatusyksikössä hoituisi ilman resurssisiirtoja ELY-keskuksista ja tukisi siten niiden toimintaa. Tehtävien keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi lisäksi resurssien hyödyntämistä ja parantaisi valtion rahankäyttöä ja valvontaa.

#### *Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:lta*

Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää ehdotetaan muutettavaksi niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää multimodaaliasetuksen (EU) 2017/1926 mukaisen liikkumisen tietopalvelun itse tai hankkia palvelun Traffic Management Finland Oy:lta. Jatkossa TMF voisi tuottaa, ylläpitää ja kehittää palvelua ja tähän tarvittavaa tietojärjestelmää. Ehdotetun muutoksen myötä TMF voisi tarjota liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen liittyvät tekniset työkalut sekä vastaanottaa rajapinnat. Liikennevälineraajat ylittävään aikataulu- ja reittitietoon liittyvät järjestelmät saataisiin muutoksen myötä osaksi esitettyä TMF:n koordinoimaa laajempaa liikenteen koontitietokantaa. Muutoksella edistettäisiin liikennejärjestelmän vaikuttavuustavoitteiden toteutumista ja liikenteen digitalisaation täysimittaista hyödyntämistä.

Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajien ilmoitusaikaa koskevan 179 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että jos Liikenne- ja viestintävirasto 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:lta, on ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoaja. Muutoksen myötä säännöllisen liikenteen 60 päivän muutosilmoitusten vastaanottaja olisi TMF, jos Liikenne- ja viestintävirasto on hankkinut tietopalvelun TMF:ltä. Koska myös liikkumisen tietopalveluiden tuottaminen ja ylläpito voitaisiin muutoksen myötä hankkia Traffic Management Finland Oy:ltä, olisi myös säännöllisen liikenteen ilmoitusvelvollisuus tarkoituksenmukaista tehdä tälle liikkumistietojen kokoamisesta vastaavalle taholle. Näin palveluntarjoaja voisi käytännössä asettaa muutostiedot helpommin saataville. Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 179 a §, jossa säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajien ilmoitusajasta normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa. Lisättäväksi ehdotetun pykälän mukaan ilmoitus olisi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle tai Traffic Management Finland Oy:lle sen ollessa 179 §:n mukaisesti muutosilmoitusten vastaanottaja.

#### *Tekniset muutokset ja lain luettavuuden parantaminen*

Liikenteen palveluista annetun lain lukunumerointi muutettaisiin eduskunnan lausumassaan (EV 251/2018 vp) edellyttämällä tavalla. Samalla korjattaisiin muuttuvan lukunumeroinnin

myötä lain sisäisiä viittauksia. Lain osien numerointi säilyy entisellään. Esitetyillä muutoksilla parannettaisiin lain luettavuutta. Lisäksi lakiin tehtäisiin teknisiä muutoksia, kuten korjattaisiin 99 ja 161 §:ään virastouudistuksen myötä uudet virastojen nimet. Lisäksi 161 §:stä poistettaisiin 5 momentti tarpeettomana, koska salassa pidettävän tiedon luovutuksesta säättämiselle ei virastouudistuksen myötä ole tarvetta sekä korjattaisiin pykälän 6 momentissa oleva virheellinen viittausmuutos. Lain 171 §:ään lisättäisiin selkeyttävä viittaus hallintolain 62 §:n yleistiedoksi-antoon. Lain 181 §:ään lisättäisiin säännös, jolla mahdollistettaisiin julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen nykyistä joustavammin ja yhdenvertaisemmin. Tieliikennelain uudistuksen ja voimaantulon myötä kumottaisiin 262 §:n 2 momentti ja 264 § 3 momentti, jotka on uudistuksessa siirretty tämän lain 268 §:ään. Teknisenä muutoksena korjattaisiin myös liikenteen palveluista annetun lain 173–175 §:n otsikoita ja selkeytettäisiin mainituissa pykälissä käytettäviä käsitteitä sekä virheelliset viittaukset. Lisäksi 174 §:n 1 momentista ehdotetaan poistettavaksi ministeriön toimivalta käyttää rahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista. Jatkossa vain Liikenne- ja viestintävirasto saisi käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen, myös silloin kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Hankintoihin liittyviä pykäläiä selkeytettäisiin lisäämällä viittauksia hankintalakiin. Liikenteen palveluista annetun lain 162 §:ää täsmennettäisiin lisäämällä viittaukset hankintalain 58 ja 131 §:ään suorahankintojen ilmoittamisesta. Lain 165 §:ään lisättäisiin viittaukset hankintalain 87 ja 88 §:ään. Lisäksi hankinta-asioiden muutoksenhakua koskeva 260 §:ää selkeytettäisiin ja luettavuutta parannettaisiin jakamalla voimassaoleva pykälä useampaan momenttiin. Ehdotetun 260 §:n 1 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 147 §:n 4 momenttiin. Samalla pykälään lisättäisiin suorahankintoja koskeva tarkentava 4 momentti. Raideliikenteen suorahankintoja koskeva 2 momentti siirrettäisiin pykälään 5 momentiksi.<sup>4</sup>

### ***Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki***

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n meripalvelun määritelmään ehdotetaan tehtäväksi vastaava kielellinen täsmennys, kuin tehtäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin. Pykälän 30 kohtaan lisättäisiin maininta meripalvelun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Muutettu määritelmä kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena. Lisäksi meripalvelun määritelmää on tarpeen selkeyttää poistamalla lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta. Lossit on määritelty saman pykälän 15 kohdassa.

Lisäksi lain 26 d §:ään ehdotetaan lisättäväksi meripalvelun kirjaamista ja vahvistamista koskevia velvoitteita aluksen päällikölle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetulla muutoksella saatettaisiin voimaan sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklan 1 ja 2 kohtien asettamat vaatimukset. Aluksen päällikön olisi meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalvelukirjaan meripalveluaika ja matkat. Liikenne- ja viestintäviraston olisi miehistön jäsenen pyynnöstä vahvistettava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot.

### ***Laki Liikenne- ja viestintävirastosta***

---

<sup>4</sup> Raideliikenteen suorahankintoja koskevaa 2 momenttia ehdotetaan lisättäväksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa hallituksen esityksessä (LVM046:00/2019).



Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 2 §:ään ehdotetaan tehtäväksi tarkennus, jolla selkeytettäisiin viraston ohjausroolia ja käytettäisiin käsitettä toimialaohjaus.

### ***Painelaitelaki***

Painelaitelakiin (1144/2016) ehdotetulla muutoksella tehtäisiin aiempiin lakimuutoksiin liittyvä tekninen korjaus lakiviittaukseen.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

### ***Laki liikenteen palveluista***

#### *Taloudelliset vaikutukset*

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä:* Ehdotetun mukaisella liikkumisen tietopalveluiden hankkimisella Traffic Management Finland Oy:ltä ei olisi välittömiä taloudellisia vaikutuksia, sillä Liikenne- ja viestintäviraston hankkiessa palvelun TMF:ltä, se käyttäisi virastolle järjestelmäkokonaisuuteen osoitetut nykyiset määrärahat palvelun hankkimiseen.

Vuoden 2019 virastouudistuksessa, jossa perustettiin Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto, siirtyi Liikenne- ja viestintävirastolle edellisessä Liikennevirastossa olleet joukkoliikennetehtävät ja niihin liittyvät tietopalvelut, joihin kuuluvat liikkumispalvelukatalogi (NAP), joukkoliikenteen SaaS-palvelusopimus ja valtion osuus Digitransit yhteistyöstä. Näistä liikkumispalvelukatalogin (NAP-palvelun) tuottaminen on lakisääteinen palvelu ja osin myös SaaS-palveluihin kuuluvat RAE-työkalu, jolla voidaan digitoida reittejä. Näistä viraston vastuulla olevista palveluista SaaS-palvelusopimus ja Digitransit-osuus on tarkoitus siirtää TMF:lle, jotta se voi alkaa koostaa näitä palveluita osaksi laajempaa liikenteen tietoalustaa. Tässä esityksessä ehdotetun muutoksen myötä myös multimodaaliasetuksen edellyttämän Liikkumispalvelukatalogin (NAP) tuottaminen voitaisiin hankkia TMF:ltä. Ensimmäisessä vaiheessa TMF:lle siirrettäisiin nykyinen kehityssopimus NAP-palvelun tuottamisesta. Näin ollen liikkumispalvelukatalogin tiedotkin saataisiin osaksi TMF:n koordinoimaa laajempaa liikenteen koontitietokantaa.

Edellä mainitun Liikenne- ja viestintäviraston liikkumistietopalveluiden järjestelmäkokonaisuuden yhteenlasketut kulut ovat vuositasolla olleet 691 000 euroa, josta NAP-palvelun osuus 102 000 euroa. Vuosikulu kattaa palveluiden ylläpidon sekä pienimuotoisen kehittämisen. Summassa ei ole mukana ELY-keskuksille SaaS-sopimukseen kuuluvia palveluita, joita ELY-keskukset alkavat rahoittaa itse vuoden 2021 alusta. Kulut sisältävät lisäksi brändinä Traficomille jäävän Matka.fi –järjestelmän ylläpidon Digitransit-yhteistyössä, koska sen erottaminen Digitransit yhteistyön muista kuluista olisi vaikeaa. Liikenne- ja viestintävirasto aikoo luopua palvelun ylläpidosta heti, kun toinen toimija alkaa ylläpitää valtakunnallista liikennevälineraajat ylittävää reittiopasta.

Muutoksella ehdotettuun liikkumispalvelukatalogin hankkimiseen Traffic Management Finland Oy:ltä olisi perusteltua käyttää Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenoista nykyistä vastaava tietopalveluihin käytetty summa, sillä kaikki nämä palvelut nykyisine sopimuksineen siirtyisivät jatkossa TMF:n tuottamiksi. Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle kuuluvat tietopalvelut SaaS-palvelusopimuksen ja Digitransit-yhteistyön osalta on tarkoitus siirtää kokonaan Traffic Management Finland Oy:lle. Liikkumispalvelukatalogi on kuitenkin tarkoitus tässä esityksessä ehdotetusti hankkia TMF:ltä, tuottamisvastuun jäädessä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto on käyttänyt liikkumisen tietopalveluiden eli, Liikkumispalvelukatalogin, SaaS-palveluiden ja Digitransit yhteistyön, tuottamiseen ja ylläpitoon kuluneet rahat (691 000 euroa vuodessa) toimintamomentilta 31.01.02<sup>5</sup>. Ehdotetulla muutoksella ei ole tunnistettuja määräraha-vaikutuksia. Palveluiden tuottamiseen tarvittava rahoitus hoidettaisiin sopimusjärjestelyin lain nojalla nimetyin palveluntarjoajan kanssa. Muutoksen myötä virasto käyttäisi edellä mainitun rahasumman palveluostoina hankkiessaan palvelun TMF:ltä. Määräraha pysyisi muutoksen myötä edelleen viraston budjetissa. Ehdotettu esitys ei myöskään vaadi vuoden 2021 valtion talousarviossa uutta määrärahaa eikä määrärahan käyttöperusteet muuttuisi.

Ekosysteemin ylläpitämiseksi olisi oletettavaa, että myös taloudellista yhteistyötä eri toimijoiden kesken tullaan tarvitsemaan perustiedon laadukkaan tuottamiseen rahoittamiseksi. Tällä hetkellä tätä yhteistyötä tehdään vain Liikenne- ja viestintäviraston koontikannassa ja Digitransitissa muun kuin markkinaehtoisen bussiliikenteen osalta. Jokainen alan toimija myös rahoittaa tuottamistyön itse. Ekosysteemin myötä jokaisen toimijan rahoittama summa pieneneisi yhteistyön ansiosta, jolloin resursseja jäisi enemmän muuhun palvelukehitykseen. On selvää, että pelkästään TMF:n rahoituksella reitti- ja aikataulutiedon laadun hallintaan tuskin kokonaan pystytään, vaan eri toimijoiden tulisi edelleen osallistua oman datansa laadunhallinnan kustannuksiin. Tämä on kuitenkin huomattavasti edullisempaa kuin se, että jokainen toimija tekisi saman työn yksin. Avoimen datan avulla näiden perustietopalveluiden löytyminen yhdestä paikasta madaltaisi uusien yritysten markkinoille tuloa. Tällöin niiden ei tarvitsisi panostaa perustiedon hankintaa ja laadun varmistamiseen, vaan ne voisivat käyttää resurssinsa loppukäyttäjien palveluiden rakentamiseen.

Ehdotettu muutos tukisi voimassa olevien alan yritysten kilpailukykyä ja kriisin jälkeistä elvyttämistä, loisi uutta liiketoimintaa Suomeen ja kasvattaisi liikenteen yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Uuden hallinnointimallin myötä eri toimijoiden olisi helpompi päästä mukaan vaikuttamaan suomalaisen liikennedatatekösysteemin kehittämiseen. Muutoksella voi siten olla huomattavia välillisiä taloudellisia vaikutuksia yritysten toimintaan, talouskasvuun sekä kilpailukykyyn. Positiiviset muutokset toimijoiden palveluissa ja niiden laadussa voivat edelleen vaikuttaa myös julkisten liikennepalveluiden kysyntään. Palveluiden siirrolla ei ole vaikutusta loppukäyttäjien kustannuksiin.

Tehokkaiden ja kattavien matka- ja kuljetusketjujen edistämisen ja ekosysteemin luomisen taivoitteena on merkittävät positiiviset vaikutukset kansantalouteen.

*Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin voimaan saattaminen:* Direktiivimuutoksista ei arvioida aiheutuvan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia viranomaisille tai alan toimijoille.

*Vaikutukset yrityksiin ja työntekijöihin*

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä:* Muutos vaikuttaisi merkittävästi koko liikenteen alan toimijoiden tasaveroisiin toimintamahdollisuuksiin riippumatta yrityksen koosta tai maantieteellisestä alueesta. Erityisesti sääntely parantaisi pienten ja keskisuurten yritysten kasvumahdollisuuksia, kun TMF voisi tarjota jalostettua tietoa kaikkien

---

<sup>5</sup> Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020, s. 533, file:///C:/Users/03159943/Downloads/0900908f8065b923.pdf

saataville tasaveroisesti. TMF:n koordinoima ekosysteemi helpottaisi uusien yritysten markkinoille pääsyä sekä alalle tuloa tarjoamalla luotettavan perustiedon avoimen rajapinnan kautta kaikkien käyttöön. Muutoksella on positiivisia vaikutuksia kilpailun tasapuolisuuteen.

Loppukäyttäjäpalvelut jätettäisiin alan toimijoiden kehitettäväksi ja markkinoille tuotavaksi. Tällä tavalla mahdollistettaisiin uutta liiketoimintaa ja erilaisten palvelumallien kehittämistä. Traffic Management Finland Oy:n kokoava rooli hyödyttäisi niin nykyisiä kuin alalle tulevia toimijoita sekä mahdollistaisi sen, että erityisesti työlään aikataulutiedon digitointi- ja laadunvarmistustyö tehtäisiin yhteen kertaan yhteistyössä, eikä moninkertaisesti eri yrityksissä ja toimijoissa. Tällöin alan nykyisillä ja uusilla toimijoilla olisi enemmän resursseja käytettäväksi loppukäyttäjien palveluiden kehittämiseen. Tämän myötä voitaisiin parantaa joukkoliikenteen matkustuskokemusta sekä tarjota asiakkaille erilaisia vaihtoehtoja yhden keskitetyn loppukäyttäjäpalvelun sijaan. Kaiken tämän pitäisi parantaa joukkoliikenteen suosiota ja näin vähentää liikenteestä syntyviä päästöjä.

Suomi on markkina-alueena pieni, minkä takia Suomen lippu- ja maksujärjestelmät tulisi rakentaa ainakin Pohjoismaiden välillä yhteentoimivaksi. Ehdotettu muutos loisi edellytyksiä rajat ylittävälle liikkumisen palveluille ja niiden kehittämiseksi Pohjoismaissa. Suomen markkinoilla toimivat yritykset voisivat helpommin toimia myös muissa Pohjoismaissa ja saada näin arvokasta kokemusta ja vertailutietoja laajempaa kansainvälistymistä varten. Muutos voisi siten myös vahvistaa kansallisten yritysten kansainvälistä kilpailuasemaa. Yhteistyötä on tähän mennessä tehty muun muassa NeTEx-rajapinnan osalta Norjan Odin-projektissa. Ehdotettu uusi TMF:n rooli antaisi mahdollisuuden edelleen vahvistaa Suomen osallistumista yhteistyöhön ja tiedon välittämiseen. Sääntely myös ennakoisi tulevaa EU:n laajuista mallia tiedon hallinnassa sekä ITS-direktiivistä tulevien velvoitteiden laajentumista, minkä vuoksi toimijoiden on helpompaa ennakoita sääntelyä ja suunnitella toimintaansa pitkäjänteisesti.

Muutos ei rajoita tai vääristä markkinan kilpailua, sillä valtio-omisteisen yhtiön koordinaattorooli tiedonhallintajärjestelmässä ja palveluissa takaa sen, että tieto on kaikille saatavissa tasapuolisesti ja avoimesti monopolistisiin yrityksiin verrattuna.

Lisäksi Suomesta on tähän asti puuttunut taho, joka pystyisi edustamaan Suomea kansainvälisessä ja erityisesti Pohjoismaisessa käytännön tason yhteistyössä sekä kokoamaan eri suomalaisten toimijoiden kantoja ja näkemyksiä muun muassa standardointiin liittyen ja välittämään tietoa eri toimijoiden kesken. Tämä taho tulisi jatkossa olemaan Traffic Management Finland Oy. Muutos tehostaisi yhteistyötä eri toimijoiden näkökulmasta ja helpottaisi lisäksi kansainvälistä yhteistyötä siten, että muutoksen myötä Suomessa olisi yksi yhteyspiste, johon ottaa yhteyttä.

*Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikkövaatimuksien täsmentäminen:* Ehdotetulla muutoksella, jolla mahdollistetaan aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen entistä laajemmin, helpotetaan kooltaan pienempien alusten, esimerkiksi vesibussien, luotsiveneiden ja pienten yhteysalusten toimintaa. Toimien yhdistäminen vähentää yritysten henkilöstökuluja, kun sama henkilö voi hoitaa molempia tehtäviä. Yritysten kustannukset voivat vähentyä myös siltä osin, kun niiden ei tarvitse hakea konepäällikön toimea koskevaa erivapautta. Muutoksen seurauksena työvoiman tarve saattaa vähentyä muutoksen kohteena olevan kokoluokan alusten osalta.

*Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraavat vaikutukset:* Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin voimaan saattamisen myötä direktiivin mukaiset muiden jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden ammattipätevyudet ovat voimassa Suomen sisävesillä. Jo nykyisellään alan toimi-

joilla olisi mahdollisuus työskennellä tai harjoittaa elinkeinoa Suomen sisävesillä muun jäsenvaltion myöntämällä pätevyydellä. Direktiivistä seuraa aluksen päällikölle velvollisuus kirjata meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjaan sen haltijan pyynnöstä. Uudella velvollisuudella ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia alusten päälliköiden tai laivaisännän toimintaan. Direktiivillä ei siten arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia työntekijöihin tai elinkeinonharjoittajien toimintaan.

*Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevien ehdotuksien vaikutukset:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevilla muutoksilla arvioidaan olevan seuraavia vaikutuksia yrityksiin ja työntekijöihin:

- *18 §:* Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa koskevan varautumisvelvollisuuden laajentaminen edellyttäisi myös pienempien toimijoiden, kuten taksiliikenteen toimijoiden ja toimijoiden, joilla on vähäisempi määrä linja-auto- tai kuorma-autokalusta, varautumista vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja muihin poikkeusoloihin. Vaikka pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuus olisi suurempia toimijoita suppeampi, vaatisi varautuminen yrityksiltä resursseja esimerkiksi varautumissuunnitelman tekemiseen ja työntekijöiden perehdyttämiseen. Toisaalta varautumisvelvollisuus helpottaisi ja johdonmukaistaisi yritysten ja työntekijöiden toimintaa mahdollisissa poikkeuksellisissa olosuhteissa.
- *109 §:* Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltaa laajentavalla kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa koskevalla muutoksella edistettäisiin laivaliikenteen keskeytystä toimintaa vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Ehdotettu muutos helpottaa laivayritysten elinkeinotoimintaa sekä kelpoisuustodistusten omaavien henkilöiden työllisyyttä poikkeuksellisissa olosuhteissa.
- *179 a §:* Henkilöliikenteen kuljetuspalveluita koskeviin ilmoituksiin liittyvä ehdotus mahdollistaisi liikennöitsijöille aikataulu- ja reittimuutokset sekä vuorojen perumisen ja aloittamisen nykyistä nopeammassa aikataulussa vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa. Lyhyemmän ilmoitusajan johdosta liikennöitsijät voisivat sopeuttaa kustannuksiaan nopeammin ja vakavista normaaliolojen häiriötilanteista tai muista yhteiskunnan poikkeusoloista johtuvat tulonmenetykset jäisivät pienemmiksi.

#### *Yhteiskunnalliset vaikutukset*

*Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevien ehdotuksien vaikutukset:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevilla muutoksilla tavoitellaan yhteiskunnallisten toimintojen turvaamista ja helpottamista normaaliolojen häiriötilanteissa. Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltaa laajentavalla kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa koskevalla muutoksella tavoiteltaisiin tavara- ja rahtikuljetusten jatkuvuuden turvaamista kaikissa olosuhteissa. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen jatkuvuutta, sillä Suomen tuonnista ja viennistä arviolta noin 80–90 prosenttia kulkee laivoilla. Nykysääntely voi vaarantaa merenkulun ja alusliikenteen jatkuvuutta vakavan normaaliolojen häiriötilanteen aikana.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä:* Muutos selkeyttää viranomaisen roolia ja tehtäviä. Tähän asti Liikenne- ja viestintävirasto on sekä tuottanut että

valvonut tuottamaansa palvelua itse. Muutos vaikuttaisi viraston toimintaprosesseihin myönteisesti, kun se voisi hankkia järjestelmäkehityksen kokonaispalveluna toiselta taholta ja virastolle jäisi selkeämmin palveluita valvovan viranomaisen rooli. Muutos vaikuttaa positiivisesti viranomaisen kykyyn hoitaa varsinaisia viranomaiselle kuuluvia tehtäviä. Sen myötä Liikenne- ja viestintävirasto voi kohdentaa resursseja ja työtehtäviä viranomaisen kannalta keskeisiin toimintoihin. Liikenne- ja viestintävirastolta siis lähtisi hallinnollista taakkaa eikä uusia resurssitarpeita muutoksen myötä synny. Liikkumispalvelukatalogin tuottamisen ei ole velvoitettu olevan viranomaistehtävä, joten viranomaistehtäviä muutoksella ei siirrettäisi.

*KEHA-keskukselle siirtyvät maksatustehtävät ja takaisinperintä:* Ehdotetuilla muutoksilla arvioidaan olevan toimivaltaisille ELY-keskuksille myönteisiä vaikutuksia. Maksatusta ja takaisinperintää koskevien tehtävien siirtäminen KEHA-keskukselle ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin. Muutokset tukisivat siten ELY-keskusten toimintaa. Maksatusta ja takaisinperintää koskevien keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi myös valtion rahankäyttöä ja valvontaa ja vähentäisi ELY-keskuksille tehtävien hoitamisesta aiheutuvia kustannuksia (muun muassa atk-järjestelmät).

*Liikennepalvelujen julkinen tuki:* Ehdotetulla muutoksella 174 §:ään arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Valtionavustusten myöntäminen on luonteeltaan operatiivista toimintaa ja soveltuu parhaiten virastolle. Virastouudistuksen myötä valtionavustusten myöntämisestä on keskitetty Liikenne- ja viestintävirastolle, eikä muutoksen arvioida lisäävän viraston työmäärää. Muutoksen myötä ainoastaan virasto hoitaisi määrärahan käytöstä muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä, myös silloin kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista. Ehdotetulla muutoksella on lisäksi selkeyttävä vaikutus hallinnonalan valtionavustustehtävien hoitamiseen.

*Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskokeesta:* Ehdotetulla muutoksella arvioidaan olevan myönteinen ja selkeyttävä vaikutus toimivaltaisen viranomaisen Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävien hoitamiseen.

*Hyväksymispäätöksiä koskevan muutoksenhaun ja hallinnollisten sanktioiden täsmentäminen:* Ehdotetulla muutoksella mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle aiempaa kattavammat keinot puuttua hyväksymispäätöksen nojalla harjoitetussa toiminnassa ilmeneviin puutteisiin. Lisäksi ehdotettu muutos selkeyttää hyväksymispäätöksiin sovellettavia muutoksenhakusäännöksiä.

*Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraavat vaikutukset:* Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraa Liikenne- ja viestintävirastolle erinäisiä hallinnollisia velvollisuuksia, kuten meriväylän luonteisten sisävesiväylien luokittelu. Vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisiä. Suomen sisävesiliikenne on pääasiassa pienimuotoista ja kausiluonteista, joten on epätodennäköistä, että muista jäsenvaltioista tulisi merkittävää määrää työntekijöitä tai yrittäjiä Suomen sisävesille. Muiden jäsenvaltioiden toimijoilla on kyseinen mahdollisuus jo nykyäänkin, mutta viimeisen kymmenen vuoden aikana asiaan liittyviä tiedusteluja on toimijoilta tullut Suomen viranomaiselle vain muutamia. Ei ole tiedossa yhtään tapausta, jossa joku olisi toiminut Unionin pätevyyskirjalla Suomen sisävesillä. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole myöskään hallituksen esityksen kirjoittamishetkellä (5.8.2020) tietoa, että suomalainen olisi hakeutumassa töihin muiden jäsenvaltioiden sisävesille.

*Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevien ehdotuksien vaikutukset:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla arvioidaan olevan seuraavia vaikutuksia viranomaisten toimintaan:

- 18 §: Henkilö- ja tavaraliikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuuden laajentamisella pienempiin toimijoihin arvioidaan olevan selkeyttävä vaikutus toimivaltaisen viranomaisen Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin häiriötilanteissa ja muissa poikkeuksellisissa olosuhteissa. Koska Suomessa on paljon julkisesti järjestettyä liikennettä, joka perustuu kilpailutettuihin hankintoihin, ovat kuljetuksia järjestävät viranomaiset keskeisessä roolissa esimerkiksi tartuntatautien leviämisen torjuntaan varauduttaessa.
- 109 §: Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaa laajentavalla kelpoisuustodistusten voimassaoloaika koskevalla muutoksella arvioidaan olevan Liikenne- ja viestintävirastolle myönteisiä ja toiminnan jatkuvuutta turvaavia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä kelpoisuustodistuksen voimassaoloaika sidotaan kelpoisuustodistuksen pohjana olevan ulkomaisen viranomaisen myöntämän pätevyysasiakirjan voimassaoloaikaan, mikä vähentää Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa vakavan normaaliolojen häiriötilan aikana.
- 173 a §: Ehdotetulla muutoksella valtionrahoituksen käytöstä vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa viranomaisen voi turvata julkista henkilöliikennettä käytettävissä olevalla tai siihen erikseen osoitettavalla rahoituksella. Muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Toimivaltainen viranomaisen on voinut toteuttaa kiireellisiä toimia palvelusopimusasetuksen nojalla, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä. Muutoksella selkeytetään toimintaa vakavan normaaliolojen häiriötilanteessa.
- 179 a §: Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu muutos ilmoitusajan lyhentämisestä vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa mahdollistaa säännöllisen henkilöliikenteen vuorojen karsiutumisen hyvin lyhyellä varoitusaajalla. Vuorojen nopealla karsiutumisella olisi vaikutusta sekä viranomaisten toimintaan että matkustajiin. Mikäli lakannut markkinaehtoinen vuoro olisi luonteeltaan kriittinen esimerkiksi huoltovarmuuden kannalta, toimivaltaisille joukkoliikenteen viranomaisille voisi aiheutua merkittäviä aikatauluhaasteita korvaavan liikenteen hankkimiseksi. Viranomaisten lisäksi matkustajilla voisi olla haasteita järjestää liikkumistaan aikataulujen muuttuessa nopeasti.

#### *Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja vesiliikenteen turvallisuuteen*

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä:* Koska Traffic Management Finland Oy:lla on palvelunaan liikenteenohjaus, heillä on kattava kuva Suomen tiesäästä ja tieliikenteen häiriöistä. Yhdistämällä nämä tiedot reitti- ja aikataulutietoon, pystytäisiin sään ja häiriöiden vaikutus huomioimaan paremmin joukkoliikenteessä ja näin parantamaan sekä turvallisuutta että ennakoitavuutta.

*Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:n* muuttamista koskevalla ehdotuksella mahdollistettaisiin aluksen päällikön ja konepäällikön toimien yhdistäminen myös aiempaa suuremmissa aluksissa. Miehistyksen vahvistaminen siten, että aluksen päällikkö saa toimia aluksen konepäällikönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston tapauskohtaista harkintaa, jossa otettaisiin huomioon turvallisuusnäkökulmat. Ehdotuksessa erikseen edellytettäisiin, että menettely ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Mahdollisuus rajattaisiin vain sellaisiin aluksiin, jossa aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisen turvallisen hoitamisen. Näin ollen ehdotuksella ei arvioida olevan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen.

*Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraavat vaikutukset:* Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin voimaan saattamisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia vesiliikenteen turvallisuudelle. Muiden jäsenvaltioiden myöntämällä pätevyyksillä toimiminen Suomen sisävesiväylillä on jo nykyisellään mahdollista. Lisäksi niillä sisävesiväylillä, jotka luokitellaan meriväylän luonteisiksi alueiksi ja joilla kulkeminen vaatisi laajempaa osaamista, laivaväeltä edellytetään asianmukaisia lisäpätevyksiä.

*Varautuminen vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai merenkulun turvallisuuteen.

- *18 §:* Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla henkilö- ja tavaraliikenteen luvanhaltijoiden varautumisvelvollisuutta ja henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajien ilmoitusaikaa koskevilla muutoksilla ei ole vaikutusta liikenneturvallisuuteen, sillä palveluntarjoajien ammattitaitoon tai lupiin kohdistuvista vaatimuksista ei tingitä.
- *109 §:* Kelpoisuustodistusten voimassaoloaikojen pidentämistä koskevan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovallan laajentamisella tavoitellaan merenkulun jatkuvuutta poikkeuksellisissa oloissa. Ehdotus koskee valmiiksi olemassa olevien kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentämistä, ei kokonaan uusien pätevyysasiakirjojen myöntämistä. Ehdotuksella ei siten ole merkittävää vaikutusta laivaväen ammattitaitoon tai merenkulun turvallisuuteen.

### ***Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta***

*Vaikutukset viranomaisen toimintaan:* Sisävesien ammattipätevyysdirektiivistä seuraa Liikenne- ja viestintävirastolle erinäisiä hallinnollisia velvollisuuksia. Keskeisin Liikenne- ja viestintäviraston uusi velvoite on pyydetessä vahvistaa unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat laivaisännän tai päällikön ilmoittamat tiedot. Ottaen huomioon aiempiin sisävesialan direktiiveihin pohjautuneiden tunnustamispyyntöjä koskevien tiedustelujen vähäinen määrä, vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäiset. Direktiivi edellyttää pientä muutosta Liikenne- ja viestintäviraston rekistereihin meripalvelukirjaan merkittyjen tietojen vahvistamista koskevan pyynnön varalta.

Muilta osin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia koskevilla ehdotuksilla tavoitellaan vallitsevan oikeustilan selkeyttämistä, eikä ehdotuksilla siten arvioida olevan yhteiskunnallisia tai muitakaan vaikutuksia.

### ***Laki Liikenne- ja viestintävirastosta***

*Vaikutukset viranomaisen toimintaan:*

Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolia esitetään edelleen täsmennettäväksi ja selkeytettäväksi. Säädöspohjaa ja viraston toimivaltaa ohjata ELY-keskuksia julkiseen henkilöliikenteeseen, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoitukseen sekä yksityistieasioihin liittyvissä asioissa olisi selkeytettävä tarkentamalla siitä käytettävää kielellistä ilmausta. Ohjauksesta käytettäisiin jatkossa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain kanssa yhtenevää kielellistä ilmausta toimialaohjaus. Muutos selkeyttäisi myös Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston työnjakoa ELY-keskusten ohjauksessa. Esitetyillä muutoksella ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta liikenne- ja viestintäviraston tai ELY-keskusten toimintaan.

## ***Painelaitelaki***

Painelaitelakiin tehtävä muutos on viittaustekninen, eikä siihen liity yhteiskunnallisia tai muita vaikutuksia.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Tähän esitykseen sisältyvien muutosehdotusten arvioidaan oleva sellaisia, että ne voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla.

*Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi:* Suomi on direktiivin valmistelussa pyrkinyt lopputulokseen, jossa direktiivi pantaisiin toimeen mahdollisimman vähäisin vaatimuksin. Direktiivin voimaan saattamisen laajuuden valinnassa on Suomen kohdalla valittavana kaksi vaihtoehtoa: pätevyyskoskevien vaatimuksien soveltamisalan ulkopuolelle jättäytyminen tai hieman laajempi voimaan saattaminen.

Jäsenvaltio voi direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan jättäytyä direktiivin pätevyyskoskevien vaatimusten ulkopuolelle, jos direktiivin soveltamisalaan kuuluvat henkilöt toimivat yksinomaan kansallisilla vesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkkoon ja jotka liikennöivät yksinomaan lyhyillä, paikallista etua palvelevilla matkoilla, joilla etäisyys lähtöpaikasta ei millään hetkellä ylitä 10 kilometriä, tai liikennöivät kausiluonteisesti. Kausiluonteinen liikennöinti on määritelmän mukaisesti sellaista liikennöintiä, jota joka vuosi harjoitetaan enintään kuuden kuukauden ajan. Työvoiman vapaan liikkuvuuden turvaamiseksi tällainenkin jäsenvaltio joutuu kuitenkin toimeenpanemaan joitakin artikloita EU-pätevyyskseen tunnistamisesta ja viranomaisyhteistyöstä.

Suomessa ei tilastoida alusten sisävesillä tekemiä matkoja, eikä matkojen pituuksista siten voida esittää varmoja tietoja. On kuitenkin todennäköistä, että esimerkiksi Saimaan alueella osa matkoista ylittää mainitun kymmenen kilometrin raja-arvon. Myös kausiluontoisuutta koskevaan ehtoon liittyy epävarmuustekijöitä. Esimerkiksi matkustaja-alusliikennöinnin kausi rajoittuu huomattavasti alle kuuden kuukauden, ollen noin 3–4 kuukautta vuosittain, mutta osa lastialuksista liikennöi kaudesta riippuen pidempään. Lastialusten liikennöintikaudet vaihtelevat vuosittaisen jäätilanteen mukaan. Leutona talvena liikennöintikausi voi lastialuksella olla esimerkiksi 9 kuukautta.

Sekä matkan pituutta, että toiminnan kausiluontoisuutta koskevan ehdon ongelmana on Suomen kannalta se, että niiden soveltuvuuden arvioinnissa ei voida käyttää keskiarvoja. Vallitsevan tulkinnan mukaan asetettuja raja-arvoja ei tule ylittää laisinkaan. Direktiivin ulkopuolelle jättäytyminen edellyttäisi siten joko sitä, että Suomessa sisävesiliikennöinti rajattaisiin ainoastaan enintään kymmenen kilometrin pituisiin matkoihin, tai että vuosittainen liikennöintikausi rajattaisiin kestoltaan kuuteen kuukauteen. Suomen sisävesiliikenteen toimijoille tällaisilla rajoituksilla todennäköisesti olisi toiminnan kannattavuutta vakavasti heikentäviä vaikutuksia, eikä tällaisia toimenpiteitä voida muutenkaan pitää tarkoituksenmukaisina. Näin ollen direktiivin voimaansaattamisessa vaihtoehdoksi jää 39 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu tapa.

Direktiivin 39 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltio on velvollinen saattamaan voimaan vain direktiivin tietyt velvoitteet, jos kaikki sen alueella toimivat kansimiehistön jäsenet, matkustajaliikenteen asiantuntijat ja nesteytetyn maakaasun asiantuntijat sekä päälliköt toimivat yksinomaan sellaisilla kansallisilla sisävesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion ve-



siväyläverkostoon. Voimaansaatettavat velvoitteet koskevat keskeisimmiltä osin unionin pätevyksien tunnustamista ja siihen liittyvää viranomaisyhteistyötä, petosten torjuntaa ja sanktioita.

Direktiivin 39 artiklan 2 kohdan mukainen vaihtoehto ei käytännössä merkittävästi eroa direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jättäytymisestä, koska Suomen olisi joka tapauksessa tunnustettava direktiivin mukaiset pätevyudet ja saatettava voimaan hallinnollista yhteistyötä koskevia velvoitteita. Laajempi voimaansaattaminen merkitsee hallinnon velvollisuuksia vähäistä lisäämistä. Alan toimijoiden velvollisuuksien kannalta eri voimaansaattamisen vaihtoehdoilla ei ole eroja.

Molemmissa vaihtoehdoissa jäsenmaan on toimeenpantava 10 artikla pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen osalta. Artikla koskee direktiivin mukaisten pätevyksien tunnustamista. Samalla tunnustetaan unionin alueella myönnetty meripalvelukirjat, joihin sisävesialueella suoritettu meripalvelu kirjataan. Tämä velvollisuus koskee myös sellaisia kolmannen maan myöntämiä pätevyyskirjoja, jotka komissio on direktiivin vaatimusten mukaisesti arvioinut ja tunnustanut.

Kummastakin vaihtoehdosta seuraa velvollisuus luokitella ja ilmoittaa komissiolle ne vesiväylät, joilla vaaditaan pätevyyttä navigoida meriväylän luonteisilla vesiväylillä.

Turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä unionin pätevyyskirjan voimassaolo voidaan keskeyttää. Näiden kahden toimeenpanovaihtoehdon välillä on se ero, että direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäämistä koskevassa vaihtoehdossa jäsenvaltion on pyydettävä pätevyyskirjan myöntäneeltä viranomaiselta pätevyyskirjan keskeyttämistä, kun taas laajempaa voimaan saattamista koskevassa vaihtoehdossa jäsenvaltio voi itse keskeyttää pätevyyskirjan voimassaolon ja kirjata keskeytystä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan. Pätevyyskirjan peruuttamisen voi kuitenkin tehdä vain pätevyyskirjan myöntänyt viranomainen.

Kummassakin vaihtoehdossa jäsenvaltion on varmistettava, että aluksen päällikkö kirjaa suoritettua meripalvelun meripalvelukirjaan, jos meripalvelukirjan haltija sitä pyytää. Samoin kummassakin vaihtoehdossa viranomaisen on vahvistettava kirjaus meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä. Velvollisuus vahvistaa kirjaus ulottuu kuitenkin vain enintään 15 kuukautta vanhoihin tietoihin.

Laajempaa voimaan saattamista koskevaa vaihtoehtoa soveltavan jäsenvaltion on nimettävä toimivaltainen viranomainen 26 artiklan mukaisesti pätevyyskirjan keskeyttämistä ja meripalvelun vahvistamista varten sekä petosten ja laittomien käytäntöjen torjumiseksi. Lisäksi on säädettävä direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista.

Kummankin vaihtoehdon mukaan direktiivin 38 artiklan mukaisia siirtymäsääntöjä on sovellettava vanhojen unioninpätevyyskirjojen voimassaoloon.

*Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi.* Direktiivin Suomea koskevat velvoitteet ovat on yksiselitteisiä, eivätkä jätä kansallista harkintavaraa.

*Liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:ltä.* Vaihtoehtona on se, että mitään ei tehtäisi. Tässä tapauksessa odotettaisiin ITS-direktiivin sekä sen täytäntöönpanoasetusten päivittymistä. Tämän voidaan kuitenkin katsoa hidastavan alan kehitystä sekä liikennejärjestelmälle ja digitalisaation hyödyntämiselle hallitusohjelmaan kirjattuja tavoitteita.

Euroopan komission tarkoituksena kuitenkin on, että jatkossa palveluita kehitetään yhteentoimivaksi. Jatkotyössä huomioitaisiin datan hyödyntämiseen keskittyvän strategian aloitteet ja tavoitteet tiedon paremmasta hyödynnettävyydestä sekä yhteisestä hallintamallista ja säädösympäristöstä. Komissio on myös tuottamassa vertailutietoa palveluiden toimijoista tähän asti eri jäsenmaissa, mutta nämä tiedot eivät ole vielä käytettävissä tämän esityksen antamisen aikana.

## **5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot**

### *Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*

Myös muissa EU-jäsenvaltioissa direktiivien kansallinen täytäntöönpano on kesken, joten tarkkoja tietoja direktiivien täytäntöönpanon suunnitelmista kansallisen liikkumavaran käytöstä on vaikea saada. Lisäksi tehdyt linjaukset voisivat vielä muuttua lainsäädännön valmisteluprosessin edetessä.

Hallituksen esityksen kirjoittamishetkellä (20.7.2020) Ruotsin viranomaisilta saatujen tietojen mukaan Ruotsi ei ole vielä käynnistänyt hanketta direktiivin voimaansaattamiseksi, mutta suunnittelee voimaan saattavansa 39 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut direktiivin edellyttämät toimenpiteet.

### *Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi*

Direktiivin kansallinen täytäntöönpano on kesken myös muissa jäsenvaltioissa. Tietoja direktiivin täytäntöönpanosta muissa jäsenvaltioissa ei ollut saatavilla hallituksen esityksen valmistelun aikana (20.7.2020).

### *Liikkumisen tietopalveluiden järjestäminen*

Pohjoismaissa samankaltaisten tavoitteiden saavuttamiseksi on tehty työtä Norjassa ja Ruotsissa. Ekosysteemi toteutustapana lähentäisi Suomea suhteessa näihin maihin. Norjassa ja Ruotsissa vastaava liikennevälinerajat ylittävä matkatieto on myös osin tai kokonaan keskitettynä yhtiöihin, mutta malli eroaa siinä, että yhtiöt tarjoavat myös loppukäyttäjäpalveluita, jolloin eri yhtiöt ja toimijat toimivat osin tai kokonaan saman brändin alla. Suomessa tarkoitus olisi jättää loppukäyttäjäpalvelut alan toimijoiden kehitettäväksi.

Norjassa on vuonna 2016 perustettu Norjan valtion 100 % omistaja yhtiö Entur, jossa oli 253 työntekijää vuonna 2019. Yhtiön tehtävänä on tarjota yksi kilpailukykyinen ja neutraali digitaalinen kanava matkasuunnitteluun ja kokonaisten matkaketjujen ostamiseen. Yhtiön matkalippu- ja maksupalvelusta voi hankkia lippuja bussi-, raitiovaunu-, juna- ja lauttamatkoille. Kaikki norjalaiset rautatieyhtiöt ovat mukana palvelussa ja palvelun tavoitteena on saada mukaan myös kaikki norjalaiset bussiyhtiöt. Yhtiön palvelu on ITS-direktiivin mukainen liikkumispalvelukatalogi, NAP-palvelu. Norjan valtio tukee palvelua vuosittain 2-4 miljoonalla eurolla. Valtion tuki kohdistetaan sähköisten lippupalveluiden kehittämiseen, julkisen datan hallintaan ja reittioppaiden suunnitteluun. Yhtiö tekee paljon kehitystyötä ja toimii aktiivisesti muun muassa yhteisen NeTEx-rajapintastandardin kehittämisessä Pohjoismaihin. Suomi on ollut mukana seuraamassa NeTEx-yhteistyötä.

Ruotsissa taas julkisen liikenteen palveluiden järjestäminen on vuodesta 1983 alkaen organisoitu vapaaehtoisesti niin kutsuttuna PPP-yhteistyönä Samtrafikken-osaakeyhtiön muodossa. Yhteistyössä on mukana 34 yritystä ja toimijaa sekä noin 20 muuta yhteistyökumppania. Samtra-

fiken työllistää 28 työntekijää ja sen liikevaihto on 8,5 miljoonaa euroa. Tekemällä yhteistyösopimuksen Samtrafiken-osakeyhtiön kanssa, pääsee mukaan valtakunnalliseen Resplus-lippu- ja maksujärjestelmään, jonka avulla myydään yksittäisiä matkoja ja matkaketjuja. Samtrafiken perii pienen välityspalkkion välittämistään lipuista kattaakseen palvelun kustannuksia. Ruotsin Liikenneviraston toimeksiannosta Samtrafiken toimii liikkumispalvelukatalogina, yhteyspisteenä, (NAP-palveluna) kooten aikataulutiedot yhteen tietokantaan ja tarjoten tietoja Resrobot-reittioppaasta. Samtrafiken osallistuu myös standardointikehitykseen ja on mukana NeTEx-rajapintojen kehittämisessä.

## 6 Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle 20.8.2020. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 10.9.2020 mennessä. Lausuntoja annettiin yhteensä xx. Lausunnot ja lausunnoista laadittu lausuntoyhteenveto on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa.<sup>6</sup>

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### Laki liikenteen palveluista

Eduskunnan antaman lausuman (EV 251/2018 vp) mukaisesti hallituksen esityksessä muutettaisiin liikenteen palveluista annetun lain luvut numerojärjestykseen lain luettavuuden ja selkeyden parantamiseksi seuraavasti:

Uusi lukunro	Alkuperäinen lukunro	Pykälänrot	Otsikko (Alkuperäinen otsikko)
<i>I osa</i>	<i>I osa</i>		<i>YLEISTÄ</i>
1 luku	1 luku	1–2 §	Yleiset säännökset
<i>II osa</i>	<i>II osa</i>		<i>LIKENNEMARKKINAT</i>
2 luku	1 luku	3–18 §	Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä
3 luku	2 luku	19–24 §	Kansainvälinen tiekuljetus
4 luku	3 luku	25–41 §	Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä
5 luku	4 luku	42–52 §	Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika
6 luku	5 luku	53–58 §	Rautatieliikenteen markkinat
7 luku	6 luku	59–66 §	Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen
8 luku	7 luku	67–87 §	Rautatieliikenteen pätevyudet
9 luku	8 luku	88–93 §	Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus
10 luku	9 luku	94–95 §	Merenkulku Suomen vesialueella
11 luku	10 luku	96–113 §	Laiivaväen pätevyudet

<sup>6</sup> Lausunnot ja lausuntoyhteenveto löytyvät hankeikkunasta kohdasta Asiakirjat. [<https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/51389/asiakirjat>].

12 luku	11 luku	114–119 §	Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen
13 luku	12 luku	120–129 §	Luvanvarainen lentotoiminta
14 luku	13 luku	130–135 a §	Lentomiehistön pätevyudet ja koulutus
<i>III osa</i>	<i>III osa</i>		<i>LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA</i>
15 luku	1 luku	136–143 §	Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut
16 luku	2 luku	144–149 §	Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta
<i>IV osa</i>	<i>IV osa</i>		<i>PALVELUT</i>
17 luku	1 luku	150–153 §	Henkilöliikennepalvelut
18 luku	2 luku	154–161 §	Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoinnitus
19 luku	3 luku	162–172 §	Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen
20 luku	4 luku	173–175 a §	Liikennepalvelujen julkinen tuki
21 luku	5 luku	176–177 §	Välitys- ja yhdistämispalvelut
<i>V osa</i>	<i>V osa</i>		<i>VIRANOMAISET JA VALVONTA</i>
22 luku	1 luku	178–195 a §	Viranomaisten toiminta
23 luku	2 luku	196–203 §	Viranomaistehtävien hoitaminen
24 luku	3 luku	204–208 §	Liikenteen lääkärijärjestelmä
25 luku	4 luku	209–215 §	Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle
<i>VI osa</i>	<i>VI osa</i>		<i>LIIKENTEEN TIETOVARANNOT</i>
26 luku	1 luku	216–218 §	Liikenneasioiden rekisteri
27 luku	2 luku	219–224 §	Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö
28 luku	3 luku	225–232 §	Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä
29 luku	4 luku	233–235 §	Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot
30 luku	5 luku	236–240 §	Väyläviraston tietovarannot
<i>VII osa</i>	<i>VII osa</i>		<i>SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET</i>
31 luku	1 luku	241–261 §	Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku
32 luku	2 luku	262–268 §	Rangaistussäännökset
<i>VIII osa</i>	<i>VIII osa</i>		<i>VOIMAANTULO</i>
33 luku	1 luku	269 §	Voimaantulo (Entinen Voimaantulo ja siirtymäsäännökset)

34 luku	-	270–271 §	Siirtymäsäännökset
---------	---	-----------	--------------------

Samalla kun lain lukunumerointi muutettaisiin, korjattaisiin myös lain sisäiset viittaukset seuraavasti:

<b>Muutettava kohta</b>	<b>Alkuperäinen sisäinen viittaus</b>	<b>Uusi sisäinen viittaus</b>
<i>II osa: LIIKENNEMARKKINAT</i>		
<i>3 luku: Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä (entinen II osa 2 luku)</i>		
3 §:n 4 momentti	II osa 2 luku	II osa 3 luku
<i>V osa: VIRANOMAISET JA VALVONTA</i>		
<i>22 luku: Viranomaisten toiminta (entinen V osa 1 luku)</i>		
186 §:n 5 momentti	IV osa 1 luku	IV osa 17 luku
<i>V osa: VIRANOMAISET JA VALVONTA</i>		
<i>23 luku: Viranomaistehtävien hoitaminen (entinen V osa 2 luku)</i>		
197 §:n 3 momentti	II osa 6 luku	II osa 7 luku
200 §:n 3 momentti	II osa 1 luku	II osa 2 luku
<i>VI osa: LIIKENTEEN TIETOVARANNOT</i>		
<i>28 luku: Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä (entinen VI osa 3 luku)</i>		
230 §:n 3 momentti	V osa 4 luku	V osa 25 luku
<i>VI osa: LIIKENTEEN TIETOVARANNOT</i>		
<i>29 luku: Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot (entinen VI osa 4 luku)</i>		
233 §:n 1 momentti	VI osa 1–3 luku	VI osa 26–28 luku
<i>VII osa: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET</i>		
<i>31 luku: Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku (entinen VII osa 1 luku)</i>		
248 §:n 1 momentti	II osa 7 luku	II osa 8 luku
249 §:n 1 momentti	II osa 7 luku	II osa 8 luku
250 §:n 1 momentti	II osa 10 luku	II osa 11 luku
<i>VII osa: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET</i>		
<i>32 luku: Rangaistussäännökset (entinen VII osa 2 luku)</i>		
262 §:n 1 momentin 3 kohta	II osa 5 luku	II osa 6 luku
262 §:n 1 momentin 4 kohta	II osa 6 luku	II osa 7 luku
265 §:n 1 momentin 2 kohta	II osa 11 luku	II osa 12 luku
<i>VIII osa: VOIMAANTULO</i>		
<i>33 luku: Voimaantulo (entinen VIII osa 1 luku)</i>		
269 §	- III osa 2 luku 1–5 § - III osa 2 luku 6 § - IV osa 1 luku 11 §	- IV osa 18 luku 154–159 § - IV osa 18 luku 160 § - V osa 22 luku 188 §

	- I osa 1 luku 1 § - IV osa 1 luku 1, 2, 6 ja 7 §  - IV osa 2 luku 2 § - III osa 2 luku 1–5 §	- I osa 1 luku 1 § (säilyy) - V osa 22 luku 178, 179, 183 ja 185 § - V osa 23 luku 197 § - IV osa 18 luku 154–159 §
<i>VIII osa: VOIMAANTULO</i>		
<i>34 luku: Siirtymäsäännökset</i>		
270 §	II osa 1 luku 3 ja 4 §	II osa 2 luku 5 ja 6 §
271 §:n 1 momentin 1 kohta	II osa 1 luku 2 §	II osa 2 luku 4 §
271 §:n 1 momentin 2 kohta	II osa 1 luku 1 §	II osa 2 luku 3 §
271 §:n 1 momentin 3 kohta	II osa 3 luku 1 §	II osa 4 luku 25 §
271 §:n 2 momentti	II osa 1 luku 1 §	II osa 2 luku 3 §
271 §:n 4 momentti	IV osa 1 luku 4 §	V osa 22 luku 181 §

**2 §. Yleiset määritelmät.** Pykälään ehdotetaan tehtäväksi luetteloa selkeyttäviä kielellisiä korjauksia *9 ja 10 kohtiin*. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *11 kohta*, jossa määriteltäisiin hyväksymispäätökset. Hyväksymispäätöksillä tarkoitettaisiin viranomaisen tekemiä päätöksiä, joilla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty tai hylätty.

**3 §. Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä.** Pykälän *4 momentin* viittaus II osan 2 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 3 luvuksi.

**18 §. Henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus.** Pykälän *otsikkoa* muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin maininta taksiliikenneluvan haltijasta. Uusi otsikko olisi *Henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus*. Pykälän voimassa oleva *1 momentti ja 2 momentti* yhdistettäisiin.

Pykälään lisättäisiin uusi *2 momentti*, jolla laajennettaisiin henkilökuljetuspalveluja tarjoavien tieliikenteenluvan haltijoiden varautumisvelvollisuutta. Voimassa olevan lain mukaan varautumisvelvollisuus koskee vain luvanhaltijoita, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa taikka ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa. Edellä mainittujen luvanhaltijoiden on varauduttava kaiken tyyppiin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huomioitava myös valmiuslain vaatimukset. Uusi 2 momentti laajentaisi varautumisvelvollisuuden koskemaan myös taksiliikenteen toimijoita ja toimijoita, joilla on vähäisempi määrä linja-auto- tai kuorma-autokalustoa. Tavaraliikenneluvan haltijoista laajennus koskisi vain niitä, jotka harjoittavat myös henkilökuljetusta.

Pienempien toimijoiden varautumisvelvollisuus olisi suurempia toimijoita suppeampi. Uuden 2 momentin mukaan pienempien toimijoiden olisi varauduttava vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, ja huolehdittava erityisesti tartuntatautien leviämisen ehkäisemiseen, matkustajien terveyteen ja suuronnettomuuden torjuntaan liittyvistä toimenpiteistä. Kun edellä mainittu tilanne on kansallisesti tai alueellisesti vahvistettu, olisi luvanhaltijan laadittava suunnitelma. Suunnitelmaa laadittaessa olisi kiinnitettävä huomiota tartuntatautien torjunnan yleiseen valtakunnalliseen ohjeistukseen, josta vastaavat sosiaali- ja terveysministeriö ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa valtakunnallista ohjeis-

tusta tarkentavia ohjeita. Liikenne- ja viestintävirastolla on kansainvälisten yhteyksiensä ansiosta hyvä käsitys siitä, mitä erityisohjeistusta eri maissa tämän tyyppiseen toimintaan annetaan. Jos luvanhaltija on jäsenenä taksiliikenteen välityskeskuksessa, voisi suunnitelman tehdä myös välityskeskus luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Jos luvanhaltijat tarjoavat viranomaisten järjestämiä palveluja, heidän olisi erityisesti otettava huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus. Edellä mainitun lisäksi luvanhaltijat ja etujärjestöt voisivat laatia mallisuunnitelmia, joita luvanhaltijat voisivat hyödyntää suunnitelmien laatimisessa.

Suomessa on paljon julkisesti järjestettyä liikennettä, kuten kuntien, kuntayhtymien ja valtion hankkimaa julkista henkilöliikennettä, koululaiskuljetuksia, sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia sekä KELA-kyytejä. Osa edellä mainitusta kuljetustarjonnasta perustuu kilpailutettuihin hankintoihin, ja näissä kuljetuksissa myös järjestävät viranomaiset ovat keskeisessä roolissa tartuntatautien leviämisen torjuntaan varauduttaessa.

Pykälän 1 ja 2 momenttiin tehtäisiin lisäksi kielellisiä täsmennyksiä.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että 1 momentissa tarkoitetun varautumissuunnitelman sisällön ja laadinnan lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 2 momentissa tarkoitetun suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta.

**32 §.** *Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla.* Pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, joka mahdollistaisi Liikenne- ja viestintävirastolle tarkempien määräyksiä antamisen hallinnoimansa perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Säännöksellä turvattaisiin kokeiden tasalaatuisuus.

**41 §.** *Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyiden todentavien asiakirjojen tunnustaminen.* Pykälän 2 momentissa korjattaisiin sanamuotoa, siten että ETA-valtiossa sijaitseva yritys muutettaisiin muotoon ETA-valtioon sijoittautunut yritys. Direktiivi 59/2003/EY koskee tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattipätevyyskokeiden tunnustamista ja 1 artiklan b -alakohdan mukaisesti, direktiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää. Käsite sijoittautunut esiin tyy liikennepalvelulain tiekuljetusta koskevissa 27 ja 29 §:ssä, ja myös 41 §:ssä tulisi käyttää tätä käsitettä. Muutoksella yhdenmukaistettaisiin liikennepalvelulain säännöksiä sekä helpotettaisiin säännöksen tulkintaa.

**43 §.** *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin sen viimeinen lause, jonka mukaan asetuksen 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö. Lauseen poistaminen selkeyttäisi säännöstä.

**96 §.** *Laivaväen pätevyyskoskevien säännösten soveltamisala.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen siirretään 112 §:n 2 momentin säännös tunnustamisesta sovellettavasta laista ja toimivaltaisesta viranomaisesta. Säännökseen ehdotetaan lisättäväksi maininta, että ammattipätevyyskokeiden tunnustamisesta annettua lakia sovelletaan, jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin. Täsmennyksen tavoitteena on lisätä lain selkeyttä, sillä esimerkiksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaiset pätevyudet ovat lain 106 §:n mukaan voimassa kyseisessä direktiivissä säädetyn mukaisesti. Lisäksi niiden jäsenvaltioiden, jotka soveltavat sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mahdollistamia vapautuksia kansallisilla sisävesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon, pätevyyskokeiden tunnustamiseen muissa jäsenvaltioissa sovelletaan direktiiviä 2005/36/EY tai direktiiviä 2005/45/EY.

**97 §.** *Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että *22 kohdan* meripalvelua koskevaan määritelmään lisättäisiin maininta meripalvelun tarkoitukseenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kannalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pätevyysvaatimuksen kannalta. Maininta kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on pätevyysvaatimuksena, kuten lain 99 §:n mukaisissa lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimuksissa. Lisäksi kohtaa selkeytettäisiin poistamalla määritelmästä lossien osalta vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta, sillä lossit on jo määritelty saman pykälän 10 kohdassa.

**99 §.** *Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset.* Pykälän *3 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusviraston nimi korjattaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

**101 §.** *Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset.* Pykälän *otsikkoa* ehdotetaan muutettavaksi käsittämään myös painelaitteen käytönvalvojaa koskevan asetuksenantovaltuuden, josta säädetään pykälän 9 momentissa. Uusi otsikko olisi *Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön ja painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset.*

Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä käy selvemmin ilmi se, että aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Lisäksi selkeytettäisiin niitä perusteita, joilla aluksen päällikkö saa toimia myös konepäällikkönä. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös laivaisännän mahdollisuudesta hakea Liikenne- ja viestintävirastolta miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta niin, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, jos toimien yhdistäminen on mahdollista turvallisuusnäkökohdat huomioiden. Tällöin aluksen päälliköllä on oltava vaaditun päällikön pätevyuden lisäksi vähintään tämän pykälän 2 momentin mukainen koneenhoitajankirja.

Vaatus erillisestä konepäälliköstä on turvallisuuden kannalta olennainen kooltaan ja koneteholtaan suurempien aluksien osalta, joissa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu siten, että koneistoa ja alusta ei voida ohjata samanaikaisesti, eikä aluksen päällikön ja konepäällikön tehtäviä siksi voida turvallisesti yhdistää. Sen sijaan pienemmän kokoluokan ja konetehon aluksissa erillinen konepäällikkö ei ole turvallisuuden kannalta välttämätön. Muun muassa luotsiveneiden, vesibussien ja pienten yhteysalusten toiminnan kannattavuuden kannalta aluksen päällikön ja konepäällikön tehtävien yhdistäminen voi olla tarpeen. Näin ollen momenttiin lisättäisiin laivaisännälle mahdollisuus hakea poikkeusta konepäällikkövaatimuksesta sellaisten alusten osalta, joissa on turvallista hoitaa molempia tehtäviä samanaikaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi vahvistaa miehityksen siten, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa edellyttäen, että menettely ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle.

**104 §.** *Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään uusi *2 momentti*, jolla selkeytetään valtioneuvoston valtuutta asetuksella antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeutavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

**106 §.** *Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen.* Pykälään esitetään muutoksia, joilla toimeenpantaisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin velvoitteita. Pykälän *1 momentista* poistettaisiin maininnat direktiivillä kumoutuvista myöntämisperuste- ja pätevyyskirjadirektiiveistä. Lisäksi muutettaisiin soveltamisalaa täsmentävää viimeistä virkettä vastaamaan tehtyjä muutoksia.



Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *2 momentti*, jolla saatettaisiin voimaan 10 artiklan unionin sisävesille myönnettyjen pätevyyskirjojen ja meripalvelukirjojen tunnustamista koskevat säännökset. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi myös 38 artiklan mukaiset siirtymäsäännöksiä koskevat velvoitteet.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *3 momentti*, jossa saatettaisiin voimaan direktiivin edellyttämä viranomaisen velvollisuus luokitella ja ilmoittaa komissiolle alueellaan olevat meriväylän luonteiset sisävesiväylät. Meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi luokitellaan sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 8 artiklan mukaan sellaiset osuudet sisävesiväylistä, joilla sovelletaan kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä tehtyä yleissopimusta, joilla poijut ja merkit ovat merenkulun viitoitusjärjestelmän mukaiset, joilla terrestriaalinen navigointi on tarpeen tai joilla navigointiin tarvitaan merenkulkulaitteita, joiden toiminta edellyttää erityisosaamista. Komissiolle toimitettavaan ilmoitukseen on liitettävä edellä mainittuihin kohtiin tarkoitettuihin kriteereihin pohjautuvat perustelut.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *4 momentti*, jossa saatettaisiin voimaan 10 artiklan 6 kohdassa säädetty velvollisuus. Jos on syytä epäillä, että jokin kolmas maa, jonka pätevyysasiakirjat Euroopan komissio on tunnustanut, ei enää täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava asiasta Euroopan komissiolle sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti.

**107 §.** *Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen.* Pykälän *3 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä käytetty ilmaus ”saamisen edellytyksenä” muutettaisiin yhdenmukaisuuden lisäämiseksi ilmaukseksi ”myöntämisen edellytyksenä”. Lisäksi pykälän *5 momentissa* olevaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta ehdotetaan muutettavaksi siten, että momenttiin lisättäisiin viittaus merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiiviin. Muutoksen tarkoituksena on, että viraston määräyksissä voitaisiin paremmin huomioida unionin sääntelystä seuraavat vaatimukset ja muutostarpeet.

**108 §.** *Laivaväen erityiskoulutus.* Pykälän *3 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että siitä poistetaan maininta matkustaja-aluksesta ja säiliöaluksesta. Lisäksi momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta liikennealueesta. Muutoksella laajennettaisiin valtioneuvoston asetuksenantovaltaa kattamaan IGF- ja polaarilisäpätevyksiä sekä turvatoimiasioita koskevat lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimukset. Ehdotettu yleisluontoisempi muotoilu kattaisi myös mahdolliset muut tulevat lisäkoulutusvaatimukset.

**109 §.** *Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen.* Pykälän *otsikkoa* ehdotetaan muutettavaksi siten, että se kattaisi kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidennyksen. Uusi otsikko olisi *Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen ja kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen.*

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi *4 momentti*, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräysvallasta pidentää 98 §:ssä tarkoitettujen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa vakavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Tunnustamista koskevan kelpoisuustodistuksen voimassaoloa voitaisiin määräyksellä pidentää, jos sitä koskevan alkuperäisen ulkomaalaisen pätevyyskirjan voimassaoloa pidennetään ulkomaalaisen toimivaltaisen viranomaisen toimesta. Kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennyksen olisi vastattava kelpoisuustodistuksen perustana olevan ulkomaisen pätevyyskirjan voimassaoloajan pidennystä. Kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika ei saisi ylittää viittä vuotta. Kelpoisuustodistusten voimassaoloajan

pidennys olisi mahdollista STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä säädettyjen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaan koskevien säännösten valossa.

**110 §.** *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin voimaan saattamiseksi. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siihen lisättäisiin maininta aluksella työskentelyä varten vaadittavista asiakirjatodisteista. Aluksella työskentelyä varten vaadittavalla asiakirjatodisteella tarkoitettaisiin sellaisia asiakirjatodisteita, jota ei vaadita pätevyysasiakirjan myöntämiseksi, vaan työskentelemiseksi aluksella. Näitä asiakirjatodisteita ovat esimerkiksi STCW-yleissopimuksen V-luvun mukaiset matkustaja-aluksen laivaväen lisäpätevyudet, joihin kuuluvat esimerkiksi kriisinhallintaa ja inhimillistä käyttäytymistä koskeva koulutus. Pätevyysasiakirjan myöntämiseksi vaadittavan asiakirjatodisteen tunnustaminen edellyttäisi STCW-yleissopimuksen mukaan sitä, että pätevyysasiakirjan myöntämiseksi suoritettu koulutus on pätevyysasiakirjan myöntäjän valvonnassa. Suomi ei valvo kaikkia ETA-maiden koulutuksia, joten tunnustaminen rajoitettaisiin koskemaan vain aluksella työskentelemiseksi vaadittavia asiakirjatodisteita.

**112 §.** *Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momentista poistettaisiin viittaus sisävesien ammattipätevyysdirektiivillä kumottavaan pätevyyskirjadirektiiviin ja lisättäisiin viittaus sisävesien ammattipätevyysdirektiiviin ja 106 §:ään, johon sisältyisivät tarkemmat määräykset sisävesien ammattipätevyysdirektiivin voimaan saattamiseksi. Samalla korjattaisiin 1 momentin kahden viimeisen virkkeen päällekkäisyys.

Lisäksi pykälän 2 momentti poistettaisiin, ja momentin sisältö siirrettäisiin 96 §:n 1 momenttiin lain selkeyden lisäämiseksi.

**113 §.** *Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisätään maininta asiakirjojen säilyttämisestä joko kirjallisena tai sähköisessä muodossa. Muutoksella täsmennettäisiin tapoja, joilla alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja kelpoisuutta koskeva todistus voidaan säilyttää. Ehdotetulla muutoksella saatettaisiin voimaan merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskevan direktiivin vaatimus. Direktiivin suomenkielisessä versiossa käytetään ilmaisua ”paperiversiona tai digitaalisessa muodossa”, mutta laissa käytettäisiin suomalaisessa lakikielessä yleisesti käytettyä ilmausta. Pykälään tehtäisiin myös selkeyttä lisäävä täsmennys lisäämällä sana ”muu” kelpoisuutta koskevan todistuksen edelle.

**154 §.** *Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot.* Pykälän 2 ja 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia sen Traffic Management Finland Oy:ltä. Tietopalvelun ja sen vaatiman tietojärjestelmän tuottamiseen kuuluu liikkumispalvelun tietojen avaamiseen liittyvien teknisten työkalujen tarjoaminen sekä rajapintatietojen vastaanotto. Jos Liikenne- ja viestintävirasto hankkii palvelun tuottamisen TMF:ltä, sovelletaan tähän palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön rikosoikeudellista virkavastuuta sekä tietosuojaa koskevia säännöksiä heidän suorittaessaan 154 ja 179 §:n mukaisia tehtäviä. Pykälässä mainittaisiin, että vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Ehdotetun muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirastolle jäisi edelleen vastuu 154 §:ssä tarkoitettujen rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavasta tietojärjestelmästä. Muutoksella on

kuitenkin tarkoitus mahdollistaa se, että jatkossa Traffic Management Finland Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi Liikkumispalvelukatalogia. ITS-direktiivin multimodaaliasetuksen edellyttämän Liikkumispalvelukatalogin tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä.

Palvelu siirrettäisiin TMF:lle sopimusjärjestelyn kautta. Tällöin Liikenne- ja viestintävirastolle ei jäisi mitään operatiivisia järjestelmävastuita. TMF ei tulisi ehdotetun siirron myötä tarjoamaan palveluita loppukäyttäjille, vaan tuottaisi palveluita loppukäyttäjäpalveluita tarjoaville toimijoille. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on myös saattaa Liikkumispalvelukatalogin tiedot osaksi laajempaa liikenteen tietoaalustaa, jota koordinoisi Traffic Management Finland Oy. Tietopalveluiden tuottamiseksi tarvittava rahoitus järjestettäisiin yhtiölle myös sopimuksen kautta. Liikenne- ja viestintävirasto ostaisi palvelun ja maksaisi hankinnan sille tehtävään osoitetuista määrärahoista. Palveluiden ostoon käytettävä raha vuosittain, sisältäen Liikkumispalvelukatalogin, SaaS-palvelut ja Digitransit-osuuden, olisi 691 000 euroa.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto hankkii palvelun Traffic Management Finland Oy:ltä, on yksityisten henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajien ilmoitettava 154 §:n mukaisesti olennaiset tiedot Traffic Management Finland Oy:lle, sen ollessa tietopalvelun ja sen vaatiman tietojärjestelmän palveluntarjoaja.

Ehdotettu sääntely mahdollistaisi tietopalvelun tuottamisen ainoastaan Liikenne- ja viestintävirastolle sekä Traffic Management Finland Oy:lle. Tehtävän siirtäminen lain nojalla vain Traffic Management Oy:lle on tarkoituksenmukaista yhtiölle säädetyn tehtävän vuoksi. Traffic Management Finland Oy on valtion täysin omistaman Traffic Management Finland –konsernin emoyhtiö. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavan yhtiön tarkoitus on toimia älykkään liikenteen keskiössä ja tarjota tulevaisuuden liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parantavaa rikkastettua dataa asiakkailleen ja kumppaneilleen. Yhtiön tavoitteesta ja tehtävistä enemmän ks. HE 34/2018 vp. (s.5-8 sekä 18-24). Tämän vuoksi koordinaattorooli ja ekosysteemin kehityksen vauhdittaminen nähdään mahdolliseksi toteuttaa vain mainitun kilpailuneutraalin julkishallinnon toimijan avulla. Liikkumispalvelukatalogin liikennevälinerajat ylittävien matkatietojen saattaminen osaksi laajempaa TMF:n koordinoimaa liikenteen koontitietokantaa edistää parhaiten innovaatioiden ja uusien palvelujen syntymistä.

Muutoksen myötä TMF:n rooli koko Suomen eduksi toimivana organisaationa vahvistuisi. TMF toimisi kansainvälisessä ja Pohjoismaisessa käytännön yhteistyössä tahona, joka edustaa Suomea ja kokoaa suomalaisten toimijoiden kantoja ja näkemyksiä sekä välittää tietoa kansainvälisten ja suomalaisten toimijoiden välillä.

Liikenne- ja viestintäviraston toimiessa ITS-direktiivin toimivaltaisena valvontaviranomaisena se valvoisi edelleen, että Liikkumispalvelukatalogi on ITS-direktiivin edellyttämien vaatimusten mukainen. TMF:n on toiminnassaan huomioitava

**161 §.** *Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen.* Pykälän 2–4 ja 6 momenteista muutettaisiin virastouudistuksen vuoksi Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto Liikenne- ja viestintävirastoksi. Uudistuksen vuoksi pykälän 5 momentti poistettaisiin, sillä eri virastojen välisestä salassa pidettävän tiedon luovutuksesta ei ole enää tarpeen säätää. Pykälän 6 momentin virheellinen viittaus 1 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi 2 momenttiin. Voimassa olevassa säännöksessä viitataan 1 momentin mukaiseen merkittävään häiriöön, vaikka merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittamisesta säädetään pykälän 2 momentissa. Näin ollen momenttiin on tehtävä tekninen viittausmuutos. Pykälän nykyinen 6 momentti esitetään muutettavaksi 5 momentiksi.

**162 §. Hankintamenettelyt.** Pykälän selkeyttämiseksi ehdotetaan lisättäväksi sen *1 momentin* loppuun tarkennus palvelusopimuksen ja hankintalain soveltamisesta. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelussopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi mitä mainituissa hankintalain (1397/2016) 58 ja 131 §:ssä on säädetty suora hankintojen ilmoittamisesta. Momenttiin lisättävät viittaukset hankintalain pykäliin selventäisivät palvelussopimusasetuksen mukaisia suora hankintojen ilmoittamisen menettelyjä.

**165 §. Tarjoajien valinta.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi *3 momentti*, jonka mukaan tarjoajien soveltuvuusvaatimusten täyttymisen ja poissulkemisen edellytysten arviointiin voidaan soveltaa lisäksi mitä hankintalain 87 ja 88 §:ssä on säädetty. Yhteisen eurooppalaisen hankinta-asiakirjan käyttö ja rikosrekisteriotteiden edellyttäminen olisi näin ollen vapaaehtoista.

**171 §. Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen.** Pykälän *2 momentin* voimassa olevan säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta internet-sivuillaan. Lain tulkinnan selkeyttämiseksi momenttiin lisättäisiin viittaus hallintolain (434/2003) 62 §:n yleistiedoksiantoon. Yleistiedoksiantoa käytetään yleensä silloin, kun asiakirja tai päätös on annettava tiedoksi yli 30 hengelle tai kun henkilöiden lukumäärää ei tiedetä. 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 tai päätöksen nähtävillä olosta ilmoitettava myös virallisessa lehdessä.

**173 a §. Liikennepalvelujen julkinen tuki vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa.** Ehdotetaan lisättäväksi *uusi pykälä*, joka koskee valtionrahoituksen käyttöä 173 §:ssä tarkoitettuihin käyttötarkoituksiin vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa ja jonka perusteella viranomainen voi turvata julkista henkilöliikennettä. Palveluntarjoajalle voitaisiin maksaa korvauksia, tukea tai avustusta siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään. Käytännössä pykälän avulla sovelletaan palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohtaa, jonka mukaan toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä. Kiireelliset toimenpiteet hoidetaan käytettävissä olevalla tai siihen erikseen osoitettavalla rahoituksella. Vakavalla normaaliolojen häiriöllä tarkoitettaisiin esimerkiksi luonnononnettomuutta, ihmisen aiheuttamaa tilannetta tai se voi liittyä johonkin yhteiskunnan toimintoon, mutta joka vaikuttaa lyhyellä aikavälillä merkittävästi joukkoliikenteen kysyntää ja tarjontaa alentavasti.

**174 §. Määrärahan kiintiöinti ja käyttö.** Pykälän *otsikko* muutettaisiin muotoon *Määrärahan kohdentaminen ja käyttö*. Pykälän *2 ja 3 momenttia* muutettaisiin siten, että kiintiöinnin sijasta käytettäisiin käsitettä kohdentaminen.

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että kirjaus Liikenne- ja viestintäministeriön mahdollisuudesta käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista, poistettaisiin laista. Jatkossa vain Liikenne- ja viestintävirasto saisi käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen, myös silloin kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista. Samalla 174 §:ää koskevaan liikenteen palvelujen valtionavustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (509/2018) 5 §:ään tehtäisiin vastaavat muutokset.

Lisäksi pykälän *2 momentista* korjattaisiin virheellinen viittaus. Momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle

173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin siten kuin valtioneuvoston asetuksessa (509/2018) tarkemmin säädetään. Voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle ainoastaan 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Virheellisen viittauksen vuoksi laista on puuttunut mahdollisuus myöntää tukea myös liikenteen ostoihin ja hintavelvoitteen korvaamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto on kuitenkin myöntänyt suurten ja keskisuurten kaupunkien julkisen henkilöliikenteen tukea valtioneuvoston asetuksen (509/2018) 4 ja 5 §:n (1217/2018) mukaisesti.

**174 a §.** *Valtionavustuksen maksaminen ja käytön valvominen.* Esitetään lisättäväksi *uusi pykälä*, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus (KEHA-keskus) hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain 174 §:n 3 momentin nojalla myöntämien valtionavustusten maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät. Toimivaltaiset ELY-keskukset valvoisivat tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien hoitamista. Voimassaolevan lain mukaan nämä tehtävät kuuluvat toimivaltaisille ELY-keskuksille, jotka saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kohdentamaa määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin sekä myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin. Maksatustehtävien siirtäminen ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin ja tukisi siten ELY-keskusten toimintaa. Maksatustehtävien keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi lisäksi resurssien hyödyntämistä sekä valtion rahankäyttöä ja valvontaa.

KEHA-keskukselle voidaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 a §:n 2 momentin (1626/2015) nojalla antaa erityislainsäädännössä ELY-keskusten myöntämien avustusten maksamista, käytön valvontaa ja takaisinperintää koskevia tehtäviä.

Pykälän 1 momentissa KEHA-keskus hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin KEHA-keskuksen roolista valtionapuviranomaisena.

**175 §.** *Korvauksen takaisin periminen.* Pykälän *otsikkoa* muutettaisiin muotoon Valtionavustuksen takaisin periminen. Voimassaolevan pykälän otsikkoa selkeytettäisiin tulkintaongelmien minimoimiseksi. Tarkoituksena on, että takaisinperintä koskee kaikkia valtionavustuksia, on kyse sitten korvauksesta, tuesta tai avustuksesta. Vastaavasti pykälän *1 momentin* johdantokappaleen ja 1–4 kohdan käsite korvaus muutettaisiin valtionavustukseksi. Samaten *2 momentin* johdantokappaleeseen ja 1–2 kohtiin käsite korvaus muutettaisiin valtionavustukseksi. Pykälän *3 momenttiin* tehtäisiin vastaavat kielelliset täsmennykset.

**175 a §.** *Valtionavustuksen takaisin perimisen hoitaminen.* Esitetään lisättäväksi *uusi pykälä*, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus (KEHA-keskus) hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät sekä valtion virastoille tai laitoksille osoitettujen määrärahojen käytön seurantatehtävät. Toimivaltaiset ELY-keskukset valvoisivat tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien hoitamista. Voimassaolevan lain mukaan takaisinperintää koskevat tehtävät kuuluvat toimivaltaisille ELY-keskuksille. Takaisinperinnän siirtäminen ei aiheuttaisi ELY-keskuksille tarvetta resurssisiirtoihin ja tukisi siten ELY-keskusten toimintaa. Takaisinperinnän keskittäminen KEHA-keskukselle tehostaisi lisäksi resurssien hyödyntämistä sekä valtion rahankäyttöä ja valvontaa.

KEHA-keskukselle voidaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 a §:n 2 momentin (1626/2015) nojalla antaa erityislainsäädännössä ELY-keskusten myöntämien avustusten maksamista, käytön valvontaa ja takaisinperintää koskevia tehtäviä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä kehittämis- ja hallintokeskus toimisivat 175 a §:n mukaisesti valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

Pykälän 1 momentissa KEHA-keskus hoitaisi toimivaltaisten ELY-keskusten tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät. Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin KEHA-keskuksen rooli valtionapuviranomaisena.

**179 §.** *Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälän 2 momentin mukainen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan velvollisuus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista voitaisiin tehdä myös Liikenne- ja viestintäviraston puolesta toimivalle palveluntarjoajalle. Koska virasto voisi lain nojalla hankkia tietopalvelun vain Traffic Management Finland Oy:ltä, olisi myös ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetulla muutoksella Liikenne- ja viestintäviraston puolesta toimivalla palveluntarjoajalla olisi oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Viraston puolesta toimiva palveluntarjoaja voisi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti, kuten virastokin. Ehdotetun muutoksen myötä viraston puolesta toimiva palveluntarjoaja voisi olla lain nojalla vain Traffic Management Finland Oy. Tietopalveluiden siirrosta tehtävässä sopimusjärjestelyssä huomioidaan rekisterinpitäjän ja –käsittelijän roolit. Tietojen luovutuksessa huomioidaan rikosoikeudellinen vastuu, vahingonkorvausoikeus sekä tietosuojat.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto järjestäisi tietopalvelun 154 §:n mukaisesti hankkimalla sen TMF:ltä, olisi muutosilmoitus tarkoituksenmukaista tehdä myös suoraan tälle palvelun tuottamisesta vastaavalle taholle. Näin palveluntarjoaja voisi käytännössä asettaa muutostiedot helpommin saataville. Tiedot ovat toimijoiden avointa tietoa.

Voimassa oleva 179 § on kansallista lainsäädäntöä, eikä se perustu unionilainsäädäntöön.

**179 a §.** *Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen normaaliolojen häiriötilanteessa.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 179 a §, jonka mukaan joukkoliikenteen muutoksista tulisi vakavassa normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa ilmoittaa viimeistään viisi päivää etukäteen. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan olisi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista, voimassa olevan lain edellyttämän 60 päivän sijaan, siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla avoimesta rajapinnasta. Mikäli Liikenne- ja viestintävirasto ehdotetun 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, on ilmoitus kuitenkin tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle. Olennaisilla muutoksilla tarkoitettaisiin muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä. Lyhyempi ilmoitusaika mahdollistaisi palveluiden nopeamman aloittamisen, lopettamisen ja olennaiset muutokset normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa. Voimassa oleva 179 § on kansallista lainsäädäntöä, eikä se perustu unionilainsäädäntöön.

**181 §.** *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 6 momenttiin ehdotetaan lisäystä, jonka mukaan kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voisi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Vastaava säännös sisältyi myös liikenteen palveluista annetulla lailla kumottuun joukkoliikennelakiin

(869/2009). Säännös lisäisi alueiden yhdenvertaisuutta ja sillä mahdollistettaisiin joustavampi julkinen henkilöliikenne ja sen hankkiminen. Sen myötä esimerkiksi kuntien hankkimia perusopetuksen koulukuljetuksia voitaisiin tehdä tarvittaessa osittain kuntien välillä.

**186 §.** *Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 5 momentin viittaus IV osan 1 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti IV osan 17 luvuksi.

**194 §.** *STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin velvoitteiden voimaansaattamiseksi. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi kattamaan myös sisävesien ammattipätevyysdirektiivi. Uusi otsikko olisi ”STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen”. Lisäksi pykälän 2 ja 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininnat voimaansaattavasta direktiivistä.

**197 §.** *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Pykälän 3 momentin viittaus II osan 6 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 7 luvuksi.

**200 §.** *Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen.* Pykälän 3 momentin viittaus II osan 1 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 2 luvuksi.

**230 §.** *Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 3 momentin viittaus V osan 4 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti V osan 25 luvuksi.

**233 §.** *Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa.* Pykälän 1 momentin viittaus VI osan 1–3 lukuihin ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti VI osan 26–28 luvuiksi.

**241 §.** *Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksenhaun soveltamisala.* Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin kielellisiä muutoksia. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti hyväksymispäätöksiä koskeviin menettelyihin sovellettavien säännösten täsmentämiseksi. Uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja hyväksymispäätöksiä koskevista hallinnollisista seuraamuksista ja muutoksenhausta, sovelletaan tätä lukua.

**242 §.** *Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi koskemaan soveltuvien osien lisäksi hyväksymispäätöksiä. Pykälän otsikkoa muutettaisiin siten, että siinä mainitaan luvan lisäksi hyväksymispäätös. Uusi otsikko olisi *Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*.

Vastaavasti pykälän 1, 2 ja 4 momentteihin ehdotetaan lisättävän maininnat hyväksymispäätöksestä niin, että lupia koskevia peruuttamis-, muuttamis- ja rajoittamismenetelmiä sovellettaisiin myös hyväksymispäätöksiin.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetun muutoksen myötä luvanhaltijan lisäksi toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksynnän. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin myös kielellinen täsmennys.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetulla muutoksella Liikenne- ja viestintävirasto voisi muuttaa tai rajoittaa luvan lisäksi hyväksymispäätöstä tai peruuttaa luvan lisäksi hyväksymispäätöksen, jos momentissa mainitut edellytykset täyttyvät. Kyseisiä edellytyksiä ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että ne koskisivat myös hyväksymispäätöksiä.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetulla muutoksella luvan lisäksi hyväksymistä koskeva päätös voitaisiin peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Lisäksi säädettäisiin, että pykälän 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettun hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräjän tai toistaiseksi.

**242 a §.** *Sisävesiliikenteen ammattipätevyysvoimassaolon keskeyttäminen ja lupa-asiakirjan haltuun ottaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 242 a §, jossa säädettäisiin sisävesidirektiivin mukaisten pätevyysvoimassaolon keskeyttämisestä ja lupa-asiakirjan haltuun ottamisesta. Ehdotettu pykälä liittyy sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklan 2 ja 3 kohdan pätevyysvoimassaolon keskeyttämisestä koskeviin velvoitteisiin sekä 30 artiklaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi keskeyttää pätevyysvoimassaolon, jos se katsoo, että se on tarpeen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvän syyn vuoksi. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi silloin, jos on syytä epäillä, että jokin toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä pätevyyskirja ei täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjä edellytyksiä, luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä koskevat tiedot komission ylläpitämään tietokantaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi ottaa haluunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaolo on keskeytetty. Lupa-asiakirja voitaisiin ottaa haltuun myös keskeyttämisestä koskevan selvityksen ajaksi, jos sen arvioidaan olevan tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklan otsikko on direktiivin suomenkielisessä tekstissä ”Päälliköille myönnettävien unionin pätevyyskirjojen tai erityislupien keskeyttäminen ja peruuttaminen”. Otsikointi antaa ymmärtää, että artikla koskisi vain päälliköille myönnettävien pätevyysvoimassaolon keskeyttämisestä ja peruuttamista. Artikla kuitenkin koskee unionin pätevyyskirjojen tai päälliköille myönnettävien erityislupien keskeyttämisestä ja peruuttamista.<sup>7</sup>

**245 §.** *Huomautus ja varoitus.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 1 momenttiin lisätään kirjaus hyväksymispäätökseen annettavasta huomautuksesta ja varoituksesta. Ehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa huomautuksen tai varoituksen hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä.

---

<sup>7</sup> Direktiivin englanninkielisessä tekstissä otsikko on muodossa ”Suspension and withdrawal of Union certificates of qualification or specific authorisations for boatmasters”.



**248 §.** *Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely.* Pykälän *1 momentin* viittaus II osan 7 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 8 luvuksi.

**249 §.** *Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa.* Pykälän *1 momentin* viittaus II osan 7 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 8 luvuksi.

**250 §.** *Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt.* Pykälän *1 momentin* viittaus II osan 10 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukunumeroinnin mukaisesti II osan 11 luvuksi.

Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan lisäksi muutettavan siten, että siihen lisätään epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt sisävesien ammattipätevyysdirektiivin nojalla tunnus-tetun pätevyyskirjan osalta. Myös tunnustettu pätevyyskirja voitaisiin ottaa haltuun ja toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, joka arvioi pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä. Liikenne- ja viestintäviraston olisi lisäksi kirjattava keskeyttämistä koskevat tiedot komission ylläpitämään tietokantaan.

Ehdotus perustuu sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklaan, jonka mukaan mikä tahansa jäsenvaltio voi väliaikaisesti keskeyttää unionin pätevyyskirjan voimassaolon, jos se katsoo, että keskeyttäminen on tarpeen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.

**260 §.** *Muutoksenhaku hankinta-asioissa.* Pykälää selkeytettäisiin pilkkomalla se useampaan momenttiin. Pykälän *1 momentin* johdantokappaleeseen ja kohtiin sisällytettäisiin tämän lain 162 §:ssä tarkoitettuun hankinta-asiaan sovellettavat hankintalain pykälät. Pykälän *1 momentin* 4 kohtaan lisättäisiin viittaus hankintalain 147 §:n 4 momenttiin. Hankintalain 147 §:n 4 momentti koskee muutoksenhakuaikaa niissä hankinnoissa, joiden ilmoittamiseen sovelletaan, mitä hankintalain 131 ja 58 §:ssä on säädetty. Voimassa olevassa pykälässä on viittaus hankintalain 147 §:n muutoksenhakuaikoja koskeviin 1 ja 3 momentteihin. Ehdotettu lisäys liittyy tämän lain 162 §:n 1 momenttiin ehdotettuun lisäykseen. Ehdotusten tarkoituksena on selvittää palvelussopimusasetuksen mukaisia suorahankintojen ilmoittamismenettelyjä.

Pykälän *2 momenttiin* sisällytettäisiin 1 momentin 2 kohtaa tarkentava säännös, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Pykälän *3 momentti* tarkentaisi 1 momentin 6 kohdan viittausta hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–4 kohtiin.

Lisäksi pykälään lisättäisiin *4 momentti*, jolla tarkennettaisiin tulkintaa koskien 162 §:ssä tarkoitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklan mukaisesti.

Pykälään lisättävään *5 momenttiin* sisällytettäisiin raideliikenteen suorahankintojen muutoksenhaku koskeva säännös. Lisäys liittyy raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevaa hallituksen esityksestä (LVM046:00/2019).<sup>8</sup> Voimassa olevassa pykälässä säädetään siitä, miten julkisista hankinnoista ja käyttösopimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisesti hankintapäätöksiin haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Koska raideliikennelakiin esitetään sääntelyelimelle uutta tehtävää arvioida toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen

---

<sup>8</sup> Raideliikenteen suorahankintoja koskevaa 2 momenttia ehdotetaan lisättäväksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa hallituksen esityksessä (LVM046:00/2019).

palvelut suorahankintana, esitetään 260 §:ään uutta 5 momenttia, joka sisältäisi viittauksen rai-  
deliikennelain 152 a §:ään. Toimivaltainen viranomaisena voi hakea muutosta sääntelyelimen  
tekemään arviointiin ja sen mukaiseen päätökseen valittamalla hallinto-oikeuteen.

**262 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.** Pykälän 1 momentin 3 kohdan viittaus  
lain II osan 5 lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukuumeroinnin mukaisesti II osan 6  
luvuksi. Momentin 4 kohdan viittaus lain II osan 6 lukuun ehdotetaan muutettavaksi niin ikään  
II osan 7 luvuksi.

Ehdotetaan pykälän 2 momenttia kumottavaksi, sillä momenttia koskevan moottorikäyttöisen  
ajoneuvon asiakirjojen koskevien rikkomusten rangaistuksesta säädetään tieliikennelain koko-  
naisuudistuksen voimaantulon (731/2018; HE 180/2017) myötä liikenteen palveluista annetun  
lain 268 §:n 1 momentin 1 kohdassa.

**264 §. Ammattipätevyysäännösten rikkominen.** Pykälän 3 momentti ehdotetaan kumottavaksi,  
sillä moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjojen koskevien rikkomusten rangaistuksesta sääde-  
tään tieliikennelain kokonaisuudistuksen voimaantulon (731/2018; HE 180/2017) myötä liiken-  
teen palveluista annetun lain 268 §:n 1 momentin 2 kohdassa.

**265 §. Luvaton liikenteen koulutustoiminta.** Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus II osan 11  
lukuun ehdotetaan muutettavaksi uuden lukuumeroinnin mukaisesti II osan 12 luvuksi.

**269 §. Voimaantulo.** Pykälän viittaus III osan 2 luvun 1–5 §:ään ehdotetaan muutettavaksi IV  
osan 18 luvun 154–159 §:ksi. Viittaus III osan 2 luvun 6 §:ään ehdotetaan muutettavaksi IV  
osan 18 luvun 160 §:ksi. Viittaus IV osan 1 luvun 11 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 22  
luvun 188 §:ksi. Pykälän viittaus I osan 1 luvun 1 §:ään säilyisi muuttumattomana. Viittaus IV  
osan 1 luvun 1, 2, 6 ja 7 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 22 luvun 178, 179, 183 ja 185  
§:ksi. Viittaus IV osan 2 luvun 2 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan 23 luvun 197 §:ksi.  
Viittaus III osan 2 luvun 1–5 §:ään ehdotetaan muutettavaksi IV osan 18 luvun 154–159 §:ksi.

**270 §. Henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös.** Pykälän viittaus II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ään  
ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 5 ja 6 §:ksi.

**271 §. Muut siirtymäsäännökset.** Pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus II osan 1 luvun 2 §:ään  
ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 4 §:ksi. Momentin 2 kohdan viittaus II osan 1 luvun  
1 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun 3 §:ksi. Momentin 3 kohdan viittaus II osan 3  
luvun 1 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 4 luvun 25 §:ksi.

Pykälän 2 momentin viittaus II osan 1 luvun 1 §:ään ehdotetaan muutettavaksi II osan 2 luvun  
3 §:ksi. Lisäksi 4 momentin viittaus IV osan 1 luvun 4 §:ään ehdotetaan muutettavaksi V osan  
22 luvun 181 §:ksi.

## **Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta**

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 1 momentin 30 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi maininta meripalve-  
lun tarkoituksenmukaisuudesta myönnettävän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen kan-  
nalta STCW-yleissopimuksen liitteen I/1 säännön 1.26 kohdan edellyttämällä tavalla taikka pä-  
tevyysvaatimuksen kannalta. Muutettu määritelmä kattaisi myös tilanteet, jossa meripalvelu on  
pätevyysvaatimuksena. Lisäksi meripalvelun määritelmää on tarpeen muuttaa lossien osalta  
niin, että siitä poistetaan vapaaseen ohjailtavuuteen liittyvä maininta. Lossit on jo määritelty  
muualla samassa pykälässä. Muutos olisi yhdenmukainen liikenteen palveluista annetun lain  
(320/2017) 97 §:n 1 momentin 22 kohtaan tehtävän muutoksen kanssa.

**26 d §.** *Rekisteri laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi sisävesien ammattipätevyysdirektiivin meripalvelukirjaa koskevien velvoitteiden voimaansaattamiseksi. Pykälän *otsikkoa* ehdotetaan muutettavaksi. Uusi otsikko olisi *Meripalvelukirjaa ja rekisteriä laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista koskevat velvoitteet.*

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin voimassa olevaa lakia vastaavasti laivanisännän rekisterinpitovelvollisuudesta. Tietosuojaa koskevat velvoitteet ehdotetaan siirrettäväksi uuteen *3 momenttiin.*

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi *2 momentti*, jossa säädettäisiin sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklan mukaisesta aluksen päällikön velvollisuudesta meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjata meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjaan. Momentissa säädettäisiin lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta miehistön jäsenen pyynnöstä vahvistaa unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot. Meripalveluaika, joka on suoritettu sellaisella sisävesiväylällä, jonka kaikki osuudet eivät ole täysin unionin alueella, katsotaan unionin alueella suoritetuksi. Velvollisuus vahvistaa matkoja koskee enintään 15 kuukautta ennen pyyntöä tehtyjä matkoja. Tarvittavan asiakirjanäytön aitous ja oikeellisuus on oltava todennettavissa.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi *3 momentti*, johon siirrettäisiin voimassa olevan pykälän 1 momentissa säädetyt tietosuojaa koskevat velvoitteet, ja ulotettaisiin ne koskemaan myös meripalveluaikaa ja matkoja koskevien tietojen kirjaamista ja vahvistamista. Momenttiin lisättäisiin myös yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain (759/2004) numero lain selkeyden lisäämiseksi.

## **Laki Liikenne- ja viestintävirastosta**

**2 §.** *Viraston tehtävät.* Pykälän *1 momentin 7 kohtaan* tehtäisiin tekninen muutos, jolla selkeytettäisiin ja tarkennettaisiin edelleen viraston ohjausroolia joukkoliikennepalveluiden eli julkisen henkilöliikenteeseen liittyvissä asioissa. Voimassa olevan lain (1504/2019, HE 91/2019) mukaan virasto voi antaa määrärahan kohdentamisen yhteydessä sen käyttöön liittyvät reunaehdot ja antaa tarvittaessa tähän liittyvää informaatio- ja muuta ohjausta ELY-keskuksille julkista henkilöliikennettä koskevan tehtävän hoitamisessa Väyläviraston alueellista liikennejärjestelmää koskevan toimialaohjauksen lisäksi.

Ehdotettavassa muutoksessa ei ole kyse uudesta tehtävästä, vaan nykyisen ohjauksen sijasta ehdotetaan käytettäväksi käsitettä toimialaohjaus. Joukkoliikennepalveluiden, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erityisrahoituksen sekä yksityistieasioiden ohjauksella tarkoitetaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain 8 §:ssä (31/2015, HE 2019/2014 vp) säädettyä toimialaohjausta. Selvyyden vuoksi laissa käytettäisiin jatkossa samaa kielellistä ilmausta. Esitetyillä muutoksilla selkeytettäisiin edelleen säädöspohjaa ja viraston toimivaltaa ohjata ELY-keskuksia julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvissä asioissa.

Pykälän *1 momentin 8 kohtaa* selkeytettäisiin vastaavasti siten, että kohdan perään lisättäisiin maininta myös rahoitukseen liittyvästä toimialaohjauksesta ehdotetun 7 kohdan tavoin. Esitetty muutos tarkentaisi Liikenne- ja viestintäviraston ohjausroolia saariston liikenne- ja kuljetuspalveluihin ja yksityistieasioihin liittyvissä asioissa.

## **Painelaitelaki**

**100 §.** *Käytön valvojan pätevyysvaihtoehdot aluksilla.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että sen *1 momentin* viittaus laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 4 §:ään korjattaisiin vastaamaan aiempia lakimuutoksia. Ehdotetun korjauksen myötä viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:ään. Lisäksi *2 momenttiin* ehdotetaan tehtäväksi kielellinen lakiviittausta selkeyttävä muutos.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

### *Normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevat ehdotukset*

Pääministeri Sanna Marinin hallitus edellytti touko-kesäkuussa 2020 ministeriöiltä, että ne valmistelevat tarvittavia lainsäädäntömuutoksia, joilla voidaan valmistautua Covid-19-tartuntatauti-epidemian mahdolliseen laajentumiseen syksyllä 2020 sekä joilla voidaan välttää valmiuslain käyttöönotto.

Esityksen valmistelun aikana on tarkasteltu voimassa olevia koronatilanteesta johtuvia väliaikaisia poikkeussäännöksiä (HE 62/2020 vp; EV 50/2020 vp) sekä sellaisia muutoksia, joita tarvittaisiin lisäksi varmistamaan huoltovarmuus ja kuljetusten sujuminen sekä estämään tartuntataudin leviäminen. Jo aikaisemman hallituksen esityksen valmistelun aikana on arvioitu mahdollisuuksia ja viranomaisten toimivaltaa toteuttaa tarvittavat muutokset alemman asteisella lainsäädännöllä, valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viraston määräyksellä. Tähän esitykseen sisältyvät muutosehdotukset ovat sellaisia, jotka voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla. Tavoitteena on, että viranomaisilla on käytössään monipuoliset keinot reagoida nopeasti ja tehokkaasti erilaisiin normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ään ehdotetulla vakavia normaaliolojen häiriötilanteita koskevalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutuksella tavoitellaan merenkulun jatkuvuuden turvaamista. Ehdotettu muutos mahdollistaisi Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä, joilla pidennetään kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa vastaavasti, kuin niiden pohjana olevaa pätevyyskirjaa on poikkeuksellisten olojen vuoksi pidennetty. Kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen on välttämätöntä, jotta kelpoisuustodistuksen nojalla elinkeinoaan harjoittavien henkilöiden on mahdollista jatkaa työssään. Voimassaoloajan pidennys on välttämätöntä toteuttaa viranomaisen määräyksellä, jotta poikkeuksellisten olojen asettamiin erityisvaatimuksiin voidaan reagoida nopeasti ja tehokkaasti. Voimassaoloajan pidennys olisi ajallisesti rajattu.

Edellä kuvatuin perustein normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumista koskevat ehdotukset ovat välttämättömiä ja tarkkarajaisia.

### *Asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksien laajentaminen muilta osin*

Liikenteen palveluista annetun lain 18 §:n 3 momenttiin ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden laajentaminen on välttämätön luvanhaltijoiden vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja muihin poikkeusoloihin varautumisen kannalta. Määräyksenantovaltuus on tarkkarajainen, sillä se mahdollistaa vain suunnitelman sisällöstä ja laadinnasta annetavat tarkemmat tekniset määräykset.

Liikenteen palveluista annetun lain 32 §:ään ehdotettu määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskoikeesta (nk.

koemalli) on välttämätön uuden käyttöön otettavan kokeen tasalaatuisuuden ja sen tarkoituksenmukaisen toteutuksen varmistamiseksi. Määräyksenantovaltuus on rajattu viraston hallinnoiman kokeen sisältöön ja sen toteutukseen, joten se on tarkkarajainen. Koemalli on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY mahdollistama pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto perustason ammattipätevyyden hankkimiselle. Koemalli otetaan Suomessa käyttöön koulutukseen ja nopeutettuun koulutukseen perustuvan vaihtoehdon rinnalle.

Liikenteen palveluista annetun lain 104 §:ään ehdotetun asetuksenantovaltuuden tarkoituksena on selkeyttää lakia ja täsmentää valtioneuvoston valtuutta antaa asetuksella tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

Liikenteen palveluista annetun lain 107 §:ään ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltan laajennus on välttämätön, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksissään ottaa nykyistä paremmin huomioon EU-sääntelystä tulevat vaatimukset ja muutokset.

Liikenteen palveluista annetun lain 108 §:ään ehdotettu muutos laajentaisi valtioneuvoston asetuksenantovaltaa kattamaan nykyiset ja mahdolliset muut tulevat lisäkoulutukset. Asetuksenantovaltuuden laajennus on välttämätöntä, jotta voitaisiin huomioida kansainvälisellä tasolla muuttuneet lisäkoulutusvaatimukset.

#### *Lakiin esitettävien muutosten vaikutukset alemmanasteiseen sääntelyyn*

Liikenteen palveluista annetun lain 174 §:n 1 momenttiin ehdotettu muutos edellyttää liikenteen palveluiden valtionavustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:n muuttamista. Asetus on annettu liikenteen palveluista annetun lain 173 §:n 2 momentin ja valtionavustuslain (688/2001) 8 §:n nojalla.

## **9 Voimaantulo**

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2021.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

Tarkoituksena olisi, että kolmen vuoden kuluttua lain voimaantulosta tehtäisiin jälkiarviointi liikenteen palveluista annetun lain hankintoja koskevista säännöksistä (162–172, 260 §).

## **11 Suhde muihin esityksiin**

### **11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

Eduskunnan käsiteltäväksi on tulossa hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (LVM0025:00/2019), jossa liikennepalvelulakiin tehtäisiin taksiliikenteen osalta tarvittavat korjaukset. Esityksessä ehdotetaan samaa pykälää muutettavaksi, kuin nyt kyseessä olevassa esityksessä. Muutettavaksi ehdotetaan liikenteen palveluista annetun lain 179 §:ää siten, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi jatkossa raportoitava säännöllisesti liikennepalvelulain vaikutuksista. Myös pykälän tietojen toimittamisvelvollisuuteen liittyvää säännöstä täsmennetään. Esitys olisi tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2020.

Eduskunnan käsiteltäväksi on tulossa hallituksen esitys liikennepalvelulain muuttamisesta (LVM046:00/2019), jossa säädettäisiin raideliikennelakiin, liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettuun asetukseen tehtävistä muutoksista. Esitys vaikuttaa liikenteen palveluista annetun lain 260 §:ää siten, että voimassa olevaan pykälään lisättäisiin 5 momentti, jossa säädettäisiin muutoksenhausta rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palveluiden suorahankintoihin. Esitys olisi tarkoitus antaa eduskunnalle syyskuussa 2020.

Eduskunnan käsiteltäväksi on tulossa myös hallituksen esitys liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännön muuttamisesta, jolla tehtäisiin merenkulkua ja ilmailua koskevat muutokset kuuteen lakiehdotukseen. Esityksellä laajennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltuuksia normaaliolojen häiriötilanteissa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa. Esitys olisi tarkoitus antaa eduskunnalle lokakuussa 2020.

## **11.2 Suhde talousarvioesitykseen**

## **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle. Ehdotuksia voidaan arvioida Suomen perustuslaissa (731/1999) turvattujen yksityiselämän suojan (10 §), elinkeinovapauden (18 §) sekä hallintotehtävän antamisen muulle kuin viranomaiselle (124 §) kannalta.

### ***Yksityiselämän suoja (10 §)***

*Meripalvelua koskevien tietojen kirjaaminen ja vahvistaminen yleisen tietosuojasetuksen kannalta*

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:ään ehdotettu muutos koskee laivaisännän ja aluksen päällikön velvollisuutta kirjata meripalvelukirjaan meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä. Kyseisiin menettelyihin sisältyy henkilötietojen käsittelyä. Muutosehdotus koskee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin voimaan saattamista.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että päälliköt kirjaavat direktiivissä tarkoitettujen meripalveluajan ja tehdyt matkat meripalvelukirjaan. Suomen ja muiden jäsenvaltioiden, jotka soveltavat 39 artiklan 2 kohdan täytäntöönpanomääräyksiä, kohdalla tätä velvoitetta on sovellettava vain, jos meripalvelukirjan haltija pyytää kirjaamista. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset vahvistavat miehistön jäsenen pyynnöstä meripalveluaikaa ja matkoja, jotka on tehty enintään 15 kuukauden aikana ennen pyyntöä, koskevat tiedot meripalvelukirjaan sen jälkeen, kun tarvittavan asiakirjanäytön aitous ja voimassaolo on todennettu.

Meripalvelukirjalla tarkoitetaan henkilökohtaista rekisteriä, johon kirjataan miehistön jäsenen työhistoria, erityisesti meripalveluaika ja tehdyt matkat. Laivaisäntä tai aluksen päällikkö käsittelee henkilötietoja vain siltä osin, kuin se kirjaisi meripalvelukirjaan sen haltijan pyynnöstä meripalvelua koskevat tiedot. Liikenne- ja viestintävirastolta meripalvelua koskevien tietojen vahvistaminen mahdollisesti edellyttää pientä muutosta viraston ylläpitämään rekisteriin. Lisäksi sen olisi käsiteltävä henkilötietoja, jos meripalvelukirjan haltija pyytää tietojen vahvistamista.

EU:n perusoikeuskirjan henkilötietojen suojasta säättävän 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Tällaisten tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä tarkoitusta varten ja asianomaisen henkilön suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla.

Henkilötietojen käsittelystä säädetään yleisessä tietosuojasetuksessa<sup>9</sup> ja sitä täydentävässä tietosuojalaissa (1050/2018). Henkilötiedoilla tarkoitetaan kaikkia tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyviä tietoja. Henkilötietojen käsittelyllä tarkoitetaan esimerkiksi toimintoja, joita kohdistetaan henkilötietoihin, kuten esimerkiksi tietojen keräämistä, tallentamista, säilyttämistä, poistamista tai tietojen luovuttamista. Esimerkiksi meripalvelua koskevien tietojen tallentaminen merkitsee henkilötietojen käsittelyä.

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan mukaan käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos ja vain siltä osin, kuin vähintään yksi artiklassa mainituista edellytyksistä täyttyy. Meripalvelukirjaan kirjattavien tietojen ja niiden vahvistamisen osalta henkilötietojen käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi (6 artiklan 1 kohdan c alakohta). Lisäksi tietojen käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi (6 artiklan 1 kohdan e alakohta). Käsittelyn perusta on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 22 ja 25 artikloissa. Kansallisesti käsittelyn perusta sisältyisi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:ään.

Tietosuojasetuksen 5 artiklassa säädetään henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista. Sen 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään ("tietojen minimointi"). Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain voimassa oleva 26 d § edellyttää, että laivanisännän on rekisteriä ylläpitäessään ja siinä olevia tietoja käsitellessään noudatettava yleisen tietosuojasetuksen veloitteiden noudattamista. Nyt ehdotetun muutoksen myötä tätä edellytystä laajennettaisiin koskemaan aluksen päällikköä ja Liikenne- ja viestintävirastoa näiden ylläpitäessä rekisteriä, tehdessä meripalvelua koskevia kirjauksia ja käsitellessä niissä olevia tietoja. Lisäksi meripalveluaikaa ja matkoja koskevien tietojen kirjauksessa ja vahvistamisessa olisi noudatettava sisävesien ammattipätevyysdirektiiviä. Tietojen käsittely rajoittuisi meripalveluaikaa ja matkoja koskeviin ja niihin läheisesti liittyviin olennaisiin tietoihin. Käsittely olisi näin ollen minimointiperiaatteen mukaista.

Henkilötietojen käsittely meripalveluajan ja matkojen kirjaamiseksi ja vahvistamiseksi edistää ihmisten vapaata liikkuvuutta, joka on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin tavoite. Meripalveluajan ja matkojen kirjaaminen ja vahvistaminen ovat olennaisia toimia alan työntekijöiden vapaan liikkuvuuden turvaamiseksi ja työllisyyden edistämiseksi. Näin ollen tietojen käsittely on myös tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi.

On myös huomattava, että henkilötietoja tullaan käsittelemään meripalvelua koskevien tietojen kirjaamisen ja vahvistamisen osalta vain siinä tapauksessa, että meripalvelukirjan haltija sitä erikseen pyytää. Meripalvelukirjan haltijoita ovat sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisella pätevyyskirjalla Suomessa työskentelevä laivaväki. Suomessa ei muutoin ole käytössä meripalvelukirjaa, joten henkilötietojen käsittely kyseiseen tarkoitukseen rajoittuisi vain tilanteisiin, joissa sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyden omaava henkilö ha-

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (2016/679) luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta.

luaa toimia Suomessa. Vastaava toiminta on jo nykyisellään mahdollista, mutta yhtään tunnistamista koskevaa pyyntöä ei ole Suomen viranomaiselle tullut. Kiinnostus toimia sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisella pätevyydellä Suomessa ei arvioida jatkossakaan lisääntyvän, joten henkilötietojen käsittelyn meripalvelua koskevien tietojen kirjaamiseksi ja vahvistamiseksi arvioidaan tulevan olemaan erittäin vähäistä.

#### *Pätevyyksiä koskevien kirjausten ja niihin liittyvien henkilötietojen käsittely yleisen tietosuojasetuksen kannalta*

Liikenteen palveluista annetun lain 242 a ja 250 §:iin ehdotetuilla muutoksilla säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta kirjata komission ylläpitämään tietokantaan pätevyyksien keskeyttämistä koskevat tiedot. Muutosehdotus koskee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin voimaan saattamista. Henkilötietojen käsittelyn perusta on sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 ja 30 artikloissa.

Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin resitaalissa 34 todetaan, että pätevyyskirjoja, meripalvelukirjoja ja laivapäiväkirjoja tämän direktiivin sääntöjä vastaavien sääntöjen mukaisesti myöntävät viranomaiset, mukaan lukien viranomaiset kolmansissa maissa, käsittelevät henkilötietoja. Tämän direktiivin täytäntöönpanoon ja noudattamisen valvontaan osallistuvilla viranomaisilla ja tarvittaessa kyseisiä vastaavia sääntöjä antaneilla kansainvälisillä järjestöillä olisi myös oltava pääsy komission ylläpitämään tietokantaan tämän direktiivin arviointia, tilastointia, vesiliikenteen turvallisuuden ylläpitämistä ja vesiliikenteen helpottamisen varmistamista varten sekä tietojenvaihdon helpottamiseksi kyseisten viranomaisten välillä. Pääsyn edellytyksenä olisi kuitenkin oltava riittävä tietosuojan taso, erityisesti henkilötietojen osalta, ja kolmansien maiden ja kansainvälisten järjestöjen osalta pääsyn edellytyksenä olisi myös oltava vastavuoroisuusperiaate.

Ehdotetun uuden 242 a §:n ja 250 §:ään ehdotetun muutoksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulee kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan. Henkilötietojen käsittely olisi siten tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (6 artiklan 1 kohdan c alakohta).

Tietojen käsittely on myös tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi (6 artiklan 1 kohdan e alakohta). Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 14 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltio voi väliaikaisesti keskeyttää unionin pätevyyskirjan voimassaolon, jos se katsoo, että keskeyttäminen on tarpeen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä. On yleisen edun mukaista, että tiedot pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä jonkin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvästä syystä on yleisesti saatavilla komission ylläpitämässä tietokannassa.

Ehdotukset ovat tietojen minimointiperusteen mukaisia, sillä ehdotusten sanamuoto sallii ainoastaan pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevien tietojen kirjaamisen. Käsiteltävät tiedot ovat siten asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään.

#### *Meripalvelua koskevien tietojen kirjaaminen ja vahvistaminen ja pätevyyksiä koskevien tietojen kirjaaminen perustuslain kannalta*

Henkilötietojen suojasta säädetään Suomen perustuslain 10 §:n 1 momentissa. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa henkilötietojen suojaa koskevan säännöksen lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja sisältyy osittain samassa momentissa turvatun yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee näin ollen turvata oikeus



henkilötietojen suojaan tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta. Yksilön oikeusturva ja yksityisyyden suoja on tarve suojata myös henkilötietojen käsittelyssä.

Perustuslakivaliokunta tarkisti aiempaa kantaansa lausunnossaan PeVL 14/2018 vp tietosuojasetuksen soveltamisen alkamisen johdosta. Valiokunnan mielestä tietosuojasetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuojasetuksen sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuojasetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämättöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä. Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuojasetuksen kanssa. Edellä esitetyn perusteella on arvioitu, että säädösehdotus täyttää perustuslain asettamat vaatimukset, ja laki voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyksessä.

### ***Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §)***

Esitystä tulee tarkastella oikeudesta työhön ja elinkeinonvapauden näkökulmasta. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksellä on tarkoitus vahvistaa jokaisen oikeus hankkia toimeentulonsa työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjäntäkieltoon.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännössä on tunnustettu, että ammattipätevyys suorittamiseen liittyvillä rajoituksilla ja ehdoilla on vaikutusta elinkeinonvapauteen, mutta rajoitukset ovat perusteltuja liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta.

*Liikenteen palveluista annetun lain 101 §:ään ehdotetulla muutoksella*, jolla säädettäisiin laivastuksen mahdollisuudesta hakea Liikenne- ja viestintävirastolta miehityksen vahvistamista ja miehitystodistusta niin, että aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä koneteholtaan alle 750 kilowatin aluksissa, pyritään helpottamaan pienempien aluksien toimintaa. Ehdotuksella on siten esimerkiksi pienen yhteysaluksien ja vesibussien sekä luotsiveneiden elinkeinotoimintaa helpottavia vaikutuksia.

*Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ään ehdotetulla muutoksella*, joilla myönnetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltaa pidentää laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikaa, pyritään turvaamaan kelpoisuustodistusten omaavien henkilöiden mahdollisuudet jatkaa työssäkäyntiään ja elinkeinon harjoittamista vakavan normaaliolojen häiriötilan aikana. Pätevyyskirjojan myöntänyt ulkomainen viranomais saattaa poikkeuksellisissa oloissa pidentää pätevyys voimassaoloaikaa helpottaakseen pätevyyskirjan haltijoiden työtä ja turvatakseen merenkulun jatkuvuuden. Samoista syistä myös kelpoisuustodistuksen voimassaoloaikaa tulee jatkaa vastaamaan alkuperäisen pätevyyskirjan voimassaoloajan pidennystä. Ehdotetulla muutoksella pyritään siten turvaamaan laivaväen työllisyyttä ja merenkulkuun liittyvien elinkeinojen harjoittaminen poikkeuksellisissa oloissa.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai YK:n alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Suomen kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet eivät siten estä ehdotetun kaltaista sääntelyä. Edellä mainittujen pätevyyskysymyksiä ja merenkulkulainsäädännön muutosten tavoitteena on pitää helpottaa merenkulkualan toimijoiden elinkeinotoimintaa ja ylläpitää työllisyyttä myös normaaliolojen häiriötilanteiden aikana. Ehdotuksilla siten turvataan perustuslain elinkeinovapautteen liittyvää oikeutta työhön ja toimeentuloon.

*Direktiivien voimaansaattamiseen liittyvät pätevyyskysymykset koskevat muutosehdotukset* ovat perustuslain mukaisia ja täyttävät Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset. Lakiesityksiä laadittaessa on otettava huomioon myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU:n tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jossa on tunnustettu, että ammattipätevyys suorittamiseen liittyvillä rajoituksilla ja ehdoilla on vaikutusta elinkeinovapautteen, mutta rajoitukset ovat perusteltuja liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, etteivät ehdotetut muutokset sisällä direktiivien voimaansaattamisen osalta perusoikeusherkkiä säännöksiä eikä perustuslakivaliokunnan arvio niiden perustuslainmukaisuudesta tai suhteesta ihmisoikeusvelvoitteisiin ole lähtökohtaisesti tarpeen.

#### ***Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)***

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla 154 ja 179 §:ien muutoksilla ehdotetaan säädettäväksi siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa tuottaa ITS-direktiivin edellyttämän liikkumisen tietopalvelun itse tai hankkia palvelun tuottamisen Traffic Management Finland Oy:lta. Esityksen tarkoituksena on mahdollistaa se, että jatkossa Traffic Management Finland Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi liikennevälinerajat ylittäviin tietoihin liittyvää liikumispalvelukatalogia. Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on myös saattaa liikkumispalvelukatalogin tiedot osaksi laajempaa liikenteen tietoaalustaa, jota koordinoisi Traffic Management Finland Oy. Esityksessä tulee siten arvioitavaksi perustuslain (731/1999) 124 §:n säännökset koskien julkisen hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle.

#### ***Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle***

Perustuslakivaliokunta on arvioinut julkisten hallintotehtävien osakeyhtiöön tapahtuvaa siirtoa aiemmin lausunnossaan (HE 34/2018 vp, PeVL 16/2018). Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Koska etenkin julkisten palvelutehtävien hoitaminen on kuitenkin voitava järjestää joustavasti eikä tällaisten tehtävien antamisesta ole sääntelyn tavoitteiden kannalta tarpeen edellyttää säädettäväksi yksityiskohtaisesti lailla, voidaan hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säätää tai päättää myös lain nojalla. Tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin (HE 1/1998 vp, s. 179/I). Perustuslakivaliokunta on todennut, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella (PeVL 11/2004 vp, s. 2/I, PeVL 11/2002 vp, s. 5/I).

Perustuslain 124 §:ssä on kysymys ensisijaisesti julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle. Perustuslain esitöiden mukaan perustuslain 124 §:n tarkoituksena on rajoittaa julkisten hallintotehtävien osoittamista varsinaisen viranomaiskoneiston ulkopuolelle (HE 1/1998 vp, s. 178). Perustuslain 124 § sallii kuitenkin tietyin edellytyksin rajoitetusti siirtää julkista valtaa ja julkisia tehtäviä muille kuin viranomaisille, kuten valtion liikelaitoksille ja yksityisoikeudellisille yhteisöille (ks. tarkemmin HE 1/1998 vp, s. 178-179).

Perustuslakivaliokunta on lukenut varsinaiseen viranomaiskoneistoon perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä paitsi valtion ja itsehallintoyhdyskuntien normaaliin organisaatioon kuuluvat viranomaiset sekä sellaiset itsenäiset laitoksen kuin Suomen Pankki ja Kansaneläkelaitos, myös kunnallisen työmarkkinalaitoksen ja kunnallisen eläkelaitoksen tapaiset, lähtökohdaisesti kaikkien kuntien yhteiset erityistoimielimet (ks. PeVL 22/2005 vp). Perustuslain 124 §:n esitöissä ei ole erikseen tarkasteltu valtionyhtiöitä, jotka sinänsä ovat jo käsitteellisesti kiinteästi kytköksissä valtioon, samoin kuin valtion ohjaus- ja määräysvallan piirissä jo yksin valtion omistuksen yhtiössä tuottaman äänivallan takia. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin johdonmukaisesti arvioinut valtio-omisteisille osakeyhtiöille annettavia julkisia hallintotehtäviä perustuslain 124 §:n kannalta. (ks. PeVL 16/2018 vp, PeVL 50/2017 vp, PeVL 8/2014 vp ja PeVL 2/2001 vp).

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle. Perustuslain 124 §:ssä julkisella hallintotehtävällä viitataan laajaan hallinnollisten tehtävien joukkoon. Tähän kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp, s. 179/ I). Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 26/2017 vp (s. 48) on tehty esimerkinomaisesti selkoa tehtävistä, joita valiokunta on pitänyt julkisina hallintotehtävinä.

Koska asiassa on kyse kansallisessa laissa Liikenne- ja viestintäviraston suoritettavaksi vastuutetun tehtäväkokonaisuuden siirtämisestä suoritettavaksi yhtiömuodossa valtion kokonaan omistamassa erityistehtävayhtiössä, on edellä mainittua kokonaisuutta arvioitava ensisijaisesti perustuslain 124 §:n nojalla.

Tässä lakiesityksessä ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä koskevia tehtäviä yhtiölle. Toiseksi, siltä osin kuin kysymys on julkisen hallintotehtävän antamisesta yhtiölle, se tehtäisiin lailla tai lain nojalla ja sellaisilla edellytyksillä, että hyvän hallinnon takeet, perusoikeudet ja eri tahojen oikeusturvan toteutuminen voidaan varmuudella varmistaa.

#### *Tarkoituksenmukaisuus*

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II, PeVL 8/2014 vp, s. 3/II, PeVL 16/2016 vp, s. 3). Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 6/2013 vp, s. 2/II, PeVL 65/2010 vp, s. 2/II, PeVL 57/2010 vp, s. 5/I). Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täyttyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön tai yhteisön keskeisiä oikeuksia koskevan päätöksenteon kohdalla (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. myös PeVL 8/2014 vp, s. 4/I).

Perustuslakivaliokunta on painottanut vakiintuneessa lausuntokäytännössä, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täytyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi (PeVL 44/2016 vp, s. 5, PeVL 16/2016 vp, s. 3, PeVL 12/2014 vp, s. 2/II, PeVL 8/2014 vp, s. 3/ II, PeVL 5/2014 vp, s. 3/I, PeVL 23/2013 vp, s. 3/I, PeVL 65/2010 vp, s. 2/II, PeVL 57/2010 vp, s. 5/I, PeVL 48/2010 vp, s. 4/I ja niissä viitatu lausunnot. Ks. myös HE 1/1998 vp, s. 179/II). Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 44/2016 vp, s. 5).

Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin (PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 37/2010 vp, s. 5/I), palvelutarpeen lisääntymiseen (PeVL 6/2013 vp, s. 2/II, PeVL 16/2016 vp, s. 3), palveluiden alueelliseen saatavuuteen (PeVL 11/2004 vp, s. 2/I) ja joustavuuteen (PeVL 6/2013 vp, s. 2/II) sekä toiminnan tehokkuuteen (PeVL 3/2009 vp, s. 4/II). Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota (PeVL 11/2006 vp, s. 2—3, PeVL 26/2017 s. 49). Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydellä (PeVL 23/2013 vp, s. 3/II, PeVL 6/2013 vp, s. 2/II).

Liikenteen tietojärjestelmien kehitys antaa mahdollisuuksia tehokkuuden parantamiseen. Koordinoitu tietojärjestelmä ja automatisoidut prosessit pystyvät myös jalostamaan laajoja tietomääriä sekä jakamaan sitä viranomaisille ja sidosryhmille hyödynnettäviksi. Sirpaleisen tiedon sijaan jatkossa toiminnassa olisi mahdollista keskittyä koko liikennejärjestelmätason vaikutuksiin. Koko liikennejärjestelmän tasoisten vaikutusten saaminen edellyttää erityisosaamista, resursseja ja tiivistä yhteistyötä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa sekä investointeja. Perustettavaksi esitettävällä koordinaatoroolilla ja laajemmalla liikenteen tietopalustalla olisi paremmat edellytykset kehittää ekosysteemiä ja uusi palveluita sekä kyky vastata digitalisoituvan liikenteen haasteisiin kuin virastolla.

Yhtiö kykenisi toimimaan ketterästi ja innovatiivisesti markkinatoimijoiden kanssa. Lisäksi yhtiöllä olisi parempi kyky tuottaa ja kehittää sille määritettyjen tehtävien mukaisia palveluita. Yhtiö kykenisi kehittämään tuotteitaan ja palveluitaan nopeasti ja laadukkaasti muuttuvien asiakastarpeiden mukaisesti. Tällainen ketteruus ja nopeus eivät ole mahdollisia virastomuotoisessa palvelutuotannossa julkiseen budjettitalouteen liittyvien haasteiden vuoksi. Yhtiömuotoinen toiminta lisäisi toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta merkittävästi asiakastarpeiden ymmärryksen ja asiakaspalvelun sekä toiminnan suunnitelmallisuuden parantuessa ja kustannustietoisuuden lisääntyessä, kun yhtiö pyrkii kehittämään kannattavaa toimintaansa pidemmällä tähtäimellä. Lisäksi yhtiö pystyisi omaan liiketoimintansa liittyvän tiedon ja osaamisen avulla luomaan alan muille toimijoille uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennetiedon ekosysteemin kautta.

Nykyisessä mallissa virastolla on ollut myös kaksoisrooli palveluiden tuottamisessa sen ollessa sekä palvelun valvova viranomainen että palvelun tuottaja. Virastolla ei ole myöskään palveluiden kehittämiseksi tarvittavaa erityisosaamista tai resursseja kehittää palvelua toimijoita ja tulevaa EU:n sääntelyä hyödyttävästi. Tiedon jalostaminen on yksi eniten resursseja vaativa työvaihe ja siksi virasto on voinut tehdä vain hyvin pienimuotoista palvelun kehittämistoimintaa.

Nyt käsiteltävänä oleva esitys mahdollistaisi tehtävien paremman organisoimisen ja edellä mainittujen ongelmatilanteiden välttämisen. Esityksellä mahdollistetaan palvelun tuottamisen siirto sellaiselle taholle, jolla on sekä riittävät resurssit että erityisosaaminen tietopalvelun tuottami-

seen sekä sen kehittämiseen. Muutoksella voitaisiin luoda edellytykset liikenteen tietopalveluiden kokonaisvaltaiseen tehostamiseen ja kehittämiseen ja parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin, Tietopalvelun ja tiedon laadun paranemisesta hyötyvät erityisesti alan yksityiset toimijat.

Muutos vaikuttaisi positiivisesti viranomaisen kykyyn hoitaa varsinaisia viranomaiselle kuuluvia tehtäviä. Sääntelymuutos parantaisi hallinnon tuottavuutta ja joustavuutta sekä loisi edellytyksen resurssien tehokammalle käytölle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi kohdentaa resursseja ja työtehtäviä viranomaisen kannalta keskeisiin toimintoihin.

#### *Siirtyvistä tehtävistä yleisesti*

Nyt siirrettäväksi ehdotetuissa tehtävissä on kyse tietopalvelun tuottamiseen liittyvästä tehtävästä. Siirrettäväksi ehdotetut tehtävät koostuisivat tietopalvelun ja siihen liittyvän tietojärjestelmän tuottamis-, ylläpito- sekä kehittämistehtävistä. Liikkumispalvelukatalogin tuottaminen ja ylläpito on kansallisessa laissa osoitettu Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Virasto on vastannut henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajien olennaisten tietojen antamista varten vaadittavista rajapinnoista sekä rajapintojen käyttämiseksi tarvittavasta tietojärjestelmästä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on tarjonnut teknistä palvelua, jolla toimijoiden tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

ITS-direktiivin edellyttämän NAP-palvelun tuottaminen ja ylläpito on kansallisessa laissa osoitettu viranomaiselle. Direktiivi ei kuitenkaan edellytä palvelun tuottamisen olevan viranomaisen tehtävä, vaan palvelu voidaan toteuttaa eri muodoissa ja jäsenvaltiot voivat määritellä, mikä toimija vastaa palvelun tiedon tarjonnasta. Ehdotetulla muutoksella yksityiset yritykset voidaan viraston tehtävien siirron myötä velvoittaa antamaan tietojaan toiselle yksityiselle yritykselle, Traffic Management Finland Oy:lle. Palvelun tiedot ovat avointa toimijoiden tietoa. Jos tiedot on sisällytetty yhteyspisteeseen, on yhteyspisteen oltava direktiivin vaatimusten mukainen. Tätä vaatimustenmukaisuutta valvoisi muutoksen jälkeenkin Liikenne- ja viestintävirasto.

Muutoksella ei siten siirry merkittävää julkista valtaa muulle kuin viranomaiselle. Vaikka kotimaisessa laissa palvelun tuottaminen ja siihen liittyvät vastuut ovat olleet viranomaiselle osoitettuina, tehtävä ei kuitenkaan luonteeltaan ole sellainen, että sen täytyisi olla viranomaistehtävä. Palvelun tuottamisella, sen ylläpidolla ja kehittämisellä ei myöskään luoda oikeuksia ja velvollisuuksia yksityisille henkilöille ja yhteisöille.

#### *Perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten turvaaminen*

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 50/2017 vp, s. 3; PeVL 33/2004 vp, s. 7; PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Liikenteen palveluista annettuun lakiin on jo nykyisellään otettu säännös rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Lisäksi liikenteen palveluista annetussa laissa on informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin (412/1974). Sitä vastoin lakiin ei ole otettu viittausta hallinnon yleislakeihin. Lakiin ei ole perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä yleensä sisällyttää viittausta hallinnon yleislakeihin, sillä hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 50/2017 vp, s. 3; PeVL 42/2005 vp, s. 3).

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä on myös yksityiselle annetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonta (PeVL 40/2002 vp, s. 4; PeVL 62/2014 vp, s. 3) sekä kelpoisuusehdot (PeVL 40/2002 vp, s. 4). Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (PeVL 26/2017 vp, s. 50; PeVL 24/2001 vp, s. 4). Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä olisi myös liikenteen palveluista annetun lain 138 §:n mukaisilla tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajaan kohdistuvilla vaatimuksilla. Vaatimukset kohdistuvat erityisesti tarjoajan luotettavuuteen, toimintaedellytyksiin sekä henkilöstön osaamiseen.

Yhtiöön sekä siirrettäväksi ehdotetun palvelun tuottamiseen kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään myös liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteen palveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Ehdotetulla muutoksella lain 154 §:n 2 momentin mukaan tietopalvelun palveluntarjoaja ja sen henkilöstöön sovelletaan myös rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154 ja 179 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Merkityksellistä on myös se, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii ITS-direktiivin toimivaltaisena valvovana viranomaisena. Virasto valvoo tässä esityksessä ehdotetun liikkumispalvelukatalogin vaatimustenmukaisuutta ja olisi edelleen muodollisesti vastuussa palvelun tuottamisesta.

### *Soveltaminen Ahvenanmaalla*

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä.

Liikenneasioissa valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä päättäminen sekä niiden voimassaolon jatkaminen. Toimivaltainen viranomainen näissä asioissa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

### *Ponsi*

Koska ammattipätevyyskierroksen tunnistamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/EY ja 96/50/EY kumoamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2017/2397 sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyyskirjojen keskinäisestä tunnistamisesta

annetun direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2019/1159 on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 262 §:n 2 momentti ja 264 §:n 3 momentti, sellaisena kuin ne ovat laissa 1505/2019,

*muutetaan* I osan 1 luvun 2 §:n 9 kohta ja 10 kohta, II osan 1 luvun numero 2:ksi, mainitun luvun 3 §:n 4 momentti, mainitun luvun 18 §, mainitun osan 2 luvun numero 3:ksi, 3 luvun numero 4:ksi, mainitun luvun 41 §:n 2 momentti ja 43 §:n 2 momentti, 4 luvun numero 5:ksi, 5 luvun numero 6:ksi, 6 luvun numero 7:ksi, 7 luvun numero 8:ksi, 8 luvun numero 9:ksi, 9 luvun numero 10:ksi, 10 luvun numero 11:ksi, mainitun luvun 96:n 1 momentti, mainitun luvun 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti, 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 104 §, 106 §, 107 §:n 3 ja 5 momentti, 108 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 110 §:n 2 momentti, 112 § ja 113 §, mainitun osan 11 luvun numero 12:ksi, 12 luvun numero 13:ksi, 13 luvun numero 14:ksi, III osan 1 luvun numero 15:ksi, mainitun osan 2 luvun numero 16:ksi, IV osan 1 luvun numero 17:ksi, mainitun osan 2 luvun numero 18:ksi, mainitun luvun 154 §, 161 §, mainitun osan 3 luvun numero 19:ksi, mainitun luvun 162 §:n 1 momentti, 171 §:n 2 momentti, mainitun osan 4 luvun numero 20:ksi, mainitun luvun 174 §, mainitun luvun 175 §:n otsikko ja 1–3 momentti, mainitun osan 5 luvun numero 21:ksi, V osan 1 luvun numero 22:ksi, mainitun luvun 179 §:n otsikko ja 2 momentti, mainitun luvun 181 §:n 6 momentti, 186 §:n 5 momentti ja 194 §, mainitun osan 2 luvun numero 23:ksi, mainitun luvun 197 §:n 3 momentti ja 200 §:n 3 momentti, mainitun osan 3 luvun numero 24:ksi, 4 luvun numero 25:ksi, VI osan 1 luvun numero 26:ksi, mainitun osan 2 luvun numero 27:ksi, 3 luvun numero 28:ksi, mainitun luvun 230 §:n 3 momentti, mainitun osan 4 luvun numero 29:ksi, mainitun luvun 233 §:n 1 momentti, mainitun osan 5 luvun numero 30:ksi, VII osan 1 luvun numero 31:ksi, mainitun luvun 241 §, 242 §, 245 §, 248 §:n 1 momentti, 249 §:n 1 momentti, 250 §:n 1 momentti ja 260 §, mainitun osan 2 luvun numero 32:ksi, mainitun luvun 262 §:n 1 momentti ja 265 §:n 1 momentti, VIII osan 1 luvun numero 33:ksi, mainitun osan 269–271 §,

sellaisina kuin niistä ovat 161 § laissa 286/2018, 2 §:n 9 kohta, 41 §:n 2 momentti, 43 §:n 2 momentti, 96 §:n 1 momentti, 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti ja 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 106 §, 108 §:n 3 momentti, 113 §, 262 § 1 momentin 3 ja 4 kohta laissa 301/2018, 2 §:n 10 kohta laissa 579/2018, 107 §:n 5 momentti, 112 §:n 1 ja 2 momentti, 154 §, 194 §, 200 §:n 3 momentti, 233 §:n 1 momentti, 242 §, 248:n § 1 momentti ja 250 §:n 1 momentti laissa 984/2018, 18 §, 107 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 110 §:n 2 momentti, 174 §, 179 §:n 2 momentti, 186 §:n 5 momentti, 197 §:n 3 momentti, 230 §:n 3 momentti, 241 §, 245 §, 249 §:n 1 momentti, 260 § ja 265 § 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 3 §:n 4 momentit, 104 § laissa 1505/2019, sekä

*lisätään* VIII osaan 34 luku, 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, 11 kohta, 32 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 371/2019, 7 momentti, 109 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, 4 momentti, 165 §:ään 3 momentti, 173 a §, 174 a §, 175 a §, 179 a § ja 242 a § seuraavasti:

#### I OSA

#### YLEISTÄ



## 1 Luku

### Yleiset säännökset

#### 2 §

#### *Yleiset määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 
- 9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa;  
10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin; ja  
11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty tai hylätty.

## II OSA

### LIIKENNEMARKKINAT

## 2 Luku

### Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

#### 3 §

#### *Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

---

Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään 3 luvussa.

#### 18 §

#### *Henkilö-, tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus*

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että yrityksen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Luvanhaltijan on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Luvanhaltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa on otettava huomioon yrityksen harjoittaman henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

Erikseen vahvistetuissa tilanteissa taksiliikenneluvan haltijan ja muun kuin edellä 1 momentissa tarkoitetun henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on varauduttava vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, ja huolehdittava erityisesti tartuntatautien leviämisen

ehkäisemiseen, matkustajien terveyteen ja suuronnettomuuden torjuntaan liittyvistä toimenpiteistä. Kun edellä mainittu tilanne on kansallisesti tai alueellisesti vahvistettu, luvanhaltijan on laadittava suunnitelma, jonka laadinnassa on huomioitava sosiaali- ja terveysministeriön sekä Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen antamat tartuntatautien torjumiseen liittyvät ohjeet ja määräykset sekä Liikenne- ja viestintäviraston tarvittaessa antamat tarkentavat ohjeet. Jos luvanhaltija on jäsenenä taksiliikenteen välityskeskuksessa, voi suunnitelman tehdä myös välityskeskus luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Jos luvanhaltijat tarjoavat viranomaisten järjestämiä palveluja, heidän on erityisesti otettava huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman ja 2 momentissa tarkoitettua suunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

### 3 Luku

#### **Kansainvälinen tiekuljetus**

---

### 4 Luku

#### **Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä**

#### 32 §

*Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla*

---

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hallinnoimansa perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.

### 5 Luku

#### **Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika**

#### 41 §

*Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyuden todentavien asiakirjojen tunnustaminen*

---

Edellä 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhhteessa muuhun ETA-valtioon sijoittuneeseen yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyuden osoittavaa asiakirjaa.

---

#### 43 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset*

---

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.

---

6 Luku

**Rautatieliikenteen markkinat**

---

7 Luku

**Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen**

---

8 Luku

**Rautatieliikenteen pätevyudet**

---

9 Luku

**Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus**

---

10 Luku

**Merenkulku Suomen vesialueella**

---

11 Luku

**Laivaväen pätevyudet**

96 §

*Laivaväen pätevyysä koskevien säännösten soveltamisala*

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen. Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin, tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyyden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015), jäljempänä *tunnustamislaki*. Liikenne- ja viestintävirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

---

97 §

*Laivaväen pätevyysä koskevat määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

---

22) *meripalvelulla* myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta;

---

#### 99 §

##### *Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset*

---

Kotimaanliikenteen liikennealueilla II ja III toimivalla lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä neljä kuukautta meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurin koulutus ja meripalvelu on osoitettava Liikenne- ja viestintäviraston antamalla todistuksella, ja ne voidaan korvata kalastusaluksen laivurinkirja B:llä.

---

#### 101 §

##### *Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön ja painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset*

Aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Aluksen päällikkö saa kuitenkin toimia myös konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Laivanisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voi myös vahvistaa miehityksen ja antaa miehitystodistuksen laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 6 §:ssä säädetyllä tavalla siten, että aluksen päällikkö, jolla on siihen vaadittava pätevyys, saa toimia konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 750 kilowattia ja jossa aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdollistavat molempien toimien yhtäaikaisten hoitamisen. Menettely ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle.

---

#### 104 §

##### *Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset*

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.

#### 106 §

##### *Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen*

Vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 87/540/ETY, jäljempänä *liikenteenharjoittamisdirektiivi*, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa siten, kuin ammattipätevyysien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*, 10 artiklassa säädetään. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset ovat voimassa lukuun ottamatta artiklan 2 kohdan velvoitteita.

Liikenne- ja viestintävirasto luokittelee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisten edellytysten täytyessä Suomen alueella olevat sisävesiväylän osuudet meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi ja ilmoittaa nämä Euroopan komissiolle.

Jos on syytä epäillä, että jokin kolmas maa, jonka pätevyysasiakirjat komissio on tunnustanut, ei enää täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava asiasta Euroopan komissiolle sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti.

#### 107 §

##### *Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen*

---

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 114 ja 116 §:n mukaisesti.

---

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeiden ja suositusten sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

#### 108 §

##### *Laivaväen erityiskoulutus*

---

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä alustyyppin, liikennealueen ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös STCW-, ja SOLAS-yleissopimusten ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

#### 109 §

*Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen ja kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen*

---

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 98 §:ssä tarkoitettujen laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikojen jatkamiseksi vakavan normaaliolojen häiriötilanteen tai muun yhteiskunnan poikkeusolon aikana. Kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennys saa olla voimassa vain niin kauan, kuin siihen liittyvä ulkomaisen viranomaisen myöntämä pätevyyskirja on voimassa. Kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika ei saa ylittää viittä vuotta.

110 §

*Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen*

---

ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai aluksella työskentelyä varten vaadittava asiakirjatodiste on tunnustettava.

---

112 §

*Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa kirjallisesta hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. Sisävesien ammattipätevyyksien osalta sovelletaan kuitenkin, mitä säädetään 106 §:ssä.

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

113 §

*Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen*

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja muu kelpoisuutta koskeva todistus on säilytettävä kirjallisena tai sähköisessä muodossa siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen ja muun kelpoisuutta koskevan todistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä, ellei pätevyuden, lisäpätevyuden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

12 Luku

**Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen**

---

13 Luku

## **Luvanvarainen lentotoiminta**

---

### 14 Luku

#### **Lentomiehistön pätevyudet ja koulutus**

---

### III OSA

## **LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA**

### 15 Luku

#### **Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut**

---

### 16 Luku

#### **Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta**

---

### IV OSA

## **PALVELUT**

### 17 Luku

#### **Henkilöliikennepalvelut**

---

### 18 Luku

#### **Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus**

#### 154 §

##### *Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot*

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (avoin rajapinta). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavasta tietojärjestelmästä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava

Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun Traffic Management Finland Oy:ltä. Palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä heidän suorittaessaan tässä momentissa säädettyjä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Edellä 2 momentin mukaisesti osoitetun palveluntarjoajan on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

## 161 §

### *Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen*

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on ilmoitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 2 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

## 19 Luku

### **Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen**

## 162 §

### *Hankintamenettelyt*

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklassa. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi mitä hankintalain (1397/2016) 58 § ja 131 §:ssä on säädetty suora hankintojen ilmoittamisesta.



165 §

*Tarjoajien valinta*

---

Tarjoajien soveltuvuusvaatimusten täyttymisen ja poissulkemisen edellytysten arviointiin voidaan lisäksi soveltaa, mitä mainitun lain 87 ja 88 §:ssä on säädetty.

171 §

*Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen.*

---

Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta hallintolain (434/2003) 62 §:n mukaisesti.

---

20 Luku

**Liikennepalvelujen julkinen tuki**

173 a §

*Liikennepalvelujen julkinen tuki vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa*

Vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa palveluntarjoajalle voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta siten kuin unionilainsäädännössä säädetään.

174 §

*Määrärahan kohdentaminen ja käyttö*

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan tai sen osan kohdentamisesta toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kohdentamaa määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

174 a §

### *Valtionavustuksen maksaminen ja käytön valvominen*

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta 174 §:n 3 momentin mukaiset maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

### 175 §

#### *Valtionavustuksen takaisin periminen*

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun valtionavustuksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu valtionavustus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos valtionavustuksen saaja on:

1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun valtionavustuksen tai sen osan;

2) antanut valtionavustuksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan valtionavustuksen saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;

3) käyttänyt valtionavustuksen olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; tai

4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut valtionavustusta koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun valtionavustuksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun valtionavustuksen kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

1) valtionavustuksen saaja on kieltäytynyt antamasta valtionavustuksen maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyt tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai

2) valtionavustuksen on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

Valtionavustuksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle valtionavustuksen maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

---

### 175 a §

#### *Takaisinperintään liittyvien tehtävien hoitaminen*

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät 175 §:n mukaisesti.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.

### 21 Luku

#### **Välitys- ja yhdistämispalvelut**

---

## V OSA

### VIRANOMAISET JA VALVONTA

#### 22 Luku

##### Viranomaisten toiminta

###### 179 §

###### *Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät*

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta.

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, on ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirastolla tai sen puolesta toimivalla palveluntarjoajalla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen puolesta toimiva palveluntarjoaja voi luovuttaa kyseiset tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista sekä siinä tarkoitetuista määräajoista.

Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on ajanjaksona, joka alkaa 16 päivänä maaliskuuta 2020 ja päättyy 31 päivänä lokakuuta 2020, ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla avoimesta rajapinnasta.

###### 179 a §

###### *Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen normaaliolojen häiriötilanteessa*

Edellä 179 §:n 2 momentissa säädetystä poiketen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla avoimesta rajapinnasta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, on ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.

## 181 §

### *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

---

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

---

## 186 §

### *Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset*

---

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään 17 luvun säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

## 194 §

### *STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen*

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto on STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee erityisopimuslain 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille ja muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

## 23 Luku

### **Viranomaistehtävien hoitaminen**

## 197 §

### *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus*

---

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja

viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 §:ssä ja 135 §:ssä tarkoitettusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

---

## 200 §

### *Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*

---

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

---

## 24 Luku

### **Liikenteen lääkärijärjestelmä**

---

## 25 Luku

### **Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle**

---

## VI OSA

### **LIIKENTEEN TIETOVARANNOT**

## 26 Luku

### **Liikenneasioiden rekisteri**

---

## 27 Luku

### **Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö**

---

## 28 Luku

### **Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä**

## 230 §

*Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä*

---

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai 25 luvussa tarkoitettua tehtäväänsä varten.

29 Luku

**Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot**

233 §

*Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa*

Sen lisäksi, mitä 26–28 luvussa ja muualla säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

---

30 Luku

**Väyläviraston tietovarannot**

---

VII OSA

**SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET**

31 Luku

**Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku**

241 §

*Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksenhaun soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Mitä 242 §:n 2–5 momentissa ja 245 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske 39 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevydestä.

Jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa ei säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.

Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin hyväksymispäätöksiä koskevista hallinnollisista seuraamuksista ja muutoksenhausta, sovelletaan tätä lukua.

242 §

*Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi

tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai hyväksymispäätöstä tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa; tai

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyydestä ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Lupa tai hyväksymispäätös voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

#### 242 a §

##### *Sisävesiliikenteen ammattipätevyuden voimassaolon keskeyttäminen ja lupa-asiakirjan haltuun ottaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto voi turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvästä syystä keskeyttää unionin sisävesiliikenteen pätevyyskirjan voimassaolon sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä säädetyn mukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulee kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan ilman aiheetonta viivytyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa haluunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaolo on keskeytetty. Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa myös asian selvittämisen ajaksi, jos se on tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei keskeytetä.

#### 245 §

##### *Huomautus ja varoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävää.

hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitetun ilmoituksenva-  
raisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon  
ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai mää-  
räyksiä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa  
tarkoitettun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toi-  
minnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut  
toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta  
ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään  
merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

## 248 §

### *Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely*

Jos 8 luvussa tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA-valtiossa, ei  
täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenne- ja vies-  
tintäviraston on pyydettävä asianomaisen ETA-valtion toimivaltaista viranomaista peruutta-  
maan lupakirja tai tekemään lisätarkastuksia. Viraston on ilmoitettava pyynnöstä Euroopan ko-  
missiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

## 249 §

### *Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää 8 luvussa tarkoitettulta veturinkuljettajalta liikkuvan  
kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan  
uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odot-  
taessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaati-  
mukseen.

## 250 §

### *Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt*

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenne- ja viestintäviraston an-  
tama 11 luvussa tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus sekä sisä-  
vesien ammattipätevyysdirektiivin mukainen pätevyyskirja, jos on syytä epäillä, että henkilö on  
tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumuk-  
seen. Haltuun otettu asiakirja on toimitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka  
on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen pe-  
ruuttamisesta tai sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon  
keskeyttämisestä. Liikenne- ja viestintäviraston on kirjattava sisävesien ammattipätevyysdirek-  
tiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä koskevat tiedot ilman aiheetonta  
viivytystä Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan.

## 260 §

### *Muutoksenhaku hankinta-asioissa*



Tämän lain 162 §:n tarkoitetussa hankinta-asiassa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta, mitä hankintalain:

- 1) 132–134 §:ssä säädetään hankintaoikaisun tekemisestä, sen vireilletulosta sekä hankintaoikaisun käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsittelyyn;
- 2) 145 §:ssä säädetään muutoksenhakuun oikeutetusta;
- 3) 146 §:n 1 momentissa säädetään muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;
- 4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momentissa säädetään muutoksenhakuajasta;
- 5) 148 §:ssä säädetään muutoksenhausta ilmoittamiseen hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;
- 6) 149, 151 ja 152 §:ssä, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohdassa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ssä säädetään käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;
- 7) 169 §:ssä säädetään vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa on todettu muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös tämän lain 162 §:ssä tarkoitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklan mukaisesti.

Lain 182 §:n mukaisen rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdissa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi raideliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla sääntelyelin. Muutoksenhausta sääntelyelimen antamasta arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

## 32 Luku

### **Rangaistussäännökset**

#### 262 §

##### *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

---

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä tämän lain 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä tämän lain 7 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

---

#### 265 §

##### *Luvaton liikenteen koulutustoiminta*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

---

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

---

## VIII OSA

### VOIMAANTULO

#### 33 Luku

##### **Voimaantulo**

#### 269 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain 154–159 § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja 160 § sekä 188 § tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain 1 §:ssä tarkoitettut määritelmät, 178, 179, 183 ja 185 §:n säännökset viranomaisten toiminnasta sekä 197 §:n säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 154–159 §:n soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

#### 34 Luku

##### **Siirtymäsäännökset**

#### 270 §

##### *Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset*

Edellä 2 luvun 5 ja 6 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

#### 271 §

##### *Muut siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan 4 §:n mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä; Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan 3 §:n mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan 25 §:n mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä 3 §:ssä säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnetyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (kotimaan tavaraliikennelupa). Kotimaan

tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tämän lain 181 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## 2.

### Laki

#### laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 30 kohta ja 26 d §, sellaisena kuin niistä ovat 2 §:n 30 kohta laissa 976/2018 ja 26 d § laissa 384/2019, seuraavasti:

#### 2 §

##### *Määritelmät*

---

30) *meripalvelulla* myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella tai proomulla taikka lossilla; meripalveluksi voidaan katsoa myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

#### 26 d §

##### *Meripalvelukirjaa ja rekisteriä laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista koskevat velvoitteet*

Laivanisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyys- ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista.

Aluksen päällikön on lisäksi meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot siten, kuin ammattipätevyyskirjojen tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2017/2397 säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa miehistön jäsenen pyynnöstä unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot. Meripalveluaika, joka on suoritettu sellaisella sisävesiväylällä, jonka kaikki osuudet eivät ole täysin unionin alueella, katsotaan unionin alueella suoritetuksi. Matkat on oltava tehty enintään 15 kuukautta ennen pyyntöä, ja tarvittavan asiakirjanäytön aitous ja oikeellisuus on oltava todennettavissa.

Laivanisännän, aluksen päällikön ja Liikenne- ja viestintäviraston on rekisteriä ylläpitäessään, meripalvelua koskevia kirjauksia tehdessään ja niissä olevia tietoja käsitellessään noudatettava luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679. Rekisterissä olevien tietojen käsitelyyn sovelletaan lisäksi, mitä yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa (759/2004) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

### 3.

## Laki

### Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018), sellaisena kuin se on laissa 1504/2019, 2 § seuraavasti:

#### 2 §

##### *Viraston tehtävät*

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialaohjauksesta tältä osin;

8) kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa sekä siihen liittyvästä toimialaohjauksesta;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

## **Laki**

### **painelaitelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* painelaitelain (1144/2016) 100 § seuraavasti:

100 §

#### *Käytön valvojan pätevyysvaihtoehdot aluksilla*

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:ssä tarkoitettuun alukseen asennetun painelaitteen käytön valvojan pätevyysvaatimuksista säädetään sen lain nojalla annetuissa säännöksissä.

Muiden alusten ja proomujen painelaitteen käytön valvojien pätevyysvaatimuksiin sovelletaan tämän lain 72 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

# 1.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

*kumotaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 262 §:n 2 momentti ja 264 §:n 3 momentti, sellaisena kuin ne ovat laissa 1505/2019,

*muutetaan* I osan 1 luvun 2 §:n 9 kohta ja 10 kohta, II osan 1 luvun numero 2:ksi, mainitun luvun 3 §:n 4 momentti, mainitun luvun 18 §, mainitun osan 2 luvun numero 3:ksi, 3 luvun numero 4:ksi, mainitun luvun 41 §:n 2 momentti ja 43 §:n 2 momentti, 4 luvun numero 5:ksi, 5 luvun numero 6:ksi, 6 luvun numero 7:ksi, 7 luvun numero 8:ksi, 8 luvun numero 9:ksi, 9 luvun numero 10:ksi, 10 luvun numero 11:ksi, mainitun luvun 96:n 1 momentti, mainitun luvun 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti, 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 104 §, 106 §, 107 §:n 3 ja 5 momentti, 108 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 110 §:n 2 momentti, 112 § ja 113 §, mainitun osan 11 luvun numero 12:ksi, 12 luvun numero 13:ksi, 13 luvun numero 14:ksi, III osan 1 luvun numero 15:ksi, mainitun osan 2 luvun numero 16:ksi, IV osan 1 luvun numero 17:ksi, mainitun osan 2 luvun numero 18:ksi, mainitun luvun 154 §, 161 §, mainitun osan 3 luvun numero 19:ksi, mainitun luvun 162 §:n 1 momentti, 171 §:n 2 momentti, mainitun osan 4 luvun numero 20:ksi, mainitun luvun 174 §, mainitun luvun 175 §:n otsikko ja 1–3 momentti, mainitun osan 5 luvun numero 21:ksi, V osan 1 luvun numero 22:ksi, mainitun luvun 179 §:n 2 momentti, mainitun luvun 181 §:n 6 momentti, 186 §:n 5 momentti ja 194 §, mainitun osan 2 luvun numero 23:ksi, mainitun luvun 197 §:n 3 momentti ja 200 §:n 3 momentti, mainitun osan 3 luvun numero 24:ksi, 4 luvun numero 25:ksi, VI osan 1 luvun numero 26:ksi, mainitun osan 2 luvun numero 27:ksi, 3 luvun numero 28:ksi, mainitun luvun 230 §:n 3 momentti, mainitun osan 4 luvun numero 29:ksi, mainitun luvun 233 §:n 1 momentti, mainitun osan 5 luvun numero 30:ksi, VII osan 1 luvun numero 31:ksi, mainitun luvun 241 §, 242 §, 245 §, 248 §:n 1 momentti, 249 §:n 1 momentti, 250 §:n 1 momentti ja 260 §, mainitun osan 2 luvun numero 32:ksi, mainitun luvun 262 §:n 1 momentti ja 265 §:n 1 momentti, VIII osan 1 luvun numero 33:ksi, mainitun osan 269–271 §,

sellaisina kuin niistä ovat 161 § laissa 286/2018, 2 §:n 9 kohta, 41 §:n 2 momentti, 43 §:n 2 momentti, 96 §:n 1 momentti, 97 §:n 22 kohta, 99 §:n 3 momentti ja 101 §:n otsikko ja 1 momentti, 106 §, 108 §:n 3 momentti, 113 §, 262 § 1 momentin 3 ja 4 kohta laissa 301/2018, 2 §:n 10 kohta laissa 579/2018, 107 §:n 5 momentti, 112 §:n 1 ja 2 momentti, 154 §, 194 §, 200 §:n 3 momentti, 233 §:n 1 momentti, 242 §, 248:n § 1 momentti ja 250 §:n 1 momentti laissa 984/2018, 18 §, 107 §:n 3 momentti, 109 §:n otsikko, 110 §:n 2 momentti, 174 §, 179 §:n otsikko ja 2 momentti, 186 §:n 5 momentti, 197 §:n 3 momentti, 230 §:n 3 momentti, 241 §, 245 §, 249 §:n 1 momentti, 260 § ja 265 § 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 3 §:n 4 momentti, 104 § laissa 1505/2019, sekä

*lisätään* VIII osaan 34 luku, 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, 11 kohta, 32 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 371/2019, 7 momentti, 109 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, 4 momentti, 165 §:ään 3 momentti, 173 a §, 174 a §, 175 a §, 179 a § ja 242 a § seuraavasti:



I OSA  
**YLEISTÄ**

1 Luku

**Yleiset säännökset**

2 §

*Yleiset määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa.

10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin.

II OSA

**LIIKENNEMARKKINAT**

1 Luku

**Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä**

3 §

*Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

---

Muulla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään *II osan 2 luvussa*.

I OSA  
**YLEISTÄ**

1 Luku

**Yleiset säännökset**

2 §

*Yleiset määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa;

10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin; ja

11) *hyväksymispäätöksellä* viranomaisen tekemää päätöstä, jolla viranomaisen hyväksymistä edellyttävän toiminnan harjoittaminen on hyväksytty tai hylätty.

II OSA

**LIIKENNEMARKKINAT**

2 Luku

**Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä**

3 §

*Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

---

Muulla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään *3 luvussa*.

## 18 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus*

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun.

*Edellä 1 momentissa tarkoitettun henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa sen on otettava huomioon harjoittamansa henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.*

## 18 §

*Henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuus*

*Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että yrityksen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Luvanhaltijan on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Luvanhaltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa on otettava huomioon yrityksen harjoittaman henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.*

*Erikseen vahvistetuissa tilanteissa taksiliikenneluvan haltijan ja muun kuin edellä 1 momentissa tarkoitettun henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on varauduttava vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava erityisesti tartuntatautien leviämisen ehkäisemiseen, matkustajien terveyteen ja suuronnettomuuden torjuntaan liittyvistä toimenpiteistä. Kun edellä mainittu tilanne on kansallisesti tai alueellisesti vahvistettu, luvanhaltijan on laadittava suunnitelma, jonka laadinnassa on huomioitava sosiaali- ja terveysministeriön sekä Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen antamat tartuntatautien torjumiseen liittyvät ohjeet ja määräykset sekä Liikenne- ja viestintäviraston tarvittaessa antamat tarkentavat ohjeet. Jos luvanhaltija on jäsenenä taksiliikenteen välityskeskuksessa, voi suunnitelman tehdä myös välityskeskus luvanhaltijoiden puolesta tai yhteistyössä luvanhaltijoiden kanssa. Jos luvanhaltijat tarjoavat viranomaisten järjestämiä*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 2 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

*palveluja, heidän on erityisesti otettava huomioon palveluista vastaavien viranomaisten ohjeistus.*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisesta. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman ja 2 momentissa tarkoitettua suunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

## 2 Luku

**Kansainvälinen tiekuljetus**

## 3 Luku

**Kuljettajaa koskevat vaatimukset tielikenteessä**

## 32 §

*Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla*

(uusi)

## 41 §

*Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyuden todentavien asiakirjojen tunnustaminen*

Edellä 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhteessa muussa ETA-valtiossa sijaitsevaan yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän

## 3 Luku

**Kansainvälinen tiekuljetus**

## 4 Luku

**Kuljettajaa koskevat vaatimukset tielikenteessä**

## 32 §

*Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyuden saavuttaminen kokeet suorittamalla*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hallinnoimansa perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.

## 41 §

*Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyuden todentavien asiakirjojen tunnustaminen*

Edellä 27 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhteessa muuhun ETA-valtioon sijoittuneeseen yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

4 Luku

**Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika**

43 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset*

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät. *Asetuksen 14 artiklassa tarkoituuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö.*

5 Luku

**Rautatieliikenteen markkinat**

6 Luku

**Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen**

7 Luku

**Rautatieliikenteen pätevyudet**

8 Luku

**Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus**

5 Luku

**Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika**

43 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset*

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.

6 Luku

**Rautatieliikenteen markkinat**

7 Luku

**Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen**

8 Luku

**Rautatieliikenteen pätevyudet**

9 Luku

**Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus**

## 9 Luku

**Merenkulku Suomen vesialueella**

## 10 Luku

**Laivaväen pätevydet**

## 96 §

*Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala*

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen.

## 97 §

*Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

22) *meripalvelulla* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla, *joka ei ole vaipaasti ohjailtava*; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan

## 10 Luku

**Merenkulku Suomen vesialueella**

## 11 Luku

**Laivaväen pätevydet**

## 96 §

*Laivaväen pätevyyskiä koskevien säännösten soveltamisala*

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen. *Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin, tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyuden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015), jäljempänä **tunnustamislaki**. Liikenne- ja viestintävirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.*

## 97 §

*Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

22) *meripalvelulla myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoitukseenmukaista* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta;

vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*, mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasketaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta;

99 §

99 §

*Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset*

*Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset*

Kotimaanliikenteen liikennealueilla II ja III toimivalla lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä neljä kuukautta meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurin koulutus ja meripalvelu on osoitettava Liikenteen turvallisuusviraston antamalla todistuksella, ja ne voidaan korvata kalastusaluksen laivurinkirja B:llä.

Kotimaanliikenteen liikennealueilla II ja III toimivalla lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä neljä kuukautta meripalvelua. Kotimaanliikenteen laivurin koulutus ja meripalvelu on osoitettava *Liikenne- ja viestintäviraston* antamalla todistuksella, ja ne voidaan korvata kalastusaluksen laivurinkirja B:llä.

101 §

101 §

*Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset*

*Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön ja painelaitteen käytönvalvojan pätevyysvaatimukset*

Aluksen päällikkö saa toimia konepäällikkönä vain aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta.

Aluksella on oltava päällikkö ja konepäällikkö. Aluksen päällikkö saa kuitenkin toimia myös konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta. Laivanisännän hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto voi myös vahvistaa miehityksen ja antaa miehitystodistuksen laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 6 §:ssä säädetyllä tavalla siten, että aluksen päällikkö, jolla on siihen vaadittava pätevyys, saa toimia konepäällikkönä aluksessa, jonka konetehto on alle 750 kilowattia ja jossa aluksen rakenne ja koneistojen järjestelyt mahdol-

*listavat molempien toimien yhtäaikaisen hoitamisen. Menettely ei saa aiheuttaa vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle.*

---

## 104 §

*Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset*

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.  
(uusi)

## 106 §

*Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen*

*Sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 91/672/ETY, jäljempänä pätevyyskirjadirektiivi, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä annetun neuvoston direktiivin 96/50/EY, jäljempänä myöntämisperusedirektiivi sekä vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 87/540/ETY, jäljempänä liikenteenharjoittamisdirektiivi, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta myöntämisperusedirektiivin eikä liikenteenharjoittamisdirektiivin*

## 104 §

*Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset*

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä liikennealueista ja aluksista, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena.*

## 106 §

*Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen*

Vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 87/540/ETY, jäljempänä liikenteenharjoittamisdirektiivi, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

säännöksiä *pätevyyskirjojen myöntämisperusteista*, ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

(uusi)

*Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa, kuin ammattipätevyyskirjojen tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä **sisävesien ammattipätevyysdirektiivi**, 10 artiklassa säädetään. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset ovat voimassa lukuun ottamatta artiklan 2 kohdan velvoitteita.*

(uusi)

*Liikenne- ja viestintävirasto luokittelee sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisten edellytysten täytyessä Suomen alueella olevat sisävesiväylän osuudet meriväylän luonteiseksi sisävesiväyläksi ja ilmoittaa nämä Euroopan komissiolle.*

(uusi)

*Jos on syytä epäillä, että jokin kolmas maa, jonka pätevyysasiakirjat komissio on tunnustanut, ei enää täytä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan vaatimuksia, Liikenne- ja viestintäviraston on välittömästi ilmoitettava asiasta Euroopan komissiolle sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti.*

107 §

*Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen*

107 §

*Laivaväen pätevyysvaatimukset sekä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen*

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 114 ja 116 §:n mukaisesti.

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 114 ja 116 §:n mukaisesti.



Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

108 §

*Laivaväen erityiskoulutus*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä *matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen* alustyyppin ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös STCW-, ja SOLAS-yleissopimusten ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

109 §

*Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen*

(uusi)

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeiden ja suositusten *sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin* täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

108 §

*Laivaväen erityiskoulutus*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä alustyyppin, *liikennealueen* ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös STCW-, ja SOLAS-yleissopimusten ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

109 §

*Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen ja kelpoisuustodistusten voimassaoloajan pidentäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 98 §:ssä tarkoitettujen laivaväen kelpoisuustodistusten voimassaoloaikojen jatkamiseksi vakavan normaaliolojen häiriötilanteen tai muun yhteiskunnan poikkeusolon aikana. Kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan pidennys saa olla voimassa vain niin kauan, kuin siihen liittyvä ulkomaisen viranomaisen myöntämä pätevyyskirja on

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*voimassa. Kelpoisuustodistuksen kokonaisvoimassaoloaika ei saa ylittää viittä vuotta.*

110 §

110 §

*Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen*

*Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen*

ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus on tunnustettava.

ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai aluksella työskentelyä varten vaadittava asiakirjatodiste on tunnustettava.

112 §

112 §

*Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen*

*Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa kirjallisesta hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. *Sisävesien ammattipätevydet tunnustetaan kuitenkin pätevyyskirjadirektiivin mukaisesti. Sisävesien ammattipätevydet tunnustetaan kuitenkin pätevyyskirjadirektiivin mukaisesti.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa kirjallisesta hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. *Sisävesien ammattipätevyksien osalta sovelletaan kuitenkin, mitä säädetään 106 §:ssä.*

*Tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015), jäljempänä tunnustamislaki. Liikenne- ja viestintävirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.*

(kumotaan 2 momentti)

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

Ammatissa toimimisen edellytyksenä on sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa.

113 §

113 §

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen*

*Laivaväen todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen*

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja kelpoisuutta koskeva todistus on säilytettävä siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen ja kelpoisuutta koskevan todistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä, ellei pätevyyden, lisäpätevyyden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja muu kelpoisuutta koskeva todistus on säilytettävä *kirjallisena tai sähköisessä muodossa* siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen, kelpoisuustodistuksen ja muun kelpoisuutta koskevan todistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä, ellei pätevyyden, lisäpätevyyden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

11 Luku

**Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen**

12 Luku

**Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen**

12 Luku

**Luvanvarainen lentotoiminta**

13 Luku

**Luvanvarainen lentotoiminta**

13 Luku

**Lentomiehistön pätevydet ja koulutus**

14 Luku

**Lentomiehistön pätevydet ja koulutus**

III OSA

**LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA**

III OSA

**LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA**

1 Luku

**Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut**

15 Luku

**Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut**

2 Luku

16 Luku

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

**Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta**

**Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta**

IV OSA

IV OSA

**PALVELUT**

**PALVELUT**

1 Luku

17 Luku

**Henkilöliikennepalvelut**

**Henkilöliikennepalvelut**

2 Luku

18 Luku

**Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus**

**Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus**

154 §

154 §

*Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot*

*Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot*

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (*avoin rajapinta*). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

*Edellä 1 momentissa tarkoitetun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa.*

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (*avoin rajapinta*). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

*Edellä 1 momentissa tarkoitetun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavasta tietojärjestelmästä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun*

*Liikenne- ja viestintäviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

## 161 §

*Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen*

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on huolehdittava käyttämiensä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on ilmoitettava viipymättä *Liikenteen turvallisuusvirastolle* sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, *Liikenteen turvallisuusvirasto* voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

*Liikenteen turvallisuusviraston* on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassäilytys- ja tietosuojalainsäädännön tai muiden tietojen luovuttamisesta koskevien rajoitusten estämättä oikeus

*Traffic Management Finland Oy:ltä. Palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä heidän suorittaessaan tässä momentissa säädettyjä tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).*

*Edellä 2 momentin mukaisesti osoitetun palveluntarjoajan on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

## 161 §

*Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän velvollisuus huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittaminen*

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on huolehdittava käyttämiensä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Älykkään liikennejärjestelmän ylläpitäjän on ilmoitettava viipymättä *Liikenne- ja viestintävirastolle* sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, *Liikenne- ja viestintävirasto* voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

*Liikenne- ja viestintäviraston* on arvioitava, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

(kumotaan)

luovuttaa tässä pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

*Liikenteen turvallisuusvirasto* voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 1 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

## 3 Luku

**Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen**

162 §

*Hankintamenettelyt*

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklassa.

165 §

*Liikenne- ja viestintävirasto* voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 2 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

## 19 Luku

**Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen**

162 §

*Hankintamenettelyt*

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklassa. *Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi mitä hankintalain (1397/2016) 58 § ja 131 §:ssä on säädetty suoraan hankintojen ilmoittamisesta.*

165 §

*Tarjoajien valinta*

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoituskelliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella.  
(uusi)

## 171 §

*Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen.*

-----  
Lisäksi toimivaltainen viranomaisen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta internet-sivullaan.  
-----

## 4 Luku

**Liikennepalvelujen julkinen tuki***Tarjoajien valinta*

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoituskelliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella.

*Tarjoajien soveltuvuusvaatimusten täytymisen ja poissulkemisen edellytysten arviointiin voidaan lisäksi soveltaa, mitä mainitun lain 87 ja 88 §:ssä on säädetty.*

## 171 §

*Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen.*

-----  
Lisäksi toimivaltainen viranomaisen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta *hallintolain (434/2003) 62 §:n mukaisesti*.  
-----

## 20 Luku

**Liikennepalvelujen julkinen tuki**

(uusi)

174 §

*Määrärahan kiintiöinti ja käyttö*

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa *sekä 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.*

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi samaan tarkoitukseen.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston kiintiöimää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

(uusi)

173 a §

*Liikennepalvelujen julkinen tuki vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa*

*Vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa palveluntarjoajalle voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta siten kuin unionilainsäädännössä säädetään.*

174 §

*Määrärahan kohdentaminen ja käyttö*

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan tai sen osan *kohdentamisesta* toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi *173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.*

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenne- ja viestintäviraston *kohdentamaa* määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

174 a §



*Valtionavustuksen maksaminen ja käytön valvominen*

*Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta 174 §:n 3 momentin mukaiset maksamista ja käytön valvontaa koskevat tehtävät.*

*Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.*

175 §

*Korvauksen takaisin periminen*

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu korvaus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos *korvauksen* saaja on:

1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun *korvauksen* tai sen osan;

2) antanut valtionavustuksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan valtionavustuksen saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;

3) käyttänyt *korvauksen* olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; tai

4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut *korvausta* koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun *korvauksen* kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

175 §

*Valtionavustuksen takaisin periminen*

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun *valtionavustuksen* maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu valtionavustus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos *valtionavustuksen* saaja on:

1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun *valtionavustuksen* tai sen osan;

2) antanut valtionavustuksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan *valtionavustuksen* saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;

3) käyttänyt *valtionavustuksen* olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; tai

4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut *valtionavustusta* koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun *valtionavustuksen* maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun *valtionavustuksen* kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

1) *korvauksen* saaja on kieltäytynyt antamasta *korvauksen* maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai

2) *korvaus* on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

*Korvauksen* saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle *korvauksen* maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

1) *valtionavustuksen* saaja on kieltäytynyt antamasta *valtionavustuksen* maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai

2) *valtionavustuksen* on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

*Valtionavustuksen* saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle *valtionavustuksen* maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättynä kolmella prosenttiyksiköllä.

(uusi)

175 a §

*Takaisinperintään liittyvien tehtävien hoitaminen*

*Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus hoitaa toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten puolesta tämän lain nojalla myöntämien valtionavustusten takaisinperintää koskevat tehtävät 175 §:n mukaisesti.*

*Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä 1 momentissa tarkoitettu kehittämis- ja hallintokeskus toimivat valtionavustuslaissa tarkoitettuina valtionapuviranomaisina maksamiensa tukien ja korvausten takaisinperinnässä.*

5 Luku

**Välitys- ja yhdistämispalvelut**

V OSA

**VIRANOMAISET JA VALVONTA**

1 Luku

21 Luku

**Välitys- ja yhdistämispalvelut**

V OSA

**VIRANOMAISET JA VALVONTA**

22 Luku

**Viranomaisten toiminta**

179 §

*Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät*

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista *Liikenne- ja viestintävirastolle* viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista sekä siinä tarkoitetuista määräajoista.

*Edellä 2 momentissa säädetystä poiketen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on ajanjaksona, joka alkaa 16 päivänä maaliskuuta 2020 ja päättyy 31 päivänä lokakuuta 2020, ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen*

**Viranomaisten toiminta**

179 §

*Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät*

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta. *Jos Liikenne- ja viestintävirasto 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, on ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.*

Liikenne- ja viestintävirastolla *tai sen puolesta toimivalla palveluntarjoajalla* on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto *tai sen puolesta toimiva palveluntarjoaja* voi luovuttaa kyseiset tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista, siinä tarkoitetuista määräajoista.

(kumotaan)

*suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla avoimesta rajapinnasta.*

(uusi)

179 a §

*Aikataulu- ja reittitiedoista ilmoittaminen normaaliolojen häiriötilanteessa*

*Edellä 179 §:n 2 momentissa säädetystä poiketen henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on vakavassa normaaliolojen häiriötilanteessa tai muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla avoimesta rajapinnasta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto 154 §:n mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Traffic Management Finland Oy:ltä, on ilmoitus tehtävä suoraan tälle palveluntarjoajalle.*

181 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

-----  
Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.  
-----

186 §

*Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset*

181 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

-----  
Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. *Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.*  
-----

186 §

*Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset*

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään *IV osan 1 luvun* säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään *17 luvun* säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

## 194 §

*STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen*

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto on STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee erityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille ja muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

## 2 Luku

**Viranomaistehtävien hoitaminen**

## 197 §

*Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus*

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada

## 194 §

*STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen*

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto on STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee erityösopimuslain 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä ja sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille ja muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

## 23 Luku

**Viranomaistehtävien hoitaminen**

## 197 §

*Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus*

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada

viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, *II osan 6 luvussa* tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 §:ssä ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

## 200 §

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa *II osan* I luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

## 3 Luku

**Liikenteen lääkärijärjestelmä**

viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, *7 luvussa* tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 §:ssä ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

## 200 §

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa *2 luvussa* tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

## 24 Luku

**Liikenteen lääkärijärjestelmä**

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

4 Luku	25 Luku
<b>Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle</b>	<b>Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle</b>
VI OSA	VI OSA
<b>LIIKENTEE TIETOVARANNOT</b>	<b>LIIKENTEE TIETOVARANNOT</b>
1 Luku	26 Luku
<b>Liikenneasioiden rekisteri</b>	<b>Liikenneasioiden rekisteri</b>
2 Luku	27 Luku
<b>Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö</b>	<b>Liikenneasioiden rekisterin tietosisältö</b>
3 Luku	28 Luku
<b>Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä</b>	<b>Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä</b>
230 §	230 §
<i>Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä</i>	<i>Tietojen luovuttaminen viranomaiselle liikenneasioiden rekisteristä</i>
Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai V osan 4 luvussa tarkoitettua tehtäväänsä varten.	Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai 25 luvussa tarkoitettua tehtäväänsä varten.
4 Luku	29 Luku
<b>Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot</b>	<b>Liikenne- ja viestintäviraston muut tietovarannot</b>
233 §	233 §

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa*

*Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuus ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa*

Sen lisäksi, mitä 1–3 luvussa ja muualla säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

Sen lisäksi, mitä 26–28 luvussa ja muualla säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

5 Luku

30 Luku

**Väyläviraston tietovarannot**

**Väyläviraston tietovarannot**

VII OSA

VII OSA

**SEURAAMUKSET, MUUTOKSEN-  
HAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET**

**SEURAAMUKSET, MUUTOKSEN-  
HAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET**

1 Luku

31 Luku

**Hallinnolliset seuraamukset ja muutok-  
senhaku**

**Hallinnolliset seuraamukset ja muutok-  
senhaku**

241 §

241 §

*Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksen-  
haun soveltamisala*

*Hallinnollisten seuraamusten ja muutoksen-  
haun soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Mitä 242 §:n 2–5 momentissa ja 245 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske 39 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

*Jollei Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.*

(uusi)

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Mitä 242 §:n 2–5 momentissa ja 245 §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske 39 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

*Jos Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa ei säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.*

*Jos muualla tässä laissa ei säädetä toisin hyväksymispäätöksiä koskevista hallinnollisista seuraamuksista ja muutoksenhausta, sovelletaan tätä lukua.*

242 §

242 §



*Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai peruuttaa luvan, jos:

1) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa; tai

2) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

*Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

*Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai hyväksymispäätöstä tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa; tai

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määrääjän tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

(uusi)

Lupa tai hyväksymispäätös voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määrääjän tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

242 a §

*Sisävesiliikenteen ammattipätevyiden voimassaolon keskeyttäminen ja lupa-asiakirjan haltuun ottaminen*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvästä syystä keskeyttää unionin sisävesiliikenteen pätevyyskirjan voimassaolon sisävesien ammattipätevyysdirektiivissä säädetyn mukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulee kirjata pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä koskevat tiedot Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan ilman aiheutonta viivytystä.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa haltuunsa lupa-asiakirjan, jonka voimassaolo on keskeytetty. Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa myös asian selvittämisen ajaksi, jos se on tarpeen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen varmistamiseksi. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei keskeytetä.*

245 §

245 §

*Huomautus ja varoitus**Huomautus ja varoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen,

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen,

jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. *Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.*

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä rekisteriin.

## 248 §

*Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely*

Jos II osan 7 luvussa tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA-valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä asianomaisen ETA-valtion toimivaltaista viranomaista peruuttamaan lupakirja tai tekemään lisätarkastuksia. Viraston on ilmoitettava pyynnöstä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

## 249 §

*Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa*

jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitettua hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.*

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

## 248 §

*Toisen valtion myöntämää veturinkuljettajan lupakirjaa koskeva menettely*

Jos 8 luvussa tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA-valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintäviraston on pyydettävä asianomaisen ETA-valtion toimivaltaista viranomaista peruuttamaan lupakirja tai tekemään lisätarkastuksia. Viraston on ilmoitettava pyynnöstä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

## 249 §

*Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa*

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää *II osan 7* luvussa tarkoitetulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää *8 luvussa* tarkoitetulta veturinkuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla toistaiseksi tai määräajaksi, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai jos virasto arvioi kieltämisen tarpeelliseksi odottaessaan rautatieliikenteen harjoittajan vastausta 79 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

## 250 §

*Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt*

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenne- ja viestintäviraston antama *II osan 10* luvussa tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus sekä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin nojalla tunnustettu pätevyyskirja, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen. Haltuun otettu asiakirja on toimitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tai sisävesien ammattipätevyysdirektiivin nojalla myönnetyn pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevan pyynnön tekemisestä.

## 260 §

*Muutoksenhaku hankinta-asioissa*

*Mitä hankintalain 132–134 §:ssä, 145 §:n 1 momentissa, 146 §:n 1 ja 2 momentissa, 147 §:n 1 ja 3 momentissa, 148, 149, 151 ja 152 §:ssä, 154 §:n 1 momentin johdantokappaleessa ja 1–4 kohdassa sekä 155, 160–163,*

## 250 §

*Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvät menettelyt*

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenne- ja viestintäviraston antama *11 luvussa* tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus sekä sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukainen pätevyyskirja, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen. Haltuun otettu asiakirja on toimitettava viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tai sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämisestä. Liikenne- ja viestintäviraston on kirjattava sisävesien ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyskirjan voimassaolon keskeyttämistä koskevat tiedot ilman aiheutonta viivytystä Euroopan komission ylläpitämään tietokantaan.

## 260 §

*Muutoksenhaku hankinta-asioissa*

*Tämän lain 162 §:n tarkoitetussa hankinta-asiaassa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta, mitä hankintalain:*

*1) 132–134 §:ssä säädetään hankinta-ajan tekemisestä, sen vireilletulosta sekä*

165, 167 ja 169 §:ssä säädetään oikeusturva-keinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain 162 §:ssä tarkoitettussa hankinta-asiassa. Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitettun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

(uusi)

(uusi)

(uusi)

(uusi)

hankintaoikeuden käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsittelyyn;

2) 145 §:ssä säädetään muutoksenhakuun oikeutetusta;

3) 146 §:n 1 momentissa säädetään muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;

4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momentissa säädetään muutoksenhakuajasta;

5) 148 §:ssä säädetään muutoksenhausta ilmoittamiseen hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;

6) 149, 151 ja 152 §:ssä, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohdassa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ssä säädetään käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;

7) 169 §:ssä säädetään vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitettun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa on todettu muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös tämän lain 162 §:ssä tarkoitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4–8 artiklan mukaisesti.

Lain 182 §:n mukaisen rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdissa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi raideliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla sääntelyelin.

3 Luku

**Rangaistussäännökset**

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä tämän lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä tämän lain II osan 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

*Rangaistus EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklan 6 kohdassa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa säädettyjen asiakirjojen mukana pitovelvollisuuden rikkomisesta ja rikesakosta näiden rikkomusten ainoana rangaistuksena säädetään rikesakko-rikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §:ssä. (30.12.2019/1505)*

264 §

*Ammattipätevyyssäännösten rikkominen*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman 25 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin 151 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

3) rikkoo 27 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä taikka 30 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta,

4) rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle 198 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

*tamasta arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.*

32 Luku

**Rangaistussäännökset**

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä tämän lain 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä tämän lain 7 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

(kumotaan 2 momentti)

264 §

*Ammattipätevyyssäännösten rikkominen*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman 25 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin 151 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

3) rikkoo 27 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä taikka 30 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon.

Ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta:

1) rikkoo 98–104 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä;

2) rikkoo 105 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä; tai

3) laiminlyö 113 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen tai esittämisvelvollisuuden.

*Rangaistus 39 §:ssä tarkoitetun asiakirjan mukana pitovelvollisuuden rikkomisesta ja rikesakosta tämän rikkomuksen ainoana rangaistuksena säädetään rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:ssä. (30.12.2019/1505)*

## 265 §

*Luvaton liikenteen koulutustoiminta*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

2) harjoittaa II osan 11 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

## VIII OSA

## VOIMAANTULO

## 1 Luku

## Voimaantulo

## 269 §

*Voimaantulo ja siirtymäsäännökset*

4) rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle 198 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon.

Ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta:

1) rikkoo 98–104 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä;

2) rikkoo 105 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä; tai

3) laiminlyö 113 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen tai esittämisvelvollisuuden.

(kumotaan 3 momentti)

## 265 §

*Luvaton liikenteen koulutustoiminta*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

## VIII OSA

## VOIMAANTULO

## 33 Luku

## Voimaantulo

## 269 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain *III osan 2 luvun 1–5 §* tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja *III osan 2 luvun 6 §* sekä *IV osan 1 luvun 11 §* tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain *I osan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitetut määritelmät, *IV osan 1 luvun 1, 2, 6 ja 7 §:n* säännökset viranomaisten toiminnasta sekä *IV osan 2 luvun 2 §:n* säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 *III osan 2 luvun 1–5 §:n* soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

(uusi)

#### 270 §

##### *Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset*

Edellä *II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä* tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

#### 271 §

##### *Muut siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain *154–159 §* tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja *18 luvun 160 §* sekä *22 luvun 188 §* tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain *1 §:ssä* tarkoitetut määritelmät, *178, 179, 183 ja 185 §:n* säännökset viranomaisten toiminnasta sekä *197 §:n* säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 *154–159 §:n* soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

34 Luku

### **Siirtymäsäännökset**

#### 270 §

##### *Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset*

Edellä 5 ja 6 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

#### 271 §

##### *Muut siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:



1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan *II osan 1 luvun 2 §:n* mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä; Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan *II osan 1 luvun 1 §:n* mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan *II osan 3 luvun 1 §:n* mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä *II osan 1 luvun 1 §:ssä* säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnetyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Tämän lain *IV osan 1 luvun 4 §:n* mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan *4 §:n* mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä; Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan *3 §:n* mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan *25 §:n* mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä *3 §:ssä* säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnetyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Tämän lain *181 §:n* mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettelyt sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien.

Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettelyt sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

## 2.

### Laki

#### laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:  
*muutetaan* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 30 kohta ja 26 d §,  
sellaisena kuin niistä ovat 2 §:n 30 kohta laissa 976/2018 ja 26 d § laissa 384/2019, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

30) *meripalvelulla* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella tai proomulla taikka lossilla, *joka ei ole vapaasti ohjailtava*; meripalveluksi voidaan katsoa myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasetaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

26 d §

*Rekisteri laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista*

Laivanisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyteen ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista.  
(uusi)

*Ehdotus*

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

30) **meripalvelulla** myönnettävän tai uusittavan pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai pätevyysvaatimuksen kannalta tarkoitukseenmukaista laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella tai proomulla taikka lossilla; meripalveluksi voidaan katsoa myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja; pätevyyskirjan saamiseksi vaadittavaa meripalvelua määriteltäessä lasetaan 30 päivän ajanjakson aluksella vastaavan yhtä kuukautta.

26 d §

*Meripalvelukirjaa ja rekisteriä laivanisännän palveluksessa olevista merenkulkijoista koskevat velvoitteet*

Laivanisännän on pidettävä rekisteriä palveluksessaan olevien merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyteen ja työkokemukseen sekä merenkulkijoilta vaadittuun terveydentilaan liittyvistä tiedoista.

*Aluksen päällikön on lisäksi meripalvelukirjan haltijan pyynnöstä kirjattava meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot siten, kuin ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2017/2397 säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa miehistön jäsenen pyynnöstä unionin jäsenvaltioiden sisävesiväylillä suoritettua meripalveluaikaa ja matkoja koskevat tiedot. Meripalveluaika, joka on suoritettu sellaisella sisävesiväylällä, jonka kaikki osuudet eivät ole täysin unionin*

*Voimassa oleva laki*

Laivanisännän on rekisteriä ylläpitäessään ja siinä olevia tietoja käsitellessään noudatettava luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679. Rekisterissä olevien tietojen käsittelyyn sovelletaan lisäksi, mitä yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa säädetään.

*Ehdotus*

*alueella, katsotaan unionin alueella suorite-  
tuksi. Matkat on oltava tehty enintään 15 kuu-  
kautta ennen pyyntöä, ja tarvittavan asiakir-  
janäytön aitous ja oikeellisuus on oltava to-  
dennettävissä.*

Laivanisännän, aluksen päällikön ja Liikenne- ja viestintäviraston on rekisteriä ylläpitäessään, meripalvelua koskevia kirjauksia tehdessään ja niissä olevia tietoja käsitellessään noudatettava luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679. Rekisterissä olevien tietojen käsittelyyn sovelletaan lisäksi, mitä yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa (759/2004) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

### 3.

## Laki

### Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:  
*muutetaan* Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018), sellaisena kuin se on laissa 1504/2019, 2 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Viraston tehtävät*

*Viraston tehtävät*

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja rahoituksen kohdentamiseen liittyvästä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ohjauksesta;

7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialaohjauksesta tältä osin;

8) kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa;

8) kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden rahoituksesta valtion talousarvion puitteissa sekä siihen liittyvästä toimialaohjauksesta;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

## 4.

### Laki

#### painelaitelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:  
muutetaan painelaitelain (1144/2016) 100 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

100 §

100 §

*Käytön valvojan pätevyysvaihtoehdot aluksilla*

*Käytön valvojan pätevyysvaihtoehdot aluksilla*

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 4 §:ssä tarkoitettuun alukseen asennetun painelaitteen käytön valvojan pätevyysvaatimuksista säädetään mainitun lain nojalla annetuissa säännöksissä.

Muiden alusten ja proomujen painelaitteen käytön valvojien pätevyysvaatimukseen sovelletaan 72 §:ää.

*Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:ssä tarkoitettuun alukseen asennetun painelaitteen käytön valvojan pätevyysvaatimuksista säädetään sen lain nojalla annetuissa säännöksissä.*

Muiden alusten ja proomujen painelaitteen käytön valvojien pätevyysvaatimukseen sovelletaan tämän lain 72 §:ää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

## Liite 1

### Vastaavuustaulukot sisävesiliikennettä ja merenkulkua koskevista EU-säädöksistä

#### 1. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivi

<i>artikla</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
1 artikla	Ei toimeenpantavaa
2 artikla	Ei toimeenpantavaa
3 artikla	Ei toimeenpantavaa
4 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan<sup>10</sup></i>
5 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
6 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
7 artiklan 1 kohta	Ei toimeenpantavaa, koskee vapautuksia kansallisilla sisävesiväylillä
7 artiklan 2 kohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 96 § <sup>11</sup>
7 artiklan 3 kohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 194 § <sup>12</sup>
8 artikla	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 §:n 4 mom
9 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
10 artiklan 1–3 kohdat	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 §:n 2 mom.
10 artiklan 4, 5 ja 7–9 kohdat	Ei toimeenpantavaa
10 artiklan 6 kohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 §:n 4 mom.
11 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
12 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
13 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
14 artiklan 1 kohta	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
14 artiklan 2 ja 3 kohta <sup>13</sup>	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 242 a §
15 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
16 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
17 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
18 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>

<sup>10</sup> Velvoitteista saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä ks. 39 artiklan 2 kohta.

<sup>11</sup> Tunnustamista koskevan velvollisuuden osalta.

<sup>12</sup> Komissiolle tehtävien ilmoitusten osalta.

<sup>13</sup> Voimassaolon keskeyttämisen osalta.

<i>artikla</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
19 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
20 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
21 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
22 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja 2 kohta	Ehdotettu laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 2 ja 3 mom.
22 artikla muilta osin	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
23 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
24 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
25 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
26 artiklan 1 kohdan d alakohta	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 242 a §
26 artiklan 1 kohdan e alakohta	Ehdotettu laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 26 d §:n 2 mom.
26 artiklan 1 kohdan h alakohta	Ei toimeenpantavaa
26 artiklan 2 kohta	Ei toimeenpantavaa, koskee jäsenvaltioiden velvollisuutta ilmoittaa komissiolle toimivaltaiset viranomaiset
26 artikla muilta osin	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
27 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
28 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
29 artikla	Rikoslain (39/1889) 36 luvun 1–3 §
29 artiklan 2 kohta	Ei toimeenpantavaa
30 artikla	Ehdotetut liikenteen palveluista annetun lain 242 a ja 250 §
31 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
32 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
33 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
34 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
35 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
36 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaa</i>
37 artikla	<i>Suomi ei kuulu soveltamisalaan</i>
38 artikla <sup>14</sup>	Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 106 § 2 mom.
39 artikla	koskee määräyksiä direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta, Suomi soveltaa 2 kohdan mukaisia velvoitteita

<sup>14</sup> Pois lukien 38 artiklan 2 kohta, jonka soveltamisalaan Suomi ei kuulu.



## 2. Merenkulun vähimmäiskoulutusdirektiivin muuttamista koskeva direktiivi

<i>artikla ja kohta</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
1 artiklan alakohta 43	Ei toimeenpantavaa
1 artiklan alakohta 44	Valtioneuvoston asetus 508/2018 <sup>15</sup> , 1 §:n 5 kohta, <i>ei muutosta</i>
1 artiklan alakohta 45	Ei toimeenpantavaa
1 artiklan alakohta 46	Valtioneuvoston asetus 508/2018 <sup>16</sup> , 1 §:n 7 kohta, <i>ei muutosta</i>
2 artiklan a) 1 kohta	Ei toimeenpantavaa
2 artiklan b) 2 kohta	Ei toimeenpantavaa
5 artiklan 10 kohta	<i>Lisätään</i> liikenteen palveluista annetun lain 113 §:ään maininta digitaalisuudesta
5 artiklan 13 kohta	Ei toimeenpantavaa
5 a artikla	Valtioneuvoston asetus 508/2018 <sup>17</sup> , 92 §:n 10 mom. <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 1 kohta	<i>Lisätään</i> liikenteen palveluista annetun lain 110 §:n 2 momenttiin maininta asiakirjatodisteista Määräys TRAFICOM/204498/03.04.01.00/2020 kohta 4 ja 8.5.4
5 b artiklan 2 kohta	Liikenteen palveluista annetun lain 110 §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 3 kohta	Laki laivaväen lääkärintarkastuksista <sup>18</sup> 9 a §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 4 kohta	Hallintolaki <sup>19</sup> 8 § ja 23 §, liikenteen palveluista annettu laki 256 § ja 261 §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 5 kohta	Suomi ei aseta rajoituksia, ei toimeenpantavaa
5 b artiklan 6 kohta	liikenteen palveluista annetun lain 111 §, <i>ei muutosta</i>
5 b artiklan 7 kohta	liikenteen palveluista annetun lain 110 § 4 mom., <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 1 kohta	liikenteen palveluista annetun lain 109 §, valtioneuvoston asetus 508/2018 80–90 §, <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 2 b kohta	Valtioneuvoston asetus 508/2018 86 §, <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 3 kohta	Määräys TRAFICOM/204498/03.04.01.00/2020 kohta 7, määräys TRAFI/23173/03.04.01.00/2012, kohta 9 (kumottu), <i>ei muutosta</i>
12 artiklan 3 a kohta	Valtioneuvoston asetus 1189/2018 <sup>20</sup> 71 §, 2 mom. b) kohta

<sup>15</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

<sup>16</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

<sup>17</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

<sup>18</sup> 1171/2010.

<sup>19</sup> 434/2003.

<sup>20</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

<i>artikla ja kohta</i>	<i>kansallinen laki ja säännös</i>
19 artiklan 2 kohta	Valtioneuvoston asetus 1189/2018 <sup>21</sup> 92 § 7 mom.
19 artiklan 3 kohta	Ei toimeenpantavaa
20 artiklan 8 kohta	Ei toimeenpantavaa
21 artiklan 1 kohta	Ei toimeenpantavaa
21 artiklan 2 kohta	Ei toimeenpantavaa
25 artiklan 1 kohta	Valtioneuvoston asetus 508/2018 <sup>22</sup> , 92 §, 10 mom. <i>ei muutosta</i>
26 artikla	Ei toimeenpantavaa
27 artikla	Ei toimeenpantavaa
27 a artikla kohdat 1-6	Ei toimeenpantavaa
Direktiivin 2008/106/EY Liite I	Valtioneuvoston asetus 508/2018 <sup>23</sup> , 12 §, 14 §, 15 § ja 70–74 §, <i>ei muutosta</i>

---

<sup>21</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

<sup>22</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

<sup>23</sup> Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.