

Pirjo Karttunen

22.10.2021

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTON LIIKENNETTÄ KOSKEVISTA MAKSULLISISTA SUORITTEISTA

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen suoritemaksuja koskevan Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1452/2019) voimassaolo päättyy 31.12.2021. Esityksessä ehdotetaan annettavaksi uusi kyseisiä maksuja koskeva asetusta vastaava, mutta asetuksen liitteeseen sisältyviin suoritemaksuihin ehdotetaan tehtäväksi muutoksia kustannusvastaavuuden saavuttamiseksi. Kustannusvastaavuuden korjaamiseksi tarvittavia maksumuutoksia on jaksotettu useamman vuoden ajalle. Lisäksi liitteeseen tehtäisiin yksittäisiä säädösmuutoksista johtuvia muutoksia sekä muita vähäisempiä muutoksia.

Asetusesityksen mukaisista maksuista arvioidaan kertyvän julkisoikeudellisia tuottoja vuonna 2022 noin 91,4 miljoonaa euroa, ja näiden maksujen kustannusvastaavuuden odotetaan olevan 100 %. Liiketaloudellisia tuottoja ennustetaan kertyvän 8,8 miljoonaa euroa.

Asetuksen olisi tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja olla voimassa vuoden 2023 loppuun. Asetuksen sisältöön ei ole tällä hetkellä odotettavissa merkittäviä muutostarpeita lukuun ottamatta liitteen päivitys- ja muutostarpeita. Liitettä on viime vuosina muutettu 1-2 kertaa vuodessa.

Toimivalta:

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §.

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999) 34 §.

Laki eräiden ennakkoratkaisujen maksuperusteista (1209/2006) 2 §.

NYKYTILA

Valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisia maksuja koskeva liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1452/2019) Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen suoritemaksuista on annettu 19.12.2019. Asetuksen liitettä on muutettu muutosasetuksilla 472/2020, 974/2020 ja 509/2021, ja sen voimassaolo päättyy 31.12.2021.

Kustannusvastaavuuslaskelmamääräyksen mukaisesti suoritemaksuilla katetaan suoritteiden tuottamisesta aiheutuvien lakisääteisten tehtävien ja niihin liittyvän kehittämisen ja ylläpidon kustannukset. Liikenteen suoritteiden volyymivaihtelu, kustannustason nousu ja suoritteiden tuottamiseen liittyvä järjestelmien tietoturvan ja tietosuojan kehittäminen ovat aiheuttaneet sen, että monet liikenteen suoritemaksut ovat vuosina 2019-2021 olleet alijäämisiä.

Vuodelle 2021 maksuja korotettiin, mutta korotukset kattoivat suoritemaksujen korotustarpeet vain osittain. Tästä aiheutui edelleen vajetta maksullisen toiminnan tehtävien rahoitukselle. Korjausvelkaa on erityisesti sähköisen asiointin alustassa ja ajoneuvo- ja kuljettajatietojen rekisterijärjestelmissä. Viraston toimintaa on kaikin mahdollisin tavoin pyritty sopeuttamaan suhteessa viraston rahoitukseen

liikenteen suoritemaksuilla katettavien tehtävien hoitamiseksi. Saman aikaisesti tehtävät ovat kuitenkin laajentuneet ja asiakaspalvelujen käsittelyajat pidentyneet osin kohtuuttoman pitkiksi.

Viraston tulee pystyä turvaamaan palveluiden saatavuus ja palveluiden jatkuvuus asiakkaille varmistamalla riittävät resurssit tehtävien hoitamiseen. Viraston on kyettävä tuottamaan ja ylläpitämään turvalliset järjestelmät, joilla palveluita tuotetaan. Viraston palvelujen käsittelyaikavoitteet ja asiakastietojärjestelmien kehitys tulee turvata ja maksullisen toiminnan tuottojen tulee vastata palvelujen tuottamisesta aiheutuneita kustannuksia maksuperustelain ja -asetuksen mukaisesti.

VALMISTELU

Asetusluonnos on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Asetusluonnos on ollut lausuntokierroksella xx.xx. – xx.xx.2021. Lausuntopyyntö on ollut kaikille avoimesti kommentoitavana Lausuntopalvelu.fi –palvelussa. Lausuntoja saatiin xx kpl.

Lausunnoissa....

KESKEISET VAIKUTUKSET

Liikenteen maksuasetuksen mukaisista julkisoikeudellista suoritemaksuista odotetaan kertyvän tuottoja vuonna 2022 yhteensä noin 91,4 miljoonaa euroa, ja näiden kustannusvastaavuuden olevan 100 % (ilmailu 99 %; merenkulku 100 %; raideliikenne 100 %; tieliikenne 100 %). Laskelmat perustuvat tähänhetkisiin ennusteisiin, jotka tarkentuvat vielä.

Korotusten vaikutus tuottoihin olisi noin 6,6 miljoonaa, josta ilmailun suoritteiden osuus on noin 0,1 miljoonaa, merenkulun 0,7 miljoonaa, raideliikenteen 0,3 miljoonaa ja tieliikenteen 5,4 miljoonaa. Korotusten osuus ehdotuksen arvioituista liikenteen julkisoikeudellisista tuotoista olisi noin 7 % ja viraston kaikkien maksuasetusten mukaisista julkisoikeudellisista tuotoista, 109,3 miljoonaa, 6 %. Nykyisillä maksuilla tuottoja kertyisi arviolta 84,8 miljoonaa ja kustannusvastaavuudeksi muodostuisi 93 % (ilmailu 96 %; merenkulku 82 %; raideliikenne 81 %; tieliikenne 94 %).

Tuotot kertyvät Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenomomentille 31.01.02.

	TA2021	TAE2022	2020	2021	2022
JULKISOIKEUDELLISET SUORITTEET			toteuma	tarkentuva ennuste	tarkentuva ennuste
Liikenteen maksuasetus					
Tuotot			81 564	85 159	91 360
ilmailu			4 737	5 176	5 468
merenkulku			3 050	3 410	4 086
raideliikenne			1 140	1 149	1 443
tieliikenne			72 637	75 425	80 363
Kustannukset			81 126	87 421	91 106
ilmailu			4 975	5 361	5 550
merenkulku			3 132	3 375	4 093
raideliikenne			1 290	1 390	1 439
tieliikenne			71 730	77 295	80 023
Kustannusvastaavuus			101 %	97 %	100 %
ilmailu			95 %	97 %	99 %
merenkulku			97 %	101 %	100 %
raideliikenne			88 %	83 %	100 %
tieliikenne			101 %	98 %	100 %

JULKISOIKEUDELLISET SUORITTEET YHTEENSÄ

Kaikki maksuasetukset

Tuotot	100 877	103 900	99 680	103 077	109 339
Kustannukset	102 576	108 000	96 270	103 649	108 000
Kustannusvastaavuus	98 %	96 %	104 %	99 %	101 %

Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan rahoituksesta yhteensä lähes 60 prosenttia koostuu maksullisen toiminnan tuotoista. Vuosien 2020 ja 2021 aikana Liikenne- ja viestintävirastossa on sopeutettu toimintaa merkittävästi. Toimintaa on tehostettu prosesseja ja toimintatapoja kehittämällä, toiminnan uudelleenjärjestelyillä ja uudelleen organisoinnilla. Toiminnan tehostamisen myötä hallitaan tulevaa henkilöstökustannusten kasvua.

Viraston maksullisella toiminnalla rahoitettavien tehtävien kokonaisuus on kuitenkin kasvanut ja tehtävät ovat laajentuneet. Henkilöresurssivajeesta on aiheutunut käsittelyaikojen pidentymistä osin kohtuuttoman pitkäksi. Virastossa käynnissä olevilla kehittämishankkeilla uudistetaan vanhentuneeseen teknologiaan perustuvat liikenteen järjestelmät. Kehittämishankkeet tulevat mahdollistamaan mm. digitalisaation ja sähköisten palvelujen laajentamisen. Riskinä kuitenkin on, ettei nykyisten järjestelmien vanhentuvaa teknologiaa saada korvattua, eikä unionilainsäädännön edellyttämiä täytäntöönpanotoimia tai kansallisen lainsäädännön tarpeita voida toteuttaa.

ASETUSLUONNOKSEN SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT

Asetusluonnoksen säännösten sanamuoto vastaa voimassa olevaa asetusta.

1 § Soveltamisala

Pykälässä säädetään asetuksen soveltamisalasta, joka vastaisi maksuperustelain 8 §:n 2 ja 3 momentin valtuutta.

2 § Julkisoikeudelliset omakustannusarvon mukaisesti hinnoitellut suoritteet

Pykälässä säädetään suoritteiden omakustannusarvoa vastaavat maksut liikennettä koskevista julkisoikeudellisista suoritteista. Maksut ovat kiinteitä maksuja, työtuntimaksuja ja vuosimaksuja, ja ne vahvistetaan asetuksen liitteessä.

Liikennettä koskevat julkisoikeudelliset suoritteet sisältävät ilmailun, merenkulun, raideliikenteen, tieliikenteen ja liikennelääketieteen lupa-, hyväksyntä-, rekisteri-, valvonta-, pätevyys- ja tutkintotehtäviin liittyviä suoritteita, joita virasto tuottaa lainsäädännön perusteella. Lisäksi viraston yhteydessä toimivan rautatiealan itsenäisen ja riippumattoman sääntelyelimen suoritteille on erillinen ryhmänsä.

3 § Julkisoikeudelliset omakustannusarvoa pienemmäksi hinnoitellut suoritteet

Pykälässä säädetään omakustannusarvoa pienemmäksi hinnoitellut suoritteet. Suoritteet sisältyvät liitteeseen ja ovat samat kuin nykyisessä asetuksessa.

Suoritteisiin sisältyy mm. terveysperustein suullisesti suoritettavia kuljettajantutkintoihin ja ammattiliikenteeseen liittyviä kokeita, toimiluvan tai katsastajien koulutusoikeuden haltijan tai kuljettajantutkinnon, ajolupakokeen vastaanottajan taikka ammattipätevyyskokeen järjestäjän päätöksestä tehdyn oikaisuvaatimuksen käsittely sekä ajoneuvoveroa, autoveroa tai polttoainemaksua koskeva ennakkoratkaisu. Suoritteiden maksut olisivat omakustannusarvoa alemmat sosiaalisiin tarkoituksiin ja oikeudenhoitoon liittyvistä perusteista johtuen.

4 § Julkisoikeudelliset omakustannusarvoa korkeammaksi hinnoitellut suoritteet

Pykälässä säädetään omakustannusarvoa korkeammaksi hinnoitellut suoritteet. Suoritteet sisältyvät myös liitteeseen ja ovat samat kuin nykyisessä asetuksessa.

Suoritteisiin sisältyy mm. ajoneuvon ja vesikulkuneuvon omavalintainen erityistunnus, joka on vapaaehtoisesti hankittava. Vapaaehtoinen, harkintaan perustuva koenumerotodistus tuottaa puolestaan käyttäjälleen liiketaloudellisesta etua kuten myös sähköisen asioinnin maksujen laskuttaminen verkkomaksamisen sijaan. Lisäksi ryhmään sisältyisi muualla rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon mitoista ja massoista annettava poikkeuslupa.

5 § Vuosimaksullisen suoritteen maksun periminen

Pykälässä säädetään vuosimaksullisen suoritteen maksun perimisestä, jos ei liitteessä toisin säädetä ja määritellä, miten maksuosuus lasketaan, kun maksu tulee perittäväksi vuotta lyhyemmästä ajasta.

6 § Muut maksulliset suoritteet

Pykälässä säädetään liiketaloudellisilla perusteilla hinnoiteltavista muista suoritteista. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa näiden suoritteiden hinnat maksuperustelain mukaisesti itsenäisesti. Suoritteet ovat suurelta osin tietopalveluun ja merikartoitukseen liittyviä suoritteita.

7 § Hylkäävästä päätöksestä ja peruutetusta hakemuksesta perittävä maksu

Pykälässä säädetään hylkäävästä päätöksestä ja peruutetusta hakemuksesta. Kielteisestä päätöksestä perittäisiin liitteen mukainen suoritemaksu, jollei toisin säädetä. Jos hakemuksesta on maksettu ennakkomaksu, voidaan maksua hylkäävästä päätöksestä tai peruutetusta hakemuksesta kohtuullistaa, jos maksu ylittäisi 10 000 euroa. Maksuna tulisi periä kuitenkin vähintään asian käsittelyyn jo käytetty aika täysimääräisesti omakustannusarvon mukaisesti.

8 § Maksusta vapauttaminen

Pykälässä säädetään maksusta vapautumisen periaatteista. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto ei perisi eräiden ennakkoratkaisujen maksuperusteista annetun laissa tarkoitettua käsittelymaksua. Virasto voisi myös tietyin ehdoin hakemuksesta vapauttaa maksuvelvollisen lentokelpoisuuden valvontamaksusta tai tietyin ehdoin periä museoliikenteeseen liittyvästä raideliikennesuoritteesta maksuasetuksen mukaisen maksun alempana tai jättää sen kokonaan perimättä.

9 § Uudelleen käsiteltävän asian suoritemaksu

Pykälässä säädetään tuomioistuimen muutoksenhaun johdosta uudelleen käsiteltäväksi tulevan asia suoritemaksusta.

10 § Voimaantulo

Asetus tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja olisi voimassa vuoden 2023 loppuun.

Liite

Asetuksen liitteeseen ehdotetut muutokset nykyiseen verrattuna on esitetty seuraavassa suoriteryhmittäin.

Ilmailu

Ilmailun suoritteiden tuottoja ennakoidaan kertyvän ensi vuonna 5,5 miljoonaa. Kustannusvastaavuuden odotetaan olevan 99 % (tarkentuva ennuste).

Ilmailussa ehdotetaan nykyisiä työtuntimaksuja, 150 ja 180 euroa/työtunti, korotettavaksi 250 euroon. Työtuntimaksujen korotukset tehtäisiin kustannusvastaavuuden parantamiseksi ja eri suoritteisiin sovellettavien maksujen yhtenäistämiseksi. Muutos koskisi henkilölupien poikkeuslupan, hyvityspäätöksen tai koulutuksenjaon työtuntiosuutta (2.6.2.2), muita lentotoimintaa koskevien määräysten mukaisia lupia ja hyväksyntöjä (3.5.11), ulkomaisen lentotyöluvan tai ilmoituksen suuririskisestä kaupallisesta erityislentotoiminnasta hyväksymistä (kohta 3.6.2), päästökauppasuoritteiden tarkkailusuunnitelman päivitystä (3.7.4), koulutustoiminnan poikkeamahakemusta (4.1.2), organisaatiolupien poikkeamahakemuksen käsittelyä (6.1), lentoaseman meluun liittyvän toimintarajoituksen käsittelyä (8.4.1) sekä AMC- tai AltMoC-esityksen käsittelyn työtuntiosuutta (11.1.2). Korotusten vaikutus ensi vuoden tuottoihin arvioidaan noin 30 000 euroksi.

Kokeisiin, lupakirjoihin ja henkilölupiin liittyvät suoritteet -ryhmään lisättäisiin kaksi uutta nimikettä kohtaan 2.5. perustuen komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2015/1998. Jatkossa edellytetään turvatarkastajilta teoria- ja kuvantulkintakokeen suorittamista, ja ehdotetuilla uusilla suoritemaksuilla katettaisiin viranomaiselle koetoiminnasta aiheutuvan lisätyömäärän ja järjestelmähankintojen kustannuksia. Teoriakokeesta perittäisiin 35 euroa ja kuvantulkintakokeesta 45 euroa, ja näistä maksuista arvioidaan kertyvän ensi vuonna noin 80 000 euroa. Turvatarkastajan hyväksynnän suoritemaksu säilyisi ennallaan.

Nykyinen kohta 2.6.8 Todistus luvanhaltijalle voimassa olevista luvista ja pätevyyksistä (maksu 80 euroa) yhdistettäisiin kohtaan 2.6.5 Lupakirjan siirto Suomesta toiseen valtioon (maksu 150 euroa), joka olisi jatkossa muodossa Lupakirjatietojen vahvistus tai siirto Suomesta toiseen valtioon. Suoritemaksu olisi 140 euroa. Suoritteet edellyttävät saman tyyppistä toimia ja ovat myös työmäärällisesti samankaltaisia. Suoritetta arvioidaan toimitettavan vuodessa muutamia kymmeniä.

Lentotoimintaan ja liikenteen harjoittamiseen liittyviin suoritteisiin sisältyvien helikopterien (ei-vaativat koneet) maksut kohdissa 3.2.4.2-3 tarkistettaisiin vuosimaksuiksi. Näytöslentäjän hyväksymisestä tai yksittäisestä lentonäytösluvasta (3.5.10, joka perustuu ilmailulain (864/2014) 72 §:ään, perittäisiin jatkossa 120 euroa (nykyisin 110 euroa) ja lisäksi mahdolliset hyväksynnän edellyttämät matkakulut valtion matkustussäännön mukaisesti. Päästökauppaan liittyvien suoritteiden ryhmässä (kohta 3.7) tarkistettaisiin päästöraportin tarkastamisen ja tarkkailusuunnitelman hyväksymisen hiilidioksidipäästöihin perustuvia maksuluokkia ja maksuja. Lisäksi todentajan hyväksynnän vuosimaksua korotettaisiin 300 euroon (nykyisin 220 euroa). Ryhmän suoritteista tuottoja arvioidaan kertyvän ensi vuonna hieman yli 10 000 euroa.

Lentotoiminnan koulutustoimintaan liittyvien suoritteiden ryhmässä ehdotetaan korotusta vastuuhenkilömuutoksen tai -lisäyksen maksuun (kohta 4.1.1) 180 eurosta 220 euroon. Lisäksi jatkossa vastuuhenkilön kokeesta perittäisiin erillinen maksu 150 euroa. Kohtaa 4.2.4.5 ehdotetaan laajennettavaksi lisäämällä nimikkeeseen FSTD-laitteen lisääminen lupaan, mikä myös edellyttää vastaavaa viranomaistyötä. Kohta perustuu komission asetukseen (EU) 1178/2011, ja sen maksu säilyisi 500 euronä. Edellä mainittujen muutosten yhteisvaikutus tuottoihin arvioidaan vähäisiksi.

Ilmatilan hallintaan liittyvien suoritteiden ryhmässä tarkistettaisiin kohdan 7.3.2 nimike muotoon Kieltävän, rajoittavan tai sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustaminen. Maksu säilyisi nykyisenä. Säädosmuutoksista (asetusta (EU) 2017/373 muuttava asetusta (EU) 2020/469) johtuen lisättäisiin ryhmään uusi 7.3.4 Lentomenetelmän hyväksyntä, jonka työtunteihin perustuva maksu olisi 250 euroa/tunti. Kyseiset hyväksynät ovat erittäin poikkeuksellisia ja edellyttävät tapauskohtaisesti hyvin erilaisia määriä asiantuntijatyötä.

Merenkulku

Merenkulun tuottoja arvioidaan kertyvän 4,1 miljoonaa euroa, joka on tämän vuoden tuottoennustetta enemmän johtuen valtaosin esityksen mukaisista korotusehdotuksista. Kustannusvastaavuudeksi muodostuisi 100 % (tarkentuva ennuste).

Kohdan 2 Vesikulkuneuvorekisteröinnin maksuihin, jotka ovat olleet samalla tasolla vuodesta 2014, ehdotetaan korotuksia kustannusvastaavuuden saavuttamiseksi. Suoritemaksujen muutokset vaihtelisivat, mutta korotus olisi keskimäärin 35 %. Esityksen mukaisista maksuista arvioidaan kertyvän noin 1,1 miljoonaa euroa muutosten vaikutusten ollessa noin 0,3 miljoonaa. Muutosehdotukseen liittyvät myös suoritteiden, joista peritään omakustannusarvoa suurempi maksu, ryhmään sisältyvän vesikulkuneuvon erityistunnuksen maksumuutosehdotus.

Merenkulun työtuntimaksuja, 350 euroa ja 530 euroa (muuna kuin virastoaikana) ehdotetaan korotettavaksi, ja jatkossa ne olisivat 380 euroa ja 550 euroa kustannusvastaavuuden parantamiseksi. Muutos koskisi kohdan 5.1 toimenpide- ja hyväksyntämaksua, kohtien 6.1.1-2 toimenpidemaksuja, kohtien 7.1.1-2 koeluotsausmaksua, kohdan 8.2 satama-alueen turvallisuus selvityksen hyväksyntää ja kohtien 9.1-2 koulutuksen ja koulutuksenjärjestäjän arviointia ja hyväksyntää. Ensi vuonna näistä maksuista kertyvien tuottojen odotetaan olevan 0,8 miljoonaa euroa korotusten vaikutuksen ollessa 0,06 miljoonaa.

Merenkulun suoritteisiin sisältyy kaksi suoritetta, joiden maksu on poikkeuksellisesti kielteisen päätöksen osalta myönteistä päätöstä alempi, mutta keskimäärin työmäärä on kuitenkin sama sekä

kielteisen että myönteisen päätöksen osalta. Jatkossa ehdotetaan luotsipaikan siirtämistä tai sulkemista koskevan päätöksen (kohta 7.4) sekä vesiliikenteen kiello- ja rajoitusalueita koskevan päätöksen (kohta 12.1) suoritemaksun olevan 570 euroa. Muutosten taloudellisten vaikutusten odotetaan jäävän vähäisiksi, sillä kyseisiä päätöksiä arvioidaan tehtävän noin 10 kpl vuodessa.

Kauppamerenkulun tukiin liittyvät suoritteiden ryhmässä (kohta 11) ehdotetaan maksukorotuksia kaikkiin nykyisiin suoritemaksuihin kustannusvastaavuudesta johtuen: aluksen merkitsemiseen kauppa-alusluetteloon, josta perittäisiin jatkossa 210 euroa (nykyisin 170 euroa), aluskohtaisiin miehistötukipäätöksiin, joiden maksut olisivat 1 500 tai 500 euroa (nykyisin 350 euroa) ja ennakkoratkaisuun, jonka maksu olisi 600 euroa (nykyisin 460 euroa). Maksut kohdistuvat tukea hakeviin alusten omistajiin ja varustamatoimintaa harjoittaviin. Esityksen mukaisilla maksuilla odotetaan tuottoja kertyvän noin 0,4 miljoonaa euroa, kun kertymä nykymaksuilla olisi hieman yli 0,1 miljoonaa euroa. Maksulla katettavat kustannukset ovat valtaosin henkilöstökustannuksia.

Virastouudistuksen yhteydessä muodostui uusi alusliikennepalvelun VTS-palveluntarjoajan valvontaja seurantatehtävä, ja alusliikennepalvelulain (623/2005) perusteella lisättiin maksuasetukseen palveluntarjoajan vuosimaksu. Liikenne- ja viestintävirastossa on toiminnan aikana tarkentunut tehtävän vaatima resurssointi, ja maksu on osoittautunut äärimmäisen alijäämäiseksi. Tästä johtuen tehtävästä perittävää maksua (kohta 13.2) ehdotetaan korotettavan merkittävästi nykyisestä 1 000 eurosta kustannusvastaavuuden saavuttamiseksi. VTS-palveluntarjoajalta perittävä maksu olisi jatkossa 104 000 euroa vuodessa ja sillä katettaisiin tähän toimintaan kohdistuvia henkilöstökustannuksia ja toiminnan osuutta yhteiskustannuksista. Maksu sisältää palveluntarjoajan toimintakäsikirjan muutosten hyväksynnän ja valvonnan, turvallisuusprosessien seurannan ja turvallisuuspoikkeamien analysoinnin, ja maksu kohdistuu palveluntarjoajaan, Fintraffic VTS.

Toimintakäsikirjan hyväksyminen siirtyi virastolle täysin uutena tehtävänä, sillä VTS-palveluntarjoajan toiminta oli ennen yhtiöittämistä viranomaistoimintaa, eikä käsikirjalta näin ollen vaadittu erillistä viranomaishyväksyntää. VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan hyväksyntä ja siihen liittyvät keskustelut sekä tapaamiset ovat jatkuvaa toimintaa. VTS-palveluntarjoaja toimittaa kaikki isoimmat toimintakäsikirjaan tehdyt muutokset viraston hyväksyttäväksi, mikä edellyttää viraston perehtymisen ja selvittämisen lisäksi myös jossain tilanteissa mm. Väyläviraston näkemyksen tai lausunnon pyytämistä. Toimintakäsikirjan mukaista toimintaa virasto seuraa yleisenä valvontana ja tarvittaessa käynneillä VTS-keskuksessa. Toimintakäsikirjan muutosten käsittely ja hyväksyntä sekä siihen liittyvä seuranta ja valvonta muodostavat puolet maksulla katettavasta työmäärästä.

Toinen merkittävä ja vuosimaksulla katettava kokonaisuus, yli kolmasosa työmäärästä, on VTS-palveluntarjoajan lähettämiin poikkeamaraportteihin liittyvät tehtävät. VTS-keskukset lähettävät viikkotasolla noin 30-50 alusliikenteen poikkeamaraporttia, jotka alusliikennepalvelulain mukaisia toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä virastossa hoitavat, käsittelevät, analysoivat ja tekevät tarvittavat jatkotoimenpiteet. Jatkotoimenpiteitä ovat esim. ilmoitus rikkeestä lippuvaltiolle, selvityspyyntö aluksen päällikölle tai alustarkastuspyyntö viraston tarkastajalle.

Muihin tehtäviin sisältyvät VTS-palveluntarjoajan turvallisuusprosessien seuranta sekä turvallisuus- ja kyberturvallisuuspoikkeamien analysointi ja reagointi.

Raideliikenne

Raideliikenteen suoritteiden tuottoarvio vuodelle 2022 on hieman alle 1,5 miljoonaa euroa, josta esityksen mukaisten muutosten vaikutus olisi noin 0,3 miljoonaa euroa. Kustannusvastaavuus olisi 100 % (tarkentuva ennuste).

Raideliikenteessä ehdotetaan korotettavaksi nykyinen 200 euron tuntimaksu 250 euroon. Työtuntimaksujen korotukset tehtäisiin kustannusvastaavuuden parantamiseksi ja eri suoritteisiin sovellettavien maksujen yhtenäistämiseksi. Maksujen korotus koskisi kohdan 3.1 näytön vastaanottajan hyväksyntää, kohdan 5.1 turvallisuuslupaa tai turvallisuustodistusta tai niiden muutosta, kohdan 6.6 vuosimaksujen ylittävää valvontaa, kohdan 7.1 laitoksen nimeämistä, kohdan 8.1 oppilaitoksen hyväksyntää sekä kohdan 9 kunnossapidosta vastaavan yksikön (ECM) tai kunnossapitotoiminnan todistusta. Muutoksen odotetaan lisäävän suoritustuottoja muutamalla kymmenellä tuhannella eurolla.

Rautatiejärjestelmän liikkuvien osajärjestelmin käyttöönottolupiin kohdassa 4.1, joista säädetään raideliikennelaissa (1302/2018), lisättäisiin maininta siitä, että maksu voidaan periä myös lausunnon antamisesta kalustohankkeen esiselvitykseen One Stop Shop-järjestelmässä. Tuntihinta olisi sama kuin muillakin kalustoluville. Muutos selkeyttäisi tilannetta ja yhdenmukaistaisi lupien myöntämistä.

Kohdassa 6 (kohta 6.5.1) valtion rataverkon haltijan vuosimaksu korotettaisiin työmäärää vastaavaksi. Maksu kohdistuu Väylävirastoon ja olisi jatkossa 300 000 euroa vuodessa (tällä hetkellä 50 000 euroa). Työmäärä on aiemmasta lisääntynyt johtuen mm. viraston uusista valvonta- ja kehittämistehtävistä sekä toimintaympäristön ja sääntelyn muutoksista. Virastossa tehtävä työ koostuu mm. turvallisuusjohtamisen ja rataverkolla tapahtuvien tapahtumien valvonnasta ja muusta seurannasta, toimintavarmuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä kyberturvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta. Vuosimaksu sisältää turvallisuusjohtamisjärjestelmään tehtävien muutosten hyväksynnät, turvallisuusprosessien seurannan, radan rakennus- ja perusparannusprojektien turvallisuusdokumentoinnin oikeellisuuden ja toteutuksen seurannan, turvallisuuspoikkeamien analysoinnin ja vaara- sekä läheltä-piti-tapauksien tutkimista.

Valvontaan ja sen edellyttämän työmäärän lisääntymiseen on vaikuttanut mm. raideliikenteen muuttuminen entistä selkeämmin monitoimijaympäristöksi, mikä vaatii enemmän myös Väyläviraston valvonnalta ja vastaavasti uudenlaista kehittämistä. Lisäksi nykyisin sääntelyssä painotetaan vielä aikaisempaa enemmän toimivaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää, minkä alle Väyläviraston osalta kuuluu myös monet Fintraffic Raiteelle ulkoistetut toiminnot. Liikenne- ja viestintävirastolle on myös viime vuosina annettu uusia yhteiskunnallisestikin merkittäviä valvonta- ja kehittämistehtäviä, joiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta on näillä valvontatehtävillä keskeinen merkitys.

Maksulla katettavasta viraston työmäärästä noin puolet koostuu turvallisuusjohtamisen ja rataverkolla tapahtuvien tapahtumien valvonnasta ja muusta seurannasta. Tähän sisältyy mm. turvallisuusjohtamiseen, kelpoisuudenhallintaan ja VAK-asioihin kohdistuvat auditoinnit, turvallisuusvuoropuhelut, ratapihoihin kohdistuvat tarkastukset ja vielä toistaiseksi pilottiluonteinen turvallisuuskuultuuryö. Jatkuvia tehtäviä ovat mm. riskien arvioinnin ja omavalvonnan toimivuuden seuraaminen sisältäen esimerkiksi kyselyt ja valvontatoimiin osallistumisen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden selvittäminen ja turvallisuuden seuranta ja analysointi sisältäen teema-analyysit ja laajemmat analyysit turvallisuuden tasosta. Väyläviraston ohjetyön seuranta ja ohjausta yleisesti sekä etenkin junaturvallisuuden osalta, tehdään myös jatkuvasti, jotta voidaan esimerkiksi varmistaa valtion rataverkon haltijan ohjeistuksen yhteensopivuus voimassa olevan sääntelyn kanssa. Lisäksi työpanosta kohdistuu valtion rataverkon toiminnan kehittämiseen (mm. erilaiset parantamishjelmat ja työryhmät).

Muu vuosimaksuun sisältyvä työ liittyy valtaosin toimintavarmuuteen ja kyberturvallisuuteen. Toimintavarmuuden kehittämisen ja seurannan tehtävät liittyvät mm. häiriöhallinnan toteutumisen valvontaan, toimintavarmuusauditointeihin ja toimintavarmuuteen liittyviin tarkastuksiin ja erityisesti liikenteenohjaukseen kohdistuviin toimiin. Kyberturvallisuuden kehittämisen ja valvonnan tehtäviin sisältyy mm. ohjeistus, riskien kartoittaminen ja riskien huomioimisen seuranta ja valvonta sekä kyberturvallisuusvalvonta. Koska Väylävirasto hallinnoi merkittävää osaa Suomen rataverkosta, rautatiejärjestelmän toimivuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että virastot tekevät

toimintavarmuuden ja kyberturvallisuuden kehittämisessä yhteistyötä siten, että niille asetetut tavoitteet saavutetaan.

Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönottoa, liikkuvien osajärjestelmien käyttöönottoa ja kalustoyksiköiden kunnossapitoa koskeviin tehtäviin liittyen kohtiin 4 ja 9 ehdotetaan lisättäväksi, että lisäksi peritään toimenpiteistä aiheutuneet valtion matkustussäännön mukaiset korvaukset ja mahdolliset suoritteiden tuottamiseen tarvittavat ulkopuolisten toimijoiden selvityksistä aiheutuneet kulut.

Ratalain (110/2007) 28 §:n mukaisiin yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksyntää koskevaan kohtaan (11) esitetään lisättäväksi maininta siitä, että hakijalta peritään mahdolliset suunnitelmaan liittyvien kuulutusten ja tiedoksiantojen toteuttamisesta aiheutuneet kulut. Lisäys koskee lähinnä tilanteita, joissa Liikenne- ja viestintävirasto toimii kuuluttajan ja tiedonantajan toteuttajana siitä syystä, että hyväksyntää hakeva ja kuulutukset tai tiedonannot tarvitseva taho ei ole viranomaisen.

Tieliikenne

Tieliikenteen suoritettuennuste ensi vuodelle on 80,4 miljoonaa euroa. Tieliikenteen suoritteisiin ehdotetaan laajasti maksukorotuksia kustannusvastaavuussyistä, ja korotusten tuottovaikutusten arvioidaan olevan 5,4 miljoonaa euroa. Esityksen mukaisilla maksuilla kustannusvastaavuuden odotetaan olevan 100 % (tarkentuva ennuste).

Ajoneuvojen rekisteröintiin ja kiinnityksiin liittyviä suoritemaksuja (kohta 1) ehdotetaan korotettavaksi keskimäärin 9 % nykyisestä maksutasosta. Yksittäisten suoritteiden maksuehdotusten muutokset nykytasoon olisivat 5-12 %. Ehdotetuilla maksuilla koko suoriteryhmän odotettu tuottoarvio olisi kokonaisuudessaan noin 25,7 miljoonaa euroa ja muutosten vaikutus arviolta noin 2,2 miljoonaa euroa.

Ajokorttien ja henkilölupien hakemuskäsittelyyn liittyvien suoritteiden ryhmässä (kohta 2.1) tehtäisiin korotuksia useisiin maksuihin. Yksittäisten suoritteiden maksuehdotusten muutokset olisivat 5-13 %, ja niiden odotettu tuottovaikutus olisi 0,9 miljoonaa. Koko ryhmän esityksen mukainen tuottoarvio olisi 13,4 miljoonaa.

Kohdan 2.2 kuljettajantutkintoryhmän suoritemaksuihin tehtäisiin 7-9 % korotuksia, joiden vaikutuksen ennakoitaan olevan 1,4 miljoonaa. Kuljettajantutkimaksuista odotetaan kertyvän vuonna 2022 yhteensä 20,8 miljoonaa euroa.

Kuljettajien ammattipätevyyskoulutukseen ja ammattipätevyyteen liittyvien suoritteiden ryhmässä (kohta 2.4) muutamat suoritemaksut olisivat nykyistä korkeammat, mikä nostaisi ryhmän ensi vuoden tuottoarviota, 1,8 miljoonaa, muutamalla kymmenellä tuhannella eurolla nykymaksutasoon verrattuna. Kohdassa 2.7 liikenneyrittäjätodistuksen maksua korotettaisiin 50 euroon (nykyisin 42 euroa).

Vaarallisten aineiden ajolupakoulutukseen ja ajolupiin sekä turvallisuusneuvonantajatutkintoon liittyvät suoritteiden ryhmässä (kohta 2.8) ehdotetaan korotettavaksi tiettyjä suoritemaksuja, jolloin ensi vuoden tuottoarvio olisi 0,9 miljoonaa korotusten vaikutusten ollessa noin 0,06 miljoonaa euroa. Lisäksi uutena lisättäisiin sähköinen turvallisuusneuvonantajakoe perustuen valtioneuvoston asetukseen 274/2002. Koe on tällä hetkellä ainoastaan paperisena suoritettava ja sen hinta on 310 euroa sisältäen todistusmaksun. Jatkossa koe- ja todistusmaksu, 50 euroa, eriytettäisiin ja asetukseen lisättäisiin sähköisen kokeen maksu 150 euroa. Maksuilla katettaisiin kokeiden suorittamisesta ja todistusten tulostuksesta aiheutuvia kustannuksia.

Kohdassa 3 ajoneuvon, järjestelmän, komponentin, erillisen teknisen yksikön, osan ja varusteen tyyppihyväksyntään sekä ajoneuvon EU-yksittäishyväksyntään ja alkolukon mallin hyväksyntään liittyvien suoritteiden maksuja korotettaisiin lähes kauttaaltaan 9-20 %. Ryhmän suoritemaksujen tuottojen ennakoitaan olevan vuonna 2022 noin 0,2 miljoonaa.

Ajoneuvon tyyppitietojen tallennuksen suoritemaksuihin tehtäisiin myös korotuksia kohdassa 4. Maksuista ennakoidaan korotusten jälkeen kertyvän 0,3 miljoonaa.

Kohdan 5 ennakoilmoituksen suoritemaksu olisi jatkossa 11,50 (nyt 10,50), mikä nostaisi suoritteiden tuottoennustetta vajaalla 0,2 miljoonalla 2 miljoonaan.

Kohdan 6 tuotannon vaatimustenmukaisuuden arviointiin liittyviä vuosimaksuja korotettaisiin keskimäärin 25 %, minkä jälkeen ryhmän tuottoarvio olisi vajaa 0,2 miljoonaa euroa.

Yksittäishyväksynnästä perittävät maksut sisältyvät kohtaan 9. Esityksen mukaan maksut olisivat jatkossa 10 % nykyistä korkeammat, mikä nostaisi odotettua maksukertymää noin 250 000 eurolla 2,6 miljoonaan euroon.

Korjaamoiden vuosimaksut (kohta 10) olisivat jatkossa 120 tai 60 euroa. Näistä maksuista arvioidaan kertyvän hieman vajaa 0,5 miljoonaa euroa.

Tutkimuslaitosten ja hyväksytyjen asiantuntijoiden vuosimaksut olisivat ensi vuodesta lähtien 1 100 euroa (nyt 1 000 euroa). Muutosten taloudelliset vaikutukset kokonaistuottoihin olisivat vähäiset.

Kohdan 12 ajoneuvoteknisiä lausuntoja ja lupia koskevassa suoriteryhmissä ehdotetaan korotettavaksi ajoneuvon varusteita, rakennetta tai käyttöä tiellä koskevan poikkeusluvan maksua nykyisestä 380 eurosta 400 euroon. Esityksen mukaisesta suoritemaksusta odotetaan vuoden 2022 aikana kertyvän tuottoja vajaa 300 000 euroa. Lisäksi ryhmän uudeksi kohdaksi 12.3 lisättäisiin tieliikenteen markkinavalvonnan toimenpide, josta perittäisiin 250 euroa/tunti. Suorite perustuu eräiden tuotteiden markkinavalvonnasta annettuun lakiin (1137/2016, 10, 22 ja 24 §). Työtuntimaksun lisäksi perittäisiin mahdolliset matkustussäännön mukaiset korvaukset ja ulkopuolisten toimijoiden selvityksistä aiheutuneet kulut.

Tieverkon turvallisuusvalvonnan suoriteryhmä (kohta 17) vastaisi muutoin nykyistä, mutta ryhmään lisättäisiin uutena tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen palveluntarjoajan vuosimaksu liikennepalvelulain (320/2017) perusteella. Valvontamaksu olisi tehtävästä aiheutuvan työ määrän mukaisesti 39 000 euroa vuodessa ja kohdistuisi palveluntarjoajaan, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic:iin. Vuosimaksu sisältäisi palveluntarjoajaan kohdistuvan valvonnan (320/2017, 136-149 § ja 215 §). Valvonnassa keskitytään palveluntarjoajan toimintakäsikirjan ja sen mukaisen toiminnan todentamiseen, ohjaustapahtumien turvallisuuteen ja ohjeidenmukaiseen toteuttamiseen sekä varautumisen järjestämiseen. Koko suoriteryhmän tuottoarvio olisi esityksen mukaisesti noin 480 000 euroa.

Kohdan 18 yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien hyväksymiseen liittyvät suoritteiden ryhmässä korotettaisiin hankkeiden hyväksymiseen liittyvien tehtävien maksuja, ja ne olisivat jatkossa 11 000 euroa tai 5 000 euroa. Korotusten vaikutuksen odotetaan olevan muutama kymmenen tuhatta euroa.

Liikennelääketiede

Suoriteryhmän suoritteet olisivat jatkossa muuten nykyistä vastaavia, mutta asiointimaan vaihdon maksua tarkistettaisiin 140 euroon (nykyisin 100 euroa).

Suoritteet, joista peritään omakustannusarvoa pienempi maksu

Muun erikseen hinnoitteleamattoman todistuksen maksua tarkistettaisiin 8,5 euroon.

Suoritteet, joista peritään omakustannusarvoa suurempi maksu

Ajoneuvojen rekisteröintimaksujen korotuksiin liittyen olisi maksu ajoneuvon erityistunnuksen myöntämispäätöksestä jatkossa 850 euroa ja ajoneuvon koenumerotodistuksesta 230 euroa vuodessa. Vastaavasti vesikulkuneuvojen rekisteröintimaksujen korotuksiin liittyen olisi maksu vesikulkuneuvon erityistunnuksen myöntämispäätöksestä jatkossa 300 euroa. Kokonaisuudessaan esityksen mukainen ylijäämäisten suoritteiden ryhmän tuottoarvio vuodelle 2022 olisi 2,9 miljoonaa euroa.

VOIMAANTULO

Esitetään, että asetus tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja olisi voimassa vuoden 2023 loppuun.