

Hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan muutettaviksi liikenteen palveluista annettua lakia ja tähän liittyen viitäkymmentäkahdeksaa muuta lakia. Samalla ehdotetaan kumottaviksi eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki, ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki, ajopiirturi-korttien myöntämisen järjestämisestä annettu laki, kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammatti-pätevyyksistä annettu laki, lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annettu laki, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki, yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki ja ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta annettu laki.

Esitys on toinen osa niin kutsuttua liikennekaarihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Eduskunta on hyväksynyt hankkeen ensimmäiseen vaiheeseen ja nimennyt uuden lain liikenteen palveluista annetuksi laiksi. Tällä hallituksen esityksellä toteutettaisiin liikennekaarihankkeen toinen osa täydentämällä liikenteen palveluista annettu laki kattamaan koko liikennejärjestelmä. Liikenteen palvelulailalla mahdollistetaan asiakaslähtöinen liikenteen kehittäminen palveluna.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinasääntely on jakautunut useaan eri säädökseen. Kokoamalla sääntely yhteen lakiin voitaisiin liikenteen palvelumarkkinoita helpommin tarkastella yhtenä kokonaisuutena, ja arvioida sääntelyn tarkoituksenmukaisuutta ja toimijoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Esityksellä edistettäisiin myös paremman ja sujuvamman sääntelyn tavoitteita. Liikenteen sääntely pohjautuu vahvasti kansainvälisiin sopimuksiin, standardeihin, suosituksiin ja muihin kansainvälisiin järjestelyihin, sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Ehdotuksessa yhtenäistettäisiin ja linjattaisiin eri liikennemuotoja koskevia säännöksiä tämän viitekehyksen puitteissa.

Liikenteen palveluista annetun lain tavoitteiden toteuttamista varten tarvitaan tietojen avaamista ja avointen rajapintojen kautta tapahtuvaa asiointia. Tietojen avaamista jatkettaisiin liikkumispalveluiden käyttöä koskevan tiedon osalta niin, että Liikennevirastolle asetettaisiin velvoite avata saamansa palveluiden käyttöä kuvaavat tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta sellaisessa muodossa, että niitä ei pystytä yhdistämään yksittäisiin käyttäjiin, palveluntarjoajiin tai palveluihin. Yhtenäisten matkaketjujen ja yhdistettyjen palveluiden tarjoamismahdollisuuksia puolestaan helpotettaisiin edelleen mahdollisuudella kytkeä palvelukokonaisuuteen tie- ja raideliikenteen lisäksi lento- ja meriliikenteen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia. Tämä toteutettaisiin niin, että henkilö voisi sallia sen, että kolmas osapuoli asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri palveluissa.

Liikenteen rekistereiden kokonaisuudistuksen avulla mahdollistettaisiin rekistereissä olevan suuren tietopääoman hyödyntäminen uudella tavalla. Liikenteen rekisterisääntelyn uudistuksella vahvistetaan rekisteröityjen itsensä mahdollisuuksia käyttää omaa tietoaan ja hyötyä paremmista liikkumispalveluista. Lisäksi yritysten mahdollisuuksia tehdä tutkimusta sekä kehittä-

tää ja tarjota liikkumispalveluita lisättäisiin, samoin kuin parannettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston viranomais- ja palvelutoimintaa. Keskeistä uudistuksessa olisi rekisteritietojen luovutuskäytäntöjen uudistaminen digitalisaation mahdollistamalla ja vaatimalla tavalla. Liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain ja ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta annetun lain sääntely kokonaisuudessaan. Lisäksi rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain, ajoneuvolain, rautatielain, vesikuluneuvorekisteristä annetun lain, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain, laivaväen luetteloinnista annetun lain, alusrekisterilain sekä ilmailulain rekisterinpitoa koskevat säännökset siirrettäisiin liikenteen palvelulaista annettuun lakiin. Ehdotetussa liikenneasioiden rekisterissä olisi tiedot toiminnanharjoittajaluvista, liikennevälineistä sekä liikenteen henkilöluvista. Ehdotus sisältäisi säännökset rekisteriin tallennettavista tiedoista, niiden säilytysajoista ja luovuttamisesta. Sillä mukautettaisiin henkilötietojen osalta EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen säännöksiä kansallisesti asetuksen sallimalla tavalla.

Ilmailun osalta lakiin otettaisiin mukaan ilmailulain markkinoille pääsyä koskevia säännöksiä. Laissa säilytettäisiin mahdollisuus kansalliseen sääntelyyn kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin luvanvaraista lentotoimintaa sekä lentomiestön pätevyyskysymyksiä ja kouluttamista koskevat säännökset. Esityksessä sujuvoitettaisiin markkinoillepääsyä koskevien organisaatio- ja henkilölupien kansallista lupaprosessia ja mahdollistettaisiin Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti ilmoituksenvarainen toiminta lentotyössä ja lentomiestönkoulutuksessa myös kansallisesti.

Merenkulun osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetusta laista merenkulun vapautta täsmentävä säännös kabotaasiliikenteestä ja ulkomaisille aluksille myönnettävistä poikkeusluvista. Poikkeuslupien myöntäminen siirrettäisiin ministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Laivaväen pätevyysvaatimukset siirrettäisiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista liikenteen palveluista annettuun lakiin, ja samalla sääntelyä selkiytettäisiin eräiltä osin. Ehdotuksen mukaan merimieslääkärijärjestelmän hallinnointi siirrettäisiin Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolta Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka vastuulla ovat jo ilmailun lääkäri- ja rautateiden lääkäri- ja psykologijärjestelmän hallinnointi, ja joka ohjeistaa lääkäreitä tieliikenteen ajoneuvon kuljettajan ajoterveystarkastuksissa. Esitys sisältäisi myös merenkulun koulutusjärjestelmän kehittämiseen liittyviä säännöksiä. Tältä osin kyse on kansainvälisten vaatimusten täytäntöönpanosta.

Raideliikenteen osalta rautatielaista siirrettäisiin rautateiden markkinoillepääsyä ja rautatieyritykseltä vaadittavaa toimilupaa koskevat säännökset liikenteen palveluista annettuun lakiin. Toimiluvan myöntäisi jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto liikenne- ja viestintäministeriön sijasta. Myös rautatiejärjestelmän kuljettajien kelpoisuutta koskevat säännökset siirrettäisiin. Vaatimukset perustuvat vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin. Sääntelyä kevennetäisiin siltä osin kuin se ei perustu direktiiviin. Liikenteen palveluista annettavassa laissa säädettäisiin ainoastaan rautatiejärjestelmän kuljettajista. Muita rautatiejärjestelmässä suoritettavia turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä hallinnoitaisiin jatkossa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmillä, eikä niistä enää säädettäisi lailla. Toimivalta antaa alemmanasteisia normeja siirrettäisiin kokonaisuudessaan Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Vastaavasti kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevat säännökset siirrettäisiin kaupunkiraideliikenteestä annetusta laista liikenteen palvelulakiin.

Tieliikenteen osalta lakiin siirrettäisiin tieliikennelaista säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista sekä yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain sääntely. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain kansainvälistä tieliikennettä koskevia säännöksiä täydennettäisiin eräistä kansainvälisistä kuljetuksista annetun lain säännöksillä. Näin saataisiin ammattimaista tieliikennettä koskevat säännökset mahdollisimman keskitetyksi samaan lakiin. Lakiin siirrettäisiin myös säännökset kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. Niiden suorittamisessa säilytettäisiin nykyinen toimintamalli, jossa ammattipätevyys saavutetaan osallistumalla määrämuotoiseen koulutukseen. Liikenteen turvallisuusviraston ja opetus- ja kulttuuriministeriön toimivalta koulutuskeskusten hyväksymisessä pysytettäisiin ennallaan.

Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut käsiteltävänä lainsäädännön arviointineuvostossa, joka on antanut asiasta lausunnon. Lisäksi luonnosta hallituksen esitykseksi on käsitelty kuntatalouden ja – hallinnon neuvottelukunnassa ja kuntalain 11 §:n mukainen neuvottelu on käyty.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Puolesta-asiointia koskeva liikenteen palveluista annetun lain muutos on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	4
YLEISPERUSTELUT.....	20
1 JOHDANTO.....	20
2 NYKYTILA.....	21
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	21
2.1.1 Digitalisaatio ja tieto.....	21
2.1.2 Markkinoille pääsy ja markkinoilla toimiminen (kuljetuspalvelut).....	35
2.1.3 Ammattipätevyudet.....	40
2.1.4 Matkustajanoikeudet.....	50
2.1.5 Toimintavarmuus (varautuminen).....	54
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	55
2.2.1 Digitalisaatio ja tieto.....	55
2.2.2 Liikenteen markkinat.....	58
2.2.3 Ammattipätevyudet.....	60
2.2.4 Matkustajanoikeudet.....	63
2.2.5 Toimintavarmuus (varautuminen).....	63
2.3 Nykytilan arviointi.....	64
2.3.1 Digitalisaatio ja tieto.....	64
2.3.2 Liikenteen markkinat.....	81
2.3.3 Ammattipätevyudet.....	84
2.3.4 Matkustajanoikeudet.....	90

HE 145/2017 vp

2.3.5	Toimintavarmuus	92
3	ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	92
3.1	Digitalisaatio ja tieto	93
3.1.1	Tiedon sääntely liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa	93
3.1.2	Liikenteen rekisterisääntelyn kokonaisuudistus	97
3.1.3	Tietovaranto	99
3.1.4	Käyttötarkoitus	101
3.1.5	Tietojen luovuttaminen	101
3.1.6	Omadata	105
3.1.7	Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan kehittäminen	106
3.2	Kuljetuspalvelut	108
3.2.1	Tieliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	108
3.2.2	Raideliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	109
3.2.3	Merenkulun tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	109
3.2.4	Ilmailuun liittyvät tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	110
3.3	Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia	110
3.3.1	Puolesta-asiointia koskeva ehdotus	110
3.3.2	Sähköiset rahtikirjat	111
3.3.3	Tieliikenteen ammattipätevydet	112
3.3.4	Muutokset rautatieliikenteessä	115
3.3.5	Koti- ja matkailupalveluyritysten sekä vastaavien toimijoiden oikeus harjoittaa taksiliikennettä ilman lupaa	115
3.3.6	Linja-autonkuljettajan ammattipätevyys	117

HE 145/2017 vp

3.3.7	Merenkulun ammattipätevyudet	118
4	ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	119
4.1	Taloudelliset vaikutukset	119
4.1.1	Vaikutukset kotitalouksiin	119
4.1.2	Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin	122
4.1.3	Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen.....	137
4.1.4	Yhteenvedo välittömistä taloudellisista vaikutuksista	141
4.2	Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	144
4.2.1	Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset viranomaisten toimintaan	144
4.2.2	Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan	146
4.2.3	Merenkulkua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	146
4.2.4	Raideliikennettä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan.	147
4.2.5	Tieliikennettä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	147
4.3	Ympäristövaikutukset	148
4.3.1	Tiedon saatavuuden parantamisen ympäristövaikutukset.....	148
4.3.2	Ammattipätevyudet.....	149
4.4	Muut yhteiskunnalliset vaikutukset	150
4.4.1	Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen 150	
4.4.2	Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset lapsiin	150
4.4.3	Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset ihmisten henkiseen tai fyysiseen terveyteen, hyvinvointiin tai hyvinvoinnin jakautumiseen	150
4.4.4	Vaikutukset kansalaisten asemaan ja toimintaan yhteiskunnassa	150
4.4.5	Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset työllisyyteen ja työelämään	151

HE 145/2017 vp

4.4.6	Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset rikosentorjuntaan ja turvallisuuteen.....	152
4.4.7	Tiedon saatavuuden parantamisen aluekehitysvaikutukset.....	153
4.4.8	Tiedon saatavuuden parantamisen tietoyhteiskuntavaikutukset	153
5	ASIAN VALMISTELU	160
5.1	Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	160
5.2	Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	161
5.2.1	Digitalisaatio ja tieto	162
5.2.2	Tieliikennettä koskevista säännöksistä annetut lausunnot	164
5.2.3	Raideliikennettä koskevista säännöksistä annetut lausunnot	166
5.2.4	Merenkulkua koskevista säännöksistä annetut lausunnot	167
5.2.5	Ilmailua koskevista säännöksistä annetut lausunnot	168
5.2.6	Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto	168
6	MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	169
6.1	Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon	169
6.2	Riippuvuus muista esityksistä.....	170
	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	172
1	LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	172
1.1	Ehdotus laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi	172
	I OSA: YLEISTÄ.....	172
	1 luku: Yleiset säännökset	172
	II OSA: Liikennemarkkinat.....	174
	1 luku: Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä.....	174
	2 luku: Kansainvälinen tiekuljetus	176

3 luku: Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä	176
4 luku: Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika	182
5 luku: Rautatieliikenteen markkinat	184
6 luku: Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen	186
7 luku: Rautatieliikenteen pätevyudet	191
8 luku: Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus	210
9 luku: Merenkulku Suomen vesialueella	216
10 luku: Laivaväen pätevyudet	217
11 luku: Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen	224
12 luku: Luvanvarainen lentotoiminta	229
13 luku: Lentomiestien pätevyudet ja koulutus	231
III OSA: PALVELUT	233
1 luku: Henkilöliikennepalvelut	233
2 luku: Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus	233
3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen	238
4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki	239
5 luku: Välitys- ja yhdistämispalvelut	239
IV OSA: VIRANOMAISET JA VALVONTA	240
1 luku: Viranomaisten toiminta	240
2 luku: Viranomaistehtävien hoitaminen	244
3 luku: Liikenteen lääkärijärjestelmä	248
4 luku: Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle	255

HE 145/2017 vp

V OSA: LIIKENNEASIOIDEN REKISTERI.....	264
1 luku: Yleiset säännökset	264
2 luku Rekisterin tietosisältö	270
3 luku Tietojen luovuttaminen	284
VI OSA: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET.....	301
1 luku: Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku	301
2 luku: Rangaistussäännökset	309
VII OSA Voimaantulo.....	311
1 luku Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	311
1.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	315
1.3 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta.....	316
1.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	316
1.5 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta ..	316
1.6 Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	317
1.7 Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	317
1.8 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 ja 77 §:n muuttamisesta.....	318
1.9 Laki aluskiinnityslain muuttamisesta.....	318
1.10 Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	318
2 luku: Alusten rekisteröintiä ja rakenteilla olevien alusten merkitsemistä rekisteriin koskevat säännökset	319
5 luku: Aluksen ja rakenteilla olevan aluksen poistaminen rekisteristä	320
1.11 Laki arvonlisäverolain 73 §:n muuttamisesta.....	320
1.12 Laki asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta.....	320

HE 145/2017 vp

1.13	Laki autoverolain muuttamisesta	321
1.14	Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain muuttamisesta.....	321
1.15	Laki Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain 45 §:n muuttamisesta.....	321
1.16	Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta	321
1.17	Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta	322
1.18	Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta	322
1.19	Laki hätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta.....	323
1.20	Laki ilmailulain muuttamisesta.....	323
	14 luku: Lupia, ilmoituksia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset	326
1.21	Laki jätelain 59 §:n muuttamisesta	328
1.22	Laki kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta.....	329
1.23	Laki kalastuslain 95 §:n muuttamisesta	329
1.24	Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta.....	329
1.25	Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta.....	329
1.26	Laki kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta	332
1.27	Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3 b ja 12 §:n muuttamisesta	332
1.28	Laki laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta	332
1.29	Laki laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta.....	332
1.30	Laki laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta.....	332
1.31	Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta.....	332
1.32	Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	333

2 luku. Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito.....	333
1.33 Laki liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta.....	334
1.34 Laki liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	334
1.35 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta	334
1.36 Laki merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain 23 ja 24 §:n muuttamisesta	335
1.37 Laki merilain muuttamisesta.....	335
1 luku: Alusta koskevat yleiset säännökset.....	335
2 luku: Aluksen rekisteröinti.....	335
4 luku: Aluksen takavarikko.....	335
5 luku: Laivaisännistöyhtiö.....	335
10 a luku: Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta.....	336
11 a luku: Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hyllyn poistamisesta	336
15 luku: Matkustajien ja matkatavaran kuljetus.....	336
1.38 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annetun lain muuttamisesta	336
1.39 Laki merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta.....	337
1.40 Laki meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta.....	337
1.41 Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta..	337
1.42 Laki pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta	337
1.43 Laki polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta.....	337
1.44 Laki rautatiekuljetuslain 8 a §:n muuttamisesta.....	338
1.45 Laki rautatielain muuttamisesta	339
1.46 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta	342
1.47 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta	342

HE 145/2017 vp

1.48	Laki sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta	343
1.49	Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta	343
1.50	Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta	343
1.51	Laki tieliikennelain muuttamisesta	343
	5 luku: Ajoneuvon kuljettaja ja ajo-oikeus	343
	6 a luku: Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja tieliikenteen valvontalaitteet	344
1.52	Laki ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	344
1.53	Laki valmiuslain 71 ja 79 §:n muuttamisesta.....	344
1.54	Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta.....	344
1.55	Laki vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta.....	344
	3 luku: Rekisterin tietosisältö	345
	4 luku: Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeudet	345
	5 luku: Tietojen julkisuus ja niiden luovuttaminen	345
	6 luku: Rekisteröintitoiminta	345
1.56	Laki yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain 69 §:n muuttamisesta	345
1.57	Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta	345
1.58	Laki ylikuormamaksusta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	346
1.59	Laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta.....	346
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	346
3	VOIMAANTULO.....	350
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	350
	LAKIEHDOTUKSET	369
	Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	369

HE 145/2017 vp

Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	449
Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta	453
Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta	455
Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta ...	457
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	458
Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	460
Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 ja 77 §:n muuttamisesta.....	463
Laki aluskiinnityslain muuttamisesta	464
Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	465
Laki arvonlisäverolain 73 §:n muuttamisesta	471
Laki asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta.....	472
Laki autoverolain muuttamisesta	473
Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain muuttamisesta.....	475
Laki Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain 45 §:n muuttamisesta.....	476
Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta	477
Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta.....	478
Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta	480
Laki hätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta.....	482
Laki ilmailulain muuttamisesta.....	484
Laki jätelain 59 §:n muuttamisesta	491

HE 145/2017 vp

Laki kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta	492
Laki kalastuslain 95 §:n muuttamisesta	493
Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta.....	494
Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta.....	495
Laki kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta.....	501
Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3b ja 12 §:n muuttamisesta.....	502
Laki laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta.....	503
Laki laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta.....	504
Laki laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta.....	505
Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta.....	506
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	507
Laki liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta	509
Laki liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	510
Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta	511
Laki merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain 23 ja 24 §:n muuttamisesta	512
Laki merilain muuttamisesta	513
Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta.....	517
Laki merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta	519
Laki meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta	520

HE 145/2017 vp

Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta ...	521
Laki pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta	522
Laki polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta.....	523
Laki rautatiekuljetuslain 8 a §:n muuttamisesta.....	524
Laki rautatielain muuttamisesta	525
Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta	528
Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta.....	529
Laki sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta.....	531
Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta	532
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 14 §:n muuttamisesta.....	533
Laki tieliikennelain muuttamisesta	534
Laki ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	535
Laki valmiuslain 71 ja 79 §:n muuttamisesta.....	536
Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta.....	537
Laki vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä.....	538
Laki yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain 69 §:n muuttamisesta	540
Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta.....	541
Laki ylikuormamaksusta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	542
Laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta.....	543
LIITE	544

HE 145/2017 vp

RINNAKKAISTEKSTIT	544
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	544
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	685
Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta	695
Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta	698
Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta ...	700
Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	702
Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta.....	705
Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 ja 77 §:n muuttamisesta.....	709
Laki aluskiinnityslain muuttamisesta	710
Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	712
Laki arvonlisäverolain 73 § muuttamisesta.....	721
Laki asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta.....	722
Laki autoverolain muuttamisesta	723
Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain muuttamisesta.....	726
Laki Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain 45 §:n muuttamisesta	728
Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta	729
Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta.....	731
Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta	733
Laki hätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta.....	736

HE 145/2017 vp

Laki ilmailulain muuttamisesta.....	738
Laki jätelain 59 §:n muuttamisesta	768
Laki kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta	769
Laki kalastuslain 95 §:n muuttamisesta	771
Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta.....	772
Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta.....	773
Laki kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta.....	785
Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3b ja 12 §:n muuttamisesta.....	786
Laki laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 § ja 6 §:n muuttamisesta.....	787
Laki laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta.....	788
Laki laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta.....	789
Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta.....	791
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	792
Laki liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta.....	802
Laki liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	803
Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta	804
Laki merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelysalusten rekisteröinnistä annetun lain 23 ja 24 §:n muuttamisesta	805
Laki merilain muuttamisesta.....	807
Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta.....	814

HE 145/2017 vp

Laki merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta	816
Laki meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta	817
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta ...	819
Laki pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta	820
Laki polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta	822
Laki rautatiekuljetuslain 8 a §:n muuttamisesta	824
Laki rautatielain muuttamisesta	825
Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta	837
Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta	838
Laki sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta	841
Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta	843
Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 14 §:n muuttamisesta	844
Laki tieliikennelain muuttamisesta	845
Laki ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta	856
Laki valmiuslain 71 ja 79 §:n muuttamisesta	857
Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta	858
Laki vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä	859
Laki yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain 69 §:n muuttamisesta	874
Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta	875
Laki ylikuormamaksusta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	877

HE 145/2017 vp

Laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta 878

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Marraskuussa 2015 käynnistetyllä liikennekaarihankkeella toteutetaan kahta pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kärkihanketta, hankkeita digitaalisen liiketoimintaympäristön rakentamiseksi ja sääntelyn sujuvoittamiseksi. Liikennekaarihanke on päätetty toteuttaa kolmessa vaiheessa sen sisällöllisen laaja-alaisuuden takia. Ensimmäisessä vaiheessa lainsäädäntöuudistukseen on sisällytetty erityisesti maaliikenteen liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Toisessa vaiheessa toteutetaan muut hankkeelle asetetut keskeiset tavoitteet. Kolmannessa vaiheessa lainsäädäntökokonaisuus viimeistellään.

Liikennepalvelujen asiakaslähtöisyyttä, markkinaehtoisuutta ja yhteentoimivuutta halutaan kehittää. Kokoamalla liikennepalvelujen lakitasoinen sääntely yhteen lakiin edistetään liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpotetaan sen eri osien yhteentoimivuutta. Keskeisenä tavoitteena on helpottaa uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automaation käyttöönottoa sekä liikenne palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) toteuttamista. Lähtökohtina ovat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Erityisesti liikennejärjestelmää koskeva tieto halutaan järjestelmän asiakkaiden, palveluntuottajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti.

Ensimmäistä vaihetta koskenut hallituksen esitys (hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, HE 161/2016) annettiin eduskunnalle syksyllä 2016. Eduskunta hyväksyi lain liikenteen palveluista ja erät siihen liittyvät lait huhtikuussa 2017. Nyt käynnistävissä toisessa vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) kootaan lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetuspalveluja koskevat säädökset siten, että ne muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden ensimmäisessä vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytetyjen ensisijaisesti tieliikennettä koskevien säännösten kanssa. Kaikkien liikennemuotojen osalta arvioidaan, muodostavatko kuljetustoiminnan säännökset uudessa laissa tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden.

Toisessa vaiheessa parannetaan edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi. Tämä toteutetaan yhtenäistämällä sekä tarpeellisilta osin luomalla uutta sääntelyä liikennepalveluja koskevasta tiedon käytöstä ja luovuttamisesta sekä liikenteen rekistereistä.

Lisäksi kuljetusalan ammattipätevyyssääntelyä uudistetaan laajemmin, erityisesti tarkastellaan kriittisesti kansainvälisiä vaatimuksia täydentävää kansallista lisäsääntelyä. Samalla tarkastellaan, onko liikennejärjestelmän julkinen ohjaus, kuten julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen toteutettu tarkoituksenmukaisella tavalla. Arvioidaan myös liikennejärjestelmän toimintavarmuuden osalta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumista koskevat valmiuslakia täydentävät säädökset.

Liikenteen alalla suurin osa säädöspohjasta tulee Euroopan unionista (EU) ja kansainvälisistä järjestöistä (IMO, ICAO, UNECE). Sääntely on vahvasti liikennemuotokohtaista ja eri liikennemuodoissa kuljetuksia koskevat vaatimukset poikkeavat toisistaan. Tästä lähtökohdasta

huolimatta eri liikennemuotojen käsitteleminen samassa laissa helpottaa liikennejärjestelmän tarkastelemista yhtenä kokonaisuutena sekä tukee parhaiden käytäntöjen tunnistamista ja lainsäädännön johdonmukaisuutta.

Hankkeessa halutaan luoda kansallisesti askelmerkkejä digitaalisuuden ja automaation etenemiselle. Esimerkiksi erilaisten lupien voimassa olo ja niihin liittyvät erilaiset ehdot tai rajoitukset voidaan jo nykyään parhaiten tarkistaa viranomaisen rekisteristä. Sähköisen tiedon kulun parantumisen tulee tarkoittaa jo lähitulevaisuudessa sitä, että esimerkiksi lääkäri voi ilmoittaa tiedon liikennevälineen kuljettamiseen tarvittavan luvan ehtona olevat olevien terveysvaatimusten täyttymisestä lupaviranomaisena toimivalle Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tien päällä lupia käytännössä tarkastava viranomainen, esimerkiksi poliisi saisi myös tiedon luvan voimassa olosta sähköisestä järjestelmästä, ja mukana kannettavien erilaisten korttien, todistusten tai muiden asiakirjojen tarve poistuisi. Käyttäjän kannalta helppo järjestelmä tarkoittaisi hallinnollisen taakan kevenemistä ja viranomaisen toiminnan kannalta virhemahdollisuuksien vähenemistä. Kansainvälisessä toimintaympäristössä tämä kehitys on hitaampaa, mutta sielläkin vääjäämätöntä, ja sitä myös tulisi aktiivisesti edistää.

Automaation osalta esityksessä halutaan tehdä kirjoitustavan puolesta selväksi, että jatkossa liikennevälinettä voi kuljettaa myös automaatti. Kuljettajaa koskevat vaatimukset on poikkeuksetta laadittu niin, että ne sopivat kuljettajana toimivaan luonnolliseen henkilöön. Niitä ei siten sellaisenaan voida soveltaa tilanteisiin, joissa kuljettajana toimii automaatti tai liikenneväline on etäohjauksessa. Kuljettajaan näissä tapauksissa kohdistuvat vaatimukset ovat kansainvälisesti vielä määrittelemättä.

Liikennekaarihankkeessa liikennejärjestelmää tarkastellaan markkinoiden ja asiakkaan näkökulmasta. Ympäristö- ja turvallisuusperusteinen sääntely on kuitenkin jätetty hankkeen ulkopuolelle. Lisäksi tässä hankkeessa eivät ole mukana liikenteen ohjaukseen liittyvä sääntely tai liikenneverkostoa tai kalustoa koskevat säädökset. Hankkeessa ei myöskään tarkastella sellaisia kysymyksiä, joihin puututaan muun kuin kansallisen lainsäädännön keinoin (sopimusasiat, kansainväliset säädökset). Liikenteen alalla on tälläkin hetkellä esillä asioita, jotka liittyvät palvelujen tuottamiseen, mutta joita ei näiden rajanvetojen takia käsitellä tässä hallituksen esityksessä. Ilmailussa tällainen kysymys on esimerkiksi etätornitoimintamallin käyttöönotto Suomessa, jolloin yhdestä paikasta käsin voitaisiin hoitaa useamman lentoaseman lennonvarmistuspalvelut. Kansallisten viranomaismääräysten muuttaminen on tältä osin meneillään, lisäksi vaikutetaan EU-tasolla EU-sääntelyyn. Rautateillä henkilöliikenteen kilpailun avaaminen on riippuvainen sopimusjärjestelyjen uudistamisesta. Nämä siis vain esimerkkeinä hankkeista, joilla edistetään palvelujen tarjontaa.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Digitalisaatio ja tieto

2.1.1.1 Tiedon sääntely liikennekaarihankkeen ensimmäisessä vaiheessa

Liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 1 §:ssä velvoitetaan henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajat avaamaan palveluaan koskevat olennaiset tiedot. Pykälä on lain ensimmäisen vaiheen pykälistä ainoa, joka koskee kaikkia liikennemuotoja. Se on myös mää-

ritelmien mukaisesti mahdollisimman laaja: se koskee kaikkia toimijoita perinteisistä kuljetuspalveluista erilaisiin tukipalveluihin, kuten pysäköintipalveluita tarjoajiin.

Olennoisilla tiedoilla tarkoitetaan pykälän mukaan ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustietoja sekä esteettömyystietoja. Lista ei ole tyhjentävä, sillä olennaiset tiedot vaihtelevat eri palveluissa. Pykälän 4 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset olennaisista tiedoista, niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta. Asetus annettiin 7.9.2017.

Liikkipalveluiden tarjoajan vastuulla on saattaa pykälän mukaiset olennaiset tiedot avoimeen rajapintaan eli tietojen tulee olla vapaasti käytettävissä tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa. Liikenneviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla olennaiset tiedot voidaan vaihtoehtoisesti toimittaa.

Saman luvun 2 §:n avulla pyritään mahdollistamaan yksittäisten ovelta ovelle tarjottavien matkaketjujen tarjoaminen. Pykälässä veloitetaan tie- ja raideliikenteen palveluntarjoajat avaamaan liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan. Lisäksi osapuolille on asetettu yhteistyövelvoite tarvittavien käytännön järjestelyjen mahdollistamiseksi.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden edistämiseen pyritään puolestaan luvun julkisia hankintoja koskevan III osan 2 luvun 3 §:n avulla. Se velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset edistämään lippujärjestelmien yhteentoimivuutta siten, että julkisia varoja ei jatkossa saisi enää ohjata suljettujen lippu- ja maksujärjestelmien hankintoihin, jotka eivät ole yhteentoimivia ja kytkettävissä osaksi matkaketjuja. Julkisia hankintoja koskevan veloitteen keskeisin sisältö on kohdassa, jonka mukaisesti tarjousasiakirjoissa olisi edellytettävä tunnistepohjaisia, tietoverkkoon yhteydessä olevia lippu- ja maksujärjestelmiä. Suomessa osa lippu- ja maksujärjestelmistä on jo tällaisia, ja monien järjestelmien osalta olemassa on suunnitelma niihin siirtymiseen.

Luvun 4 §:ssä säädetään rajapintojen avaamisen yleisistä edellytyksistä. Avointen rajapintojen kautta tarjottavan pääsyn tietoihin ja tietojärjestelmiin on oltava oikeudenmukaista, kohtuullista ja syrjimätöntä. Luvun 5 § puolestaan koskee palveluita yhdistävien välityskerrosten ja varsinaisten yhdistämispalveluiden (niin kutsutut MaaS-palvelut) yhteentoimivuutta. Liikkipalvelujen tarjoajien avointen rajapintojen yhdistämiseen ja ylläpitämiseen ja matkustusoikeuksien todentamiseen tarjottavista taustajärjestelmistä ja -palveluista odotetaan syntyvän uusi toimijakerros.

2.1.1.2 Lippuprojekti

Vuoden alusta 2018 voimaan tulevien liikenteen palveluista annetun lain säännösten tavoitteena on taata lippujärjestelmien ja liikkumispalveluiden edellyttämien tietojärjestelmien yhteentoimivuus. Alan toimijoille on perustettu avoin verkosto, jotta kaikkien toimijoiden näkökannat saadaan huomioituiksi. Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto ovat käynnistäneet yhteistyönä hankkeen, jonka tavoitteena on edistää liikenteen palveluista annetun lain edellä kerrottujen tavoitteiden toteutumista käytännön tasolla määrittelemällä tekniset ratkaisut ja käytäntösäännöt toimijoiden väliseen tiedonvaihtoon (<https://www.viestintävirasto.fi/ohjausjavalvonta/yhteistyö/kansallinenyhteistyö/yhteishankkeet/lippu-jamaksujarjestelmanyhteentoimivuus-hanke.html>). Rajapintojen avaaminen edellyttää

luottamuksen, tietosuojan ja tietoturvan takaavia ratkaisuja. Verkoston käynnistystilaisuus pidettiin 9.3.2017.

2.1.1.3 Liikenteen rekistereitä koskeva sääntely

Tieliikenteen rekisterit. Liikenteen palveluista annetun lain V osa sisältää säännökset liikenneluparekisteristä. Lain ensimmäisessä vaiheessa on säädetty henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvista, ja liikenneluparekisterissä on kyse näihin tietoihin liittyvästä rekisterinpidosta. Sen ylläpito siirretään lailla liikenteen palveluista Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle samalla, kun virastolle siirretään myös kyseisiin lupiin liittyvä toimivalta. Liikenteen palveluista annetun lain nykyisessä V osassa on ainoastaan yksi luku, joka sekin on rakenteeltaan varsin tiivis, sillä se sisältää ainoastaan 5 pykälää. Luvussa säädetään rekisterinpitäjästä, käyttötarkoituksesta, rekisteriin merkittävistä tiedoista, niiden säilyttämisestä sekä luovuttamisesta.

Laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003) velvoittaa Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään rekisteriä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, tieliikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi sekä tieliikenteen verotustehtävien ja autokiinnityksen hoitamiseksi (ajoneuvoliikennerekisteri). Ajoneuvoliikennerekisteri sisältää tietoa ajoneuvoista, niiden verotuksesta ja kiinnityksistä, ajoneuvoa kuljettavista, maankuljetusten turvallisuusneuvonantajista ja tieliikenteen valvontalaitteissa käytettävistä korteista. Rekisteriin tallennetaan ajoneuvojen tekniset tiedot, yksilöintitiedot, katsastus- ja hyväksyntätiedot, käyttötarkoitus-, kiinnitys- ja verotus- sekä ulosottotiedot. Ajoneuvoliikennerekisterissä on myös tietoja henkilön ajokortista, ajo-oikeudesta, kuljettajatutkinnoista sekä kuljettajan ammattipätevyydestä.

Ajoneuvoliikennerekisterin tietojen julkisuudesta ja niiden luovuttamisesta säädetään ajoneuvoliikennerekisterilain 4 luvussa. Lain 14 § mahdollistaa tietojen luovuttamisen yksittäisluovutuksena ajoneuvon rekisteritunnuksen, valmistenumeron ja henkilötunnuksen perusteella. Lain 15 §:ssä on säädetty tietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Pykälä sisältää varsin yksityiskohtaisen listauksen lähinnä viranomaisista ja lakisääteistä tehtävää hoitavista yrityksistä. Tämän lisäksi lain 17 §:ssä on lueteltu tahot, joille voidaan luovuttaa salassa pidettäviä tietoja.

Ajoneuvoliikennerekisterilaki mahdollistaa tietojen luovuttamisen muuhun käyttötarkoitukseen, joiksi lain 19 §:ssä säädetään mielipide- ja markkinatutkimus, suoramarkkinointi sekä muu osoite- ja tietopalvelu, asiakasrekisterin päivitys, tilastointi ja tutkimus sekä muu rekisterinpitäjän hyväksymä tarkoitus. Luonnollisen henkilön tietoja voidaan luovuttaa edellä mainittuihin tarkoituksiin (pois lukien tilastointi ja tutkimus) ainoastaan, jos toiminta, johon tietoja pyydetään luovutettavaksi, liittyy liikenneturvallisuuteen, ajoneuvoihin, ajoneuvoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin ja ajoneuvon kuljettamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää rekisteriä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajista voidakseen hoitaa tieliikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettujen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutus- ja tutkintoprosessia sekä voidakseen hoitaa muita viranomaisen tehtäviin kuuluvia erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien hyväksymiseen liittyviä viranomaistehtäviä (EKL-rekisteri). EKL-tiedot ovat osa ajoneuvoliikennerekisterin tietoja.

Rautatieliikenteen rekisterit. Suomalaisen rautatiejärjestelmän tietoja hallitaan tällä hetkellä useissa eri rekistereissä, joita Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää. Rautatiejärjestelmän lii-

kenneturvallisuustehtävistä annetussa laissa (1664/2009 kelpoisuuslaki) säädetään viranomaisen ylläpitämästä kelpoisuusrekisteristä ja toimijoiden itsensä ylläpitämästä lisätodistusrekisteristä (RAHEKE). Kelpoisuuslailla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä (veturinkuljettajadirektiivi). Kelpoisuusrekisterin perustaminen ja rekisterin tietosisältö pohjautuu osaltaan veturinkuljettajadirektiiviin. Komissio on lisäksi 3 päivänä joulukuuta 2009 antanut komission asetuksen (EU) N:o 36/2010 Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti. Kyseinen sääntely vaikuttaa rekisteriin sisällytettäviä tietoja koskeviin vaatimuksiin. Kuljettajien lupakirjat ja lisätodistukset myönnetään Suomessa komission asetuksen sisältämien mallien mukaisina. Kelpoisuusrekisteriä pidetään rautatieliikenteen valvomiseksi, lupa- ja kelpoisuuskirjatietojen hallinnoimiseksi, lupaa koskevan päätöksen tekemiseksi ja sen valvontaa varten, rautatieliikenteen turvaamiseksi, Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja muiden Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi. Laintasoista sääntelyä on tarkennettu Valtioneuvoston asetuksella rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista (11/2013).

Kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin talletettuja tietoja saa kelpoisuuslain 44 §:n mukaan luovuttaa viranomaisille ja kelpoisuusrekisterin osalta myös toiminnanharjoittajalle. Muilta osin tietojen luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/199, -julkisuuslaki) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

Kelpoisuusrekisterin sisältämiä tietoja säilytetään rekisterissä kelpoisuuslain sitä koskevien säännösten mukaisesti. Rekisteritiedot poistetaan rekisteristä pääosin 10 vuoden kuluttua siitä päivästä, kun liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan kelpoisuuden voimassaolo on päättynyt.

Lisätodistusrekisteristä saa rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 47 a §:n mukaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä toimivaltaisille suomalaisille viranomaisille ja muun jäsenvaltion rautatie- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle, jos se on tarpeellista rajat ylittävän toiminnan johdosta. Tietojen luovutuksen on oltava välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Rekisteröidyille tietoja luovutetaan siten kuin henkilötietolaissa säädetään. Pykälässä on edelleen todettu, että rekisterinpitäjän ja tietojen vastaanottajan on tietojen luovuttamisen yhteydessä huolehdittava asianmukaisesta tietojen suojauksesta.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää kalustorekisteriä (RAHKAT) rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja kalustoyksikköjen yksilöimiseksi. Kalustorekisterin ylläpidosta säädetään rautatielaissa (304/2011). Rautatielain 68 §:n 5 momentissa säädetään, millä tahoilla vähintäänkin tulee tarvittaessa olla pääsy kalustorekisterin tietoihin. Näitä ovat muun muassa turvallisuusviranomaiset, tutkintaelimet ja rautatieliikenteen harjoittajat. Pykälässä säännellään myös tietojen luovuttamisesta EU- ja ETA-alueen ulkopuolelle. Kalustotietoja luovutetaan EU:n tai ETA-alueen ulkopuolelle komission päätöksen 756/2007/EY ja päätöksen (2012/757/EU) mukaisesti (ns. NVR-päätös). Henkilötietoja ei luovuteta EU- tai ETA-alueen ulkopuolelle. Rekisteriin sisältyviä tietoja ei käytännössä luovuteta säännöllisesti. Tietojen luovuttamiseen kalustorekisteristä sovelletaan muilta osin julkisuuslakia.

Rautatieliikenteen alalla on olemassa myös kansainvälisiä rekistereitä, muun muassa eurooppalainen virtuaalinen kalustorekisteri ECVVR. ECVVR ei ole suoranainen rekisteri vaan hakukone, johon on ollut tarkoitus yhdistää vuoden 2011 loppuun mennessä EU:n jäsenvaltioiden kansalliset kalustorekisterit. ECVVR:n kautta on tämän jälkeen mahdollista tarkastella kalustoyksiköihin liittyviä tietoja myös muista ECVVR:ään liittyneistä jäsenvaltioista. Suomen liitettyä oman kalustorekisterinsä ECVVR:ään on tämän kautta mahdollista myös myöntää käyttöoikeuksia rekisterin tietojen tarkasteluun alan toimijoille.

Nykyisessä kaupunkiraideliikennelaissa (1412/2015) säädetään kaupunkiraideliikennerekisteristä. Rekisteriin talletettujen tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia. Tietojen luovuttaminen rautatieliikenteen rekistereistä muuhun kuin viranomaistoimintaan on yleisesti vähäistä. Rautatieliikenteen asteittainen vapautuminen kilpailulle sekä kaupunkiraideliikenteen laajeneminen voi tulevaisuudessa lisätä kiinnostusta myös raideliikennettä koskevien tietojen laajempaan hyödyntämiseen.

Lentoliikenteen rekisterit. Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomen ilmailuviranomainen, joka huolehtii ilmailun yleisestä turvallisuudesta, edistää ilmailun ympäristöystävällisyyttä ja hoitaa sekä lentoliikenteeseen että sen sujuvuuteen liittyviä asioita. Viranomaistehtäviensä hoitamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää ilma-alus- ja lupakirjarekistereitä, joihin talletetaan tarvittavat tiedot lupien myöntämistä ja niiden valvontaa sekä ilma-alusten rekisteröintiä varten. Ilmailulaissa (864/2014) säädetään ilma-alus- ja lupakirjarekisterien ylläpidosta. Ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietojen julkisuudesta säädetään ilmailulain 24–31 §:ssä. Lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saa tallettaa luonnollisesta henkilöstä lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot. Laki mahdollistaa ilma-alusrekisterin tietojen luovuttamisen yksittäiskyselyinä ilma-aluksen rekisteritunnuksen perusteella ja lupakirjarekisteristä henkilötunnuksen perusteella. Lain 27 §:ssä on säädetty julkisten tietojen luovuttamisesta sähköisessä muodossa. Luovutuksensaajan on ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Luovutuksensaaja saa luovuttaa edelleen saamiaan tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ilmailulain 28 §:ssä säädetään tietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla. Säännös mahdollistaa tietojen luovuttamisen ilma-aluksen rahoitus- ja vakuutustoimintaan, katsastustoimintaan, varaosien myynti- ja huoltotoimintaan, lentoliikennemaksujen määräytymiseen sekä muuhun näihin verrattavaan toimintaan. Kohdan mukaan luonnollisen henkilön tietojen luovuttaminen on sallittua ainoastaan, jos toiminta, johon tietoja pyydetään luovutettavaksi, liittyy ilmailun turvallisuuteen, ilma-aluksiin, lentoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin. Tietojen luovuttaminen esimerkiksi suoramarkkinointia varten ei ole ilmailulain nojalla mahdollista.

Arkaluontoisten tietojen luovuttamisesta viranomaisille ja onnettomuustutkintaa suorittaville viranomaisille säädetään lain 31 §:ssä. Lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa suomalaisille viranomaisille ja ulkomaiselle ilmailu- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle, milloin se on välttämätöntä laissa säädettyjen tai sen nojalla määräytyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Ilma-alusrekisteristä luovutetaan tietoja viranomaisille ja lakisääteistä tehtävää tekeville organisaatioille Suomessa ja ulkomailla, sekä yksittäisille kansalaisille. Tietoja luovutetaan lakisääteistä tehtävää hoitaville yrityksille, kuten Finavia Oyj:lle. Lisäksi tietoja luovutetaan muun muassa lentoliikennemaksujen määräämiseen sekä kotimaisille että ulkomaisille lentoasemille,

ja ilma-alusten myyntitoimintaan omistajan ja ilma-aluksen tietojen oikeellisuuden tarkastamista varten. Tietojen luovuttaminen ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä on verrattain vähäistä. Lähtökohtaisesti ilmailulain säädökset on kirjoitettu siten, että tietojen luovuttaminen tapahtuu sähköisesti.

Meriliikenteen rekisterit. Merenkulun alusten rekisteritiedoista säädetään alusrekisterilaissa (512/1993). Lisäksi alusten rekisteröinnistä säännellään alusrekisteriasetuksessa (874/1993). Lain tarkoitus on nimenomaisesti alusrekisterin pito. Suomalaisista kauppamerenkulkuun käytettävistä aluksista, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on nykyisen lain 1 §:n mukaan pidettävä alusrekisteriä. Alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää alusrekisteriä Manner-Suomen osalta, ja Ahvenanmaan valtionvirasto vastaa niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. Alusrekisteriin merkitään aluksen yksilöintiä ja omistajaa koskevat tiedot. Alusrekisteriin merkitään myös alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä alukseen kohdistuvat muut rasitteet. Alusrekisterin yhteydessä pidetään alusrakennusrekisteriä sekä alusrekisterilain 2 a luvussa tarkoitettua historiarekisteriä. Alusrekisterilakiin ei sisälly tietojenluovuttamista koskevia säännöksiä ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

Alusrekisteri on lähtökohtaisesti julkinen. Rekisteritietojen julkisuutta säätelevät julkisuuslaki ja henkilötietolaki. Alusrekisteristä julkaistaan vuosi- ja kuukausitilatot Liikenteen turvallisuusviraston nettisivuilla. Rekisteristä julkaistaan säännöllisesti kuukausittain kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n Circular letter 3004:n perusteella Suomen kauppa-laivasto listattuna aluksittain sekä yhteenlaskettu tonniluku. Tietoja ei luovuteta EU:n tai ETA-alueen ulkopuolelle.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää lisäksi merimiesrekisteriä täyttääkseen rekisterinpitäjän lakisäateiset velvollisuudet koskien aluksen miehitystä, laivaväen pätevyyttä ja luettelointia, terveydentilaa sekä Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja muiden Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi. Merimiesrekisteri sisältää merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystietoja. Merimiesrekisterin ylläpidosta säädetään laissa laivaväen luetteloinnista (1360/2006). Lain 8 §:ssä on todettu, että merimiesluetteloon sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia. Merimiesluetteloon sisältyvän henkilötiedon käsittelyyn ja rekisteröidyn oikeuksiin sovelletaan, mitä henkilötietolaissa säädetään. Rekisteriin merkitään henkilötiedot, meripalvelutiedot (aluksen nimi, palvelujakson aloitus- ja lopetuspäivämäärä, palveluaika, toimi ja liikennealue), ammattimerenkulun pätevyyteen liittyvät koulutukset ja pätevyystiedot (myönnetyt ja uusitut pätevyyskirjat, lisäpätevyystodistukset, kelpoisuustodistukset, pätevyysvapaudet sekä terveyspoikkeusluvut). Tietojen säilyttämisaikasta (50 vuotta) on säännelty laivaväen luetteloinnista annetun lain 8§:ssä.

Laissa laivaväen luetteloinnista säädettyjen rekisteritietojen luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia. Merimiesrekisteriin sisältyvän henkilötiedon käsittelyyn ja rekisteröidyn oikeuksiin sovelletaan, mitä henkilötietolaissa säädetään. Tämä aiheuttaa sen, että alusrekisteriin ja merimiesluetteloon talletettuja henkilötietoja ei voida luovuttaa esimerkiksi suoramarkkinointiin tai muihin kaupallisiin tarkoituksiin.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava vuosittain edellisen vuoden 31 päivään joulukuuta mennessä rekisteröidyt, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY (jäljempänä vähimmäiskoulutusdirektiivi)

liitteessä V luetellut tiedot pätevyyskirjoista ja pätevyyskirjan tunnustamista koskevista kelpoisuustodistuksista Euroopan unionin komission saataville. Kaikki direktiivin liitteessä V tarkoitettut henkilötiedot on muutettava tunnistamattomiksi, ennen kuin ne toimitetaan komissiolle. Luovutettuja tietoja saa käyttää vain direktiivissä 2008/106/EY mainittujen ehtojen ja rajoitusten mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto luovuttaa merenkulun rekisteritietoja pääasiassa viranomaistointiin. Muutoin tietojen luovuttaminen on ollut vähäistä. Tietoja on luovutettu muun muassa tutkimustarkoituksiin ja yritystason alusrekisteritietoja markkinointitarkoituksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää myös vesikulkuneuvorekisteriä, jota koskee laki vesikulkuneuvorekisteristä (424/2014). Rekisteriin tallennetaan tiedot runkopituudeltaan vähintään 5,5 metriä pitkistä purje- tai moottoriveneistä. Vesikulkuneuvot tulee merkitä rekisteriin myös silloin, kun valmistajan ilmoittama moottoriteho on vähintään 15 kilowattia eli yli 20 hevosvoimaa. Rekisteröintivelvollisuus koskee myös muita koneellisia vesikulkuneuvoja, kuten vesiskoottereita, sekä valtion ja kuntien omistamia vesikulkuneuvoja.

Lain 5 luvussa säännellään rekisteriin sisältyvien tietojen luovuttamisesta. Rekisteritiedot on avattu laajasti yleiseen käyttöön siten, että vesikulkuneuvojen rekisterissä olevat tiedot ovat omistajan ja haltijan henkilötietoja lukuun ottamatta avoimesti saatavilla. Rekisteritietojen avoin data on julkaistu Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilla sähköisesti. Vesikulkuneuvorekisteristä julkaistu avoimen datan aineisto sisältää runsaasti vesikulkuneuvojen teknisiä tietoja. Aineistosta löytyy muun muassa vuosimalli, valmistusvuosi, pituus, paino, malli, merkki, suurin sallittu moottoriteho ja käyttökunta.

2.1.1.4 Liikenteen turvallisuusviraston toiminta rekisterinpitäjänä

Liikenteen turvallisuusvirasto kerää, ylläpitää ja tuottaa tietoa tieliikenteen, ilmailun, merenkulun ja raideliikenteen liikennevälineistä, kuljettajista, yrityksistä ja koulutuksista. Tiedot palvelevat ensisijaisesti viraston viranomaistehtäviä. Liikenteen turvallisuusvirasto ja erityisesti sen edeltäjävirastoista Ajoneuvohallintokeskus ovat 1990-luvulta asti luovuttaneet tietoa sekä viranomaisille että kaupallisille toimijoille. Tällä hetkellä suurin osa viraston tietovaranoista liittyy rekisteri- ja lupatietoihin, joita tarvitaan viranomaistehtävien hoitamiseksi. Liikennemuodoista määrällisesti eniten rekisteritietoa on tieliikenteestä.

Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä luovutetaan tietoja viranomaisille ja lakisääteistä tehtävää suorittaville organisaatioille. Tietoja luovutetaan myös yrityksille liiketoimintaan sekä yksittäisille kansalaisille. Viranomaisena Liikenteen turvallisuusviraston tietoja hyödyntävät muun muassa kunnat, poliisi, Puolustusvoimat ja Tulli. Kaupallisista toimijoista keskeisimmät ovat lähinnä erilaisia tieto- ja markkinointipalveluja tarjoavat yksityiset organisaatiot. Mukana on myös enenevissä määrin yrityksiä, joiden toiminta itsessään liittyy liikenteen alaan eri tavoin. Tietoja luovutetaan myös muun muassa erilaisiin analysointitarkoituksiin, kuten liikenteeseen liittyvien markkinoiden kuvaamiseen sekä liikenteen tilan tutkimiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonluovutus on käytännössä keskittynyt ajoneuvoliikenne-rekisterin tietojen luovuttamiseen osaksi ajoneuvoihin ja ajoneuvoliikenteeseen liittyvien palvelujen liiketoimintapotentiaalin vuoksi, mutta osaksi myös sen johdosta, että liikennemuoto-kohtaisen lainsäädäntö rajoittaa eri liikennemuotojen tietojen luovuttamista.

Liikenteen turvallisuusvirasto on toteuttanut tietojen hyödyntämisen mahdollistavat tekniset ratkaisut. Teknisinä tiedonluovutusmenetelminä on ollut viraston tietojärjestelmien suorakäyttö sekä erilaiset sovellus–sovellus-rajapintatoteutukset. Lisäksi liikenteen turvallisuusvirasto on luovuttanut tietoja erilaisina tiedostoina eräajopalveluna. Edelleen virasto tuottaa erilaisia räätälöityjä tietopalveluja, kuten erillispoimintoja.

Vuonna 2016 Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä luovutettiin noin 750 miljoonaa tietoyksikköä. Luovutusten määrä on ollut selvässä kasvussa, sillä vuonna 2015 luovutettiin noin 500 miljoonaa tietoyksikköä. Viraston tiedoista liiketoimintaa tuottaa noin 70 sopimuskumppania, joiden Liikenteen turvallisuusviraston tietoon perustuvassa ydinliiketoiminnassa syntyvä laskennallinen liikevaihto on noin 70–100 miljoonaa euroa. Saaduilla tuotoilla Liikenteen turvallisuusvirasto kattaa tietopalvelujen toiminnasta syntyvät kulut.

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää rekisteritietojen luovutuksesta lukuun ottamatta tilanteita, jolloin luovutettava tieto on yksittäin luovutettava tieto, julkinen tieto tai tilastotieto. Tietojen luovuttaminen perustuu hakemukseen, ja Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää tietoluvan. Silloin, kun tietojen luovuttaminen on perustunut Liikenteen turvallisuusviraston ja yrityksen väliseen sopimukseen tietojen luovuttamisesta, on yritys hakenut asiakkaalleen (tiedon loppukäyttäjä) tietolupaa Liikenteen turvallisuusvirastosta. Liikenteen turvallisuusviraston hakemuksen johdosta myöntämä tietolupa (hallintopäätös) on toimitettu yrityksen toimesta tiedoksi yrityksen asiakkaalle eli tiedon loppukäyttäjälle. Liikenteen turvallisuusvirastolla on ollut mahdollisuus kieltäytyä tietojen luovuttamista silloin, kun tietojen luovuttamisen edellytykset eivät täyty.

2.1.1.5 Henkilötietojen suoja

Liikenteen rekistereihin sisältyy sekä henkilötietoja että muita tietoja. Henkilötiedoilla tarkoitetaan kaikkia tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyviä tietoja. Henkilötietojen käsittelyn osalta on täytettävä henkilötietolainsäädännön edellytykset.

Lakiehdotusta valmisteltaessa henkilötietolaki (22.4.1999/523) on edelleen henkilötietojen käsittelyä koskeva yleislaki. Ehdotettavien lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.7.2018. Tilanne on tällöin muuttunut, sillä 25.5.2018 aletaan soveltaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus).

Henkilötietolakia sovelletaan henkilötietojen automaattiseen käsittelyyn sekä muuhun henkilötietojen käsittelyyn, kun henkilötiedot muodostavat tai niiden on tarkoitus muodostaa henkilörekisteri tai sen osa. Tällaisessa henkilötietojen käsittelyssä on noudatettava henkilötietolain säännöksiä, jollei muualla laissa toisin säädetä. Lain tarkoituksena on toteuttaa yksityiselämän suojaa ja muita yksityisyyden suojaa turvaavia perusoikeuksia henkilötietoja käsiteltäessä sekä edistää hyvän tietojenkäsittelytavan kehittämistä ja noudattamista.

Henkilötietolaissa säädetään muun muassa henkilötietojen käsittelyä koskevista yleisistä periaatteista (5–9 §:t), rekisteriselosteesta (10 §), arkaluontoisten tietojen ja henkilötunnuksen käsittelystä (11–13 §:t), henkilötietojen käsittelystä tutkimus- ja tilastotarkoituksiin sekä viranomaisen suunnittelu- ja selvitystehtäviä, tietojen luovuttamista henkilömatrikkelia, sukututkimusta ja suoramarkkinointia varten (14–19 §:t), henkilötietojen siirrosta Euroopan unionin ul-

kopuolelle (22–23 §:t), rekisteröidyn oikeuksista (24–31 §:t), tietoturvallisuudesta ja tietojen säilytyksestä (32–35 §:t) sekä tietosuojaviranomaisten toiminnasta ja niille tehtävistä ilmoituksista (36–47 §:t). Henkilötietolaisissa on myös säännökset vahingonkorvausvelvollisuudesta (47 §) sekä henkilörekisteririkkomuksesta (48 §). Henkilötietolailla saatettiin sitä edeltänyt henkilörekisterilaki vastaamaan Euroopan unionin henkilötietodirektiivin vaatimuksia (95/46/EY). Henkilötietolain uudistustyö on oikeusministeriössä käynnissä yleisen tietosuojasetuksen voimaantulon johdosta. Oikeusministeriön johtaman työryhmän on antanut mietintönsä asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran puitteissa tehtävää uutta kansallista henkilötietojen suojan yleislakia koskien kevätkaudella 2017.

Henkilötietolain lisäksi olemassa on lukuisia erityislakeja ja säännöksiä viranomaisrekistereistä ja niissä olevien henkilötietojen käsittelystä. Esimerkiksi liikenteen rekistereiden pito perustuu pitkälle edellä selostettuun erityislainsäädäntöön. Henkilötietolain 8 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen käsittelyperusteen muodostaa se, että käsittelystä säädetään laissa tai käsittely johtuu rekisterinpitäjälle laissa säädetyistä tai sen nojalla määrätystä tehtävästä tai velvoitteesta. Arkaluontoisia tietoja saa henkilötietolain 12 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan käsitellä vain, jos käsittelystä säädetään laissa tai se johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle laissa säädetyistä tehtävistä.

Henkilötietojen suojan osalta on otettava huomioon, että julkisuusperiaate kattaa Suomessa lähtökohtaisesti myös viranomaisen hallussa olevat henkilörekisterit. Kyseessä on eri oikeuksien tasapainotus: siinä missä henkilötietojen ja yksityiselämän suoja rajoittavat henkilötietojen käsittelyä, julkisuusperiaate puoltaa avoimuutta myös viranomaisten hallussa olevien henkilötietojen osalta. Suomessa oikeuksien tasapainotus on ratkaistu niin, että julkisuuslakia sovelletaan silloin, kun kysymys on tiedon luovuttamisesta viranomaisen henkilörekistereistä. Muussa henkilötietojen käsittelyssä viranomaisessa sovelletaan henkilötietolakia ja mahdollisia erityislakeja.

2.1.1.6 Julkisuusperiaate ja tiedon luovuttaminen viranomaisen rekistereistä

Julkisuusperiaate on ilmaistu perustuslain 12 §:n 2 momentissa. Hallinnossa julkisuus toteutuu erityisesti jokaisen oikeutena saada tietoja viranomaisen hallussa olevista asiakirjoista ja muista tallenteista. Tallennejulkisuus ei rajoitu vain asianosaisiin, vaan on luonteeltaan yleisöjulkisuutta.

Yleiset säännökset viranomaisen tallenteiden julkisuudesta ja salassapidosta on sisällytetty keskitetysti julkisuuslakiin, joka on alansa yleislaki. Julkisuuslain 1 §:n 1 momentin mukaan viranomaisten asiakirjat ovat julkisia, jollei erikseen toisin säädetä. Lisäksi julkisuuslain 9 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada tieto viranomaisen asiakirjasta, joka on julkinen.

Henkilötietojen luovuttamiseen viranomaisen henkilörekisteristä sovelletaan julkisuuslakia (HE 96/1998 vp. s. 27 ja s. 41). Henkilötietolain 8 §:n 4 momentissa säädetään, että oikeudesta saada tieto ja muusta henkilötietojen luovuttamisesta viranomaisen henkilörekisteristä on voimassa, mitä viranomaisten asiakirjojen julkisuudesta säädetään.

Julkisuuslain 13 §:n 1 momentin mukaan tiedon pyytäjän ei lähtökohtaisesti tarvitse selvittää henkilöllisyyttään eikä perustella pyyntöään. Kuitenkin pykälän 2 momentin mukaan pyydetäessä saada tieto salassa pidettävästä asiakirjasta taikka viranomaisen henkilörekisteristä tai

muusta asiakirjasta, josta tieto voidaan luovuttaa vain tietyin edellytyksin, tiedon pyytäjän on, jollei erikseen toisin säädetä, ilmoitettava tietojen käyttötarkoitus sekä muut tietojen luovuttamisen edellytysten selvittämiseksi tarpeelliset seikat sekä tarvittaessa tiedot siitä, miten tietojen suojaus on tarkoitettu järjestää.

Julkisuuslain 20 §:n 3 momentin mukaan viranomaisten on huolehdittava siitä, että yleisön tiedonsaannin kannalta keskeiset asiakirjat tai niitä koskevat luettelot ovat tarpeen mukaan saatavissa kirjastoissa tai yleisissä tietoverkoissa taikka muilla yleisön helposti käytettävissä olevilla keinoilla. Tätä ei kuitenkaan ole sovellettu henkilökistereihin.

Julkisuuslain 21 §:n mukaan viranomaisen voi pyynnöstä tuottaa ja luovuttaa eri käyttötarkoituksia varten automaattisen tietojenkäsittelyn avulla ylläpitämäänsä yhteen tai useampaan tietojärjestelmään talletetuista merkeistä muodostetun tietoaaineiston, jos tietoaaineiston luovuttaminen ei sen muodostamisessa käytettyjen hakuperusteiden, tietojen määrän tai laadun taikka tietoaaineiston käyttötarkoituksen vuoksi ole vastoin sitä, mitä asiakirjan salassapidosta ja henkilötietojen suojasta säädetään.

Myös tietojen antamistapaan viranomaisen henkilökisteristä sovelletaan julkisuuslakia. Julkisuuslain 16 §:n 1 momentissa säädetään, että viranomaisen asiakirjan sisällöstä annetaan tieto suullisesti taikka antamalla asiakirja viranomaisen luona nähtäväksi ja jäljennettäväksi tai kuunneltavaksi tai antamalla siitä kopio tai tuloste. Tieto asiakirjan julkisesta sisällöstä on annettava pyydetyllä tavalla, jollei pyynnön noudattaminen asiakirjojen suuren määrän tai asiakirjan kopioinnin vaikeuden tai muun niihin verrattavan syyn vuoksi aiheuta kohtuutonta haittaa virkatoiminnalle.

Kun tiedot henkilökisteristä annetaan suullisesti tai asettamalla asiakirja nähtäväksi ja jäljennettäväksi viranomaisen luona, luovuttamiseen ei kohdistu julkisuuslaissa erityisiä edellytyksiä tai rajoituksia. Ylipäänsä henkilötietojen käsittely henkilökohtaisiin tarkoituksiin jää henkilötietojen suojaa koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Henkilötietolain 2 §:n 3 momentti sisältää niin sanotun kotitalouspoikkeuksen: henkilötietolakia ei sovelleta käsittelyyn, jonka luonnollinen henkilö suorittaa yksinomaan henkilökohtaisiin tai niihin verrattaviin tavanomaisiin yksityisiin tarkoituksiinsa.

Sitä vastoin henkilötietojen antaminen kopiona tai tulosteena sekä tietojen antaminen sähköisessä muodossa on sidottu erityisedellytyksiin. Tällöin kyseessä on henkilötietojen varsinainen luovuttaminen. Julkisuuslain 16 §:n 3 momentin mukaan viranomaisen henkilökisteristä saa antaa henkilötietoja sisältävän kopion tai tulosteen tai sen tiedot sähköisessä muodossa, jollei laissa ole toisin erikseen säädetty, jos luovutuksensaajalla on henkilötietojen suojaa koskevien säännösten mukaan oikeus tallettaa ja käyttää sellaisia henkilötietoja. (Ks. myös KHO 2016:161.)

Tällainen luovutus edellyttää siis sitä, että luovutuksensaajalla on oikeus käsitellä henkilötietoja. Tämä oikeus voi perustua henkilötietolakiin tai erityislakiin. Julkisuuslain esitöiden mukaan tällainen henkilötietojen luovutusrajoitus on tarpeen yksityiselämän ja muiden yksityisyyden suojaan kuuluvien oikeuksien perusoikeudellisen suojan samoin kuin yksityiselämän ja henkilötietojen suojaa koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden vuoksi. Sääntelyn tarkoituksena on estää se, että henkilötietojen julkisuus johtaisi henkilötietojen suojaa koskevien säännösten vastaiseen rekisterinpitoon tai muuhun tietojen käsittelyyn. (HE 30/1998, s. 74.) Henkilötietoja saa luovuttaa suoramarkkinointia ja mielipide- tai markkinatut-

kimusta varten julkisuuslain 16 §:n 3 momentin mukaan kuitenkin vain, jos niin erikseen säädetään tai jos rekisteröity on antanut siihen suostumuksensa.

Kun henkilötietoja luovutetaan kopiona, tulosteena tai sähköisesti, viranomaisen arvioitavaksi tulevat henkilötietolain 7 - 9 §:t sekä 11–20 §:t. Luovutuksensaajan on täytettävä pykälissä asetetut kriteerit, ellei kyse ole tietojen henkilökohtaisesta käytöstä, joka ei kuulu henkilötietolain soveltamisalaan. Toisena poikkeuksena ovat tilanteet, joissa henkilötietoja luovutetaan journalistiseen tai taiteelliseen tarkoitukseen. Henkilötietolain 2 §:n 5 momentin mukaan henkilötietojen käsittelyä toimituksellisia sekä taiteellisen tai kirjallisen ilmaisun tarkoituksia varten ei koske henkilötietojen käsittelyn yleisiä periaatteita koskevat henkilötietolain säännökset. Tällaisiin tarkoituksiin voidaan siis yleensä luovuttaa julkisia henkilötietoja melko vapaasti. Muut velvollisuudet voivat kuitenkin koskea luovutuksen saajaa. Esimerkiksi luovutuksen saajalla on henkilötietolain 32 §:n nojalla annettava selvitys henkilötietojen suojaamisesta (ks. KHO:2012:55). Lisäksi luovutuksensaajan on otettava huomioon, että yksityiselämää loukkaavan tiedon levittäminen on rangaistavaa rikoslain (19.12.1889/39) 24 luvun 8 §:n nojalla.

Henkilörekisteriin sisältyvien henkilötietojen saattaminen internetin kautta saataville on henkilötietojen sähköistä luovuttamista. Koska henkilörekisterin tietoja internetiin laitettaessa viranomaisen ei voi varmistua tietojen saavien oikeudesta käsitellä tietoja julkisuuslain 16 §:n 3 momentin mukaisesti, henkilötietojen asettaminen internetin kautta saataville edellyttää yleensä rekisteröidyn suostumusta tai laissa säädettyä perustetta.

Tietojen luovuttamisella sähköisessä muodossa tarkoitetaan lähinnä tietojen luovuttamista sähköisenä asiakirjana tai sähköisellä tallennusvälineellä tai internetin välityksellä. Sähköinen luovuttaminen on eri asia kuin tietojen luovuttaminen avaamalla tekninen käyttöyhteys rekisteriin. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan tietojen luovuttaminen avaamalla tekninen käyttöyhteys rekisteriin vaatii laissa olevan säännöksen (PeVL 71/2014 vp. Ks. myös KHO:2015:41).

Koska julkisuusperiaate kattaa Suomessa myös viranomaisen henkilörekisterit, ne eivät ole salassa pidettäviä vain sen perusteella, että niissä on henkilötietoja. Viranomaisten henkilörekisterissä voi kuitenkin olla salassa pidettäviksi säädettyjä henkilötietoja yksityisyyden suojan turvaamiseksi. Julkisuuslain 24 §:n nojalla salassa pidettäviä henkilötietoja ovat esimerkiksi terveys- ja sosiaalihuollon tiedot, taloudellista asemaa koskevat tiedot sekä henkilökohtaisia oloja koskevat tiedot. Myös tietyt viranomaisen rekisterit, kuten rikosrekisteri, ovat julkisuuslain 24 §:ssä säädetty kokonaan salaisiksi. Julkisuuslain 26 §:n mukaan viranomaisen voi luovuttaa salassa pidettäviä tietoja suostumuksella tai jos tietojen luovuttamisesta on säädetty laissa. Julkisuuslain 29 ja 30 §:issä säädetään salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta viranomaisille. Kun salassa pidettäviä henkilötietoja luovutetaan, on sekä salassa pidettävän tiedon luovutusedellytyksen että henkilötietojen luovutusedellytysten täytyttävä.

Henkilötietojen luovuttamiseen henkilörekisteristä sovelletaan siis julkisuuslain 16 §:n 3 momenttia, jollei muualla lainsäädännössä toisin säädetä. Vaikka henkilötietojen luovutus viranomaisten henkilörekisteristä tapahtuisi julkisuuslain mukaisesti, henkilötietolain yleisvelvoitteita sovelletaan kuitenkin täydentävästi. Tällaisia yleisvelvoitteita ovat muun muassa suunnittelu-, huolellisuus-, informointi- ja suojaamisvelvoite sekä tarpeellisuusvaatimus. (Ks. OKV/441/1/2015, s. 5). Henkilötietoja luovutettaessa pyytäjän on selvitettävä niiden toteuttaminen.

Julkisuuslain 16 §:n 3 momentti osalta on kuitenkin otettava huomioon, että kyseessä on tois-sijainen säännös. Pykälää sovelletaan vain, jos asiasta ei ole erityissääntelyä. Käytännössä henkilörekisteritietojen luovuttamisesta on paljon erityissääntelyä. Myös liikenteen rekisterit perustuvat pitkälti erityissääntelyyn.

Euroopan unionin yleinen tietosuoja-asetuksessa on otettu huomioon julkisuusperiaate. Tietosuoja-asetuksen 86 artiklan mukaan oikeus henkilötietojen suojaan ja viranomaisten asiakirjojen julkisuusperiaate voidaan sovittaa yhteen kansallisessa sääntelyssä. Asetuksen 154 perustelukappaleen mukaan tietosuoja-asetusta sovellettaessa voidaan ottaa huomioon virallisten asiakirjojen julkisuusperiaate, ja virallisten asiakirjojen julkisuutta voidaan pitää yleisenä etuna. Viranomaisen tai julkishallinnon elimen olisi voitava luovuttaa hallussaan olevien asiakirjojen sisältämiä henkilötietoja, jos kyseiseen viranomaiseen tai julkishallinnon elimeen sovellettavassa unionin oikeudessa tai jäsenvaltioiden lainsäädännössä niin säädetään. Kyseisessä lainsäädännössä olisi sovitettava yhteen virallisten asiakirjojen julkisuus ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttö sekä oikeus henkilötietojen suojaan, ja sen vuoksi siinä voidaan säätää tarvittavasta yhteensovittamisesta tämän asetuksen mukaisen henkilötietojen suojaa koskevan oikeuden kanssa.

2.1.1.7 Tietojen luovuttaminen kolmansiin maihin

EU:n henkilötietolainsäädännön tavoitteena on turvata henkilötietojen vapaa liikkuvuus unionin alueella. Henkilötietolainsäädäntö myös asettaa yhteiset vaatimukset sille, missä tilanteissa henkilötietoja voidaan siirtää kolmansiin maihin tai kansainvälisiin järjestöihin. Tietojen luovuttamisesta kolmansiin maihin säädetään henkilötietolain 5 luvussa. Erityissääntelyä on annettu etenkin tietojen luovuttamisesta viranomaisten välillä.

Ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 18 §:n mukaan rekisterinpitäjä saa perustellusta syystä luovuttaa yksittäisluovutuksena rekisteristä tietoja viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan talousalueen ulkopuolelle, jos henkilötietolain 22, 22 a tai 23 §:ssä tietojen luovuttamiselle asetetut edellytykset täyttyvät. Tiedot voidaan lähettää myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Ilmailulain 12 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää ilma-alusrekisteriä ja lupakirjarekisteriä sille lain mukaan kuuluvien viranomaistehtävien ja velvoitteiden hoitamiseksi. Ilmailulain 27 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan rekisteristä luovutetaan tietoja perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

Ilmailulain 31 §:n mukaan lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa suomalaisille viranomaisille ja ulkomaiselle ilmailu- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle, milloin se on välttämätöntä laissa säädettyjen tai sen nojalla määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Tiedot saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto pitää vesikulkuneuvorekisteriä. Lain 24 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaan rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

Alusrekisterilain 4 §:n mukaan alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto. Alusrekisteristä ei säännönmukaisesti luovuteta henkilötietoja EU:n tai ETA-alueen ulkopuolelle.

Laivaväen luetteloinnista annetun lain 5 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa. Valtioneuvoston asetuksen aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä (166/2013) 89 §:n 9 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on annettava tietoja pätevyyskirjoista, kelpoisuustodistuksista ja erivapauksista STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille sekä laivanisännille viraston myöntämän pätevyyskirjan oikeellisuuden ja voimassaolon varmistamiseksi.

Rautatielain 68 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää kalustorekisteriä rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja kalustoyksikköjen yksilöimiseksi. Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus päästä kalustorekisteriin salassapitosäännösten estämättä. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköjä tai jotka on yksilöity kalustorekisterissä. Kalustotietoja luovutetaan komission päätöksen 756/2007/EY mukaisesti sekä tätä muuttava päätöksen (2012/757/EU) (ns. NVR- päätös) mukaisesti. Henkilötietoja ei pääsääntöisesti luovuteta.

Kelpoisuuslain 38 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto pitää kelpoisuusrekisteriä rautatieliikenteen valvomiseksi, lupa- ja kelpoisuuskirjatietojen hallinnoimiseksi, lupaa koskevan päätöksen tekemiseksi ja sen valvontaa varten, rautatieliikenteen turvaamiseksi, Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja muiden Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto ei säännönmukaisesti luovuta henkilötietoja EU:n tai ETA:n ulkopuolelle.

2.1.1.8 *Omadata (My Data)*

Omadata (My Data) on henkilökeskeinen lähestymistapa henkilötiedon hallintaan ja käsitteelyyn. Omadatan keskeiset periaatteet ovat yksilöiden oikeus ja mahdollisuus hallita omaa dataansa, henkilötiedon kattava ja käytännöllinen saatavuus sekä henkilötiedon hallinnan hajauttaminen ja yhteentoimivuus. Omadata-ajattelussa mahdollistetaan konkreettisesti yksilön henkilötietolainsäädännön mukaisten oikeuksien toteuttaminen. Keskeistä on henkilön mahdollisuus siirtää tietojaan uudelleen käytettävässä muodossa itselleen, määräämäänsä paikkaan tai valtuuttamaansa palveluun hyödynnettäväksi. Omadata-ajattelussa yksityisyydensuojaan liittyviä haasteita ratkaistaan siis vahvistamalla yksilöiden mahdollisuuksia hyödyntää itse omaa dataansa ja hallita joustavasti, kuinka sitä kerätään, jalostetaan, hyödynnetään ja jaetaan edelleen. Tärkeää tällöin on, että henkilötieto on teknisesti helposti käytettävässä muodossa. Datan lähteinä toimivissa palveluissa tulee olla koneluettava ohjelmointirajapinta (Application Programming Interface, API), jonka avulla eri ohjelmat voivat tehdä pyyntöjä ja vaihtaa tietoja keskenään. Tällöin tieto liikkuu vaivattomasti palvelusta toiseen. Henkilötiedon hyödyntämiseen liittyvät liiketoimintamallit avautuvat myös kehitykselle, kilpailulle ja yhteistoiminnalle, kun henkilö voi esimerkiksi tarjota heille itselleen tai heidän käyttämiinsä palveluihin kertynyttä dataa myös uusille palveluille. Tämän seurauksena syntyy mahdollisuuksia uusille ja uudelleenlaisille palveluille ja yritysille.

2.1.1.9 *Henkilötietojen anonymisointi*

Anonymisointi on keskeisessä roolissa, kun arvioidaan tietojen hyödyntämisen edellytyksiä. Tieto on anonyymiä, mikäli henkilötiedot muutetaan peruuttamattomasti sellaiseen muotoon, ettei rekisteröity ole niistä suoraan tai välillisesti tunnistettavissa kenenkään toimesta. Anonymisointitekniikoista tai anonymisoinnin tarkemmasta tasosta ei ole säädetty. EU:n tietosuojavaltuutettujen muodostama tietosuojatyöryhmä on lausunnossaan (5/2014) anonymisointitekniikoista todennut, että ”anonymisointi tapahtuu käsittelemällä henkilötietoja siten, että henkilön tunnistaminen estyy peruuttamattomasti. Rekisterinpitäjän olisi näin tehdessään otettava huomioon kaikki ”kohtuudella toteutettavissa” olevat keinot, joita joko rekisterinpitäjä tai jokin kolmas osapuoli voi tunnistamiseen käyttää.” Anonymisointiin kohdistuu vielä tällä hetkellä haasteita teknologian ja palveluiden saatavuuteen liittyen.

Mikäli data on anonyymia, jää se henkilötietosääntelyn ulkopuolelle. Tällöin tietoja hyödyntävällä toimijalla on huomattavasti vapaammat kädet suunnitella uusia liiketoimintamahdollisuuksia ilman esimerkiksi käyttötarkoitussidonnaisuuden tai datan luovuttamisen myötä muodostuvia esteitä. Tietoja hyödyntävän toimijan tulee siten hahmottaa ero anonyymien tiedon ja ei-anonyymien tiedon välillä. Tietoja kerätessä ja hyödynnettäessä on tärkeää huomata, että vaikka tiedot anonymisoidaan myöhemmin, on jo anonymisointi itsessään käsittelyä. Käytännössä siis henkilötietoja sisältävää dataa keräävä joutuu ottamaan huomioon voimassaolevan tietosuojasääntelyn siitä huolimatta, että tiedot myöhemmin anonymisoidaan.

2.1.1.10 *Avoim data*

Liikenteen palveluista annetun lain III osan säännöksillä avataan yksityisen sektorin hallussa olevaa tietoa avointen rajapintojen kautta. Liikkuopalveluita koskevien olennaisten tietojen on oltava saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi.

Datan avaamisessa korostuu dataan liittyvien metatietojen avoimuus ja kattavuus. Tietoaineistojen avaaminen kaikkien saataville ei siis ole yksistään riittävää, vaan aineistojen tulee olla tarkasti kuvattuja yksittäisten tietotyyppien tarkkuudella. Tietojen hyödynnettävyyden osalta tiedon käyttäjän on keskeistä tietää, miten jokin avoin aineisto on kerätty ja mitä tietoa se sisältää. Tämän johdosta edellytetään myös, että avoin rajapinta sekä rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikennevirastolle, joka julkaisee nämä tiedot.

Julkisin varoin tuotettujen tietolähteiden avaaminen kaikkien saataville on Suomessa ollut aktiivista. Yritykset rikastavat omia datalähteitään avoimilla aineistoilla ja saavat siten lisäarvoa liiketoimintaansa. Liikenteen turvallisuusvirasto on avannut vuoden 2016 loppuun mennessä avoimen datan periaatteiden mukaisesti liikennevälineiden rekisteritietoja kaikkien liikenne- ja turvallisuusvirastojen osalta. Tulevina vuosina Liikenteen turvallisuusvirasto avaa myös liikenteen henkilölöpiin liittyviä anonymisoituja tietoja. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto pyrkii julkaisemaan julkisin varoin teetettävissä tutkimuksissa kerättävän datan ja siitä saadut tulokset avoimen datan periaatteiden mukaisesti tietosuojaan liittyvät kysymykset huomioiden. Ensimmäisenä tutkimusaineistona Liikenteen turvallisuusvirasto avasi vuonna 2016 Grip-tutkimushankkeen mittaustulosten aineiston, joka sisältää raskaan liikenteen kitkamittaustietoa, muun muassa luisto-, kitka- ja jarrutustietoja.

Myös avoimen julkisen datan ajatusta pyrittiin tuomaan lainsäädännön tasolle liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa. Sen V osan 1 luvun 4 §:n 1 momentissa ehdotettiin, että avoimen osan tiedot olisi voitu saattaa kaikkien saataville sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla. Säännöksen avulla pyrittiin mahdollistamaan se, että toimilupia koskevia tietoja olisi avoimen rajapinnan avulla voitu käyttää erilaisia palveluita tuotettaessa, kuten esimerkiksi kattavan palveluhakemiston laatimiseksi. Eduskuntakäsittelyn aikana säännöstä muutettiin niin, että avoimen rajapinnan kautta voidaan saada ainoastaan sellaisista toimituksista ja ilmoituksista, joiden haltijoina on oikeushenkilö.

2.1.1.11 Tietoturva

Tiedon ja tiedonsiirron merkityksen lisääntyessä myös tietoturvan merkitys liikennepalveluiden tarjoamisessa korostuu. Liikennepalvelut on jatkossa suunniteltava niin, että tietoturva, samoin kuin tietosuojat, on niissä sisään rakennettuna (security and privacy by design). Hallitusohjelman mukaisena kärkihankkeena Suomeen rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö ja yhtenä hankkeen keskeisenä toimenpiteenä valmistellaan ja toimeenpannaan luottamusta internetiin sekä digitaalisiin toimintatapoihin lisäävä kansallinen tietoturvastrategia. Liikenne- ja viestintäministeriön 10.3.2016 hyväksymän Suomen tietoturvasuoritusstrategian yhtenä tavoitteena on, että Suomessa on digitaalisen liiketoiminnan kannalta kilpailukykyinen ja edistyskellinen lainsäädäntö. Strategialla tavoitellaan muutosta, jonka tuloksena tietoturva on sisäänrakennettuna erilaisiin järjestelmiin, palveluihin ja päätelaitteisiin.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1148 toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa (verkko- ja tietoturvadirektiivi) tuli voimaan 8.8.2016 ja se on saatettava kansallisesti voimaan viimeistään 9.5.2018. Kansallisen täytäntöönpanon keskeiset tavoitteet on määritelty kansallisessa tietoturvastrategiassa, jonka mukaan direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä turvataan yritysten mahdollisuudet sovittaa tietoturvariskien hallintaan liittyvät uudet velvoitteet osaksi muiden liiketoiminnan riskiensä hallintaa. Tavoitteiden toteutumiseksi asetettu poikkihallinnollinen työryhmän on luovuttanut 20.4.2017 liikenne- ja viestintäministeriölle loppuraporttinsa, jossa määritellään kansallisen täytäntöönpanon suuntaviivat. Direktiivin edellyttämät muutokset kansalliseen lain-säädäntöön määritellään vuoden 2017 aikana, ja hallituksen esitys annetaan keväällä 2018. Verkko- ja tietoturvadirektiivi velvoittaa jäsenvaltiot määrittämään keskeiset palvelun tarjoajat tietyillä yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisillä aloilla. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on velvoitettava keskeiset palveluntarjoajat sekä tietyt digitaalisten palvelujen tarjoajat kattavaan verkko- ja tietoturvasuoritusriskienhallintaan ja raportoimaan palveluitaan vaarantavista turvallisuuspoikkeamista kansallisille viranomaisille.

2.1.2 Markkinoille pääsy ja markkinoilla toimiminen (kuljetuspalvelut)

2.1.2.1 Lentoliikenteen markkinat

Ilmailu on kansainvälistä toimintaa ja siviili-ilmailun sääntely perustuu yhteisiin pelisääntöihin, jotka on sovittu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan unionin, Euroopan lennonvarmistusjärjestön eli Eurocontrolin ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) puitteissa. Kansallista liikkumavaraa siviili-ilmailun ja lentoliikenteen sääntelyssä on vain vähän. Sotilasilmailu ja muu valtion ilmailu on sen sijaan kansalliseen päätösvaltaan kuuluvaa toimintaa, johon edellä mainituilla kansainvälisillä toimijoilla ei ole suoraa vaikutusta.

Lentoliikenteen harjoittaminen EU:n alueella on vapaata kaikille EU:n ilmailutoimilupien haltijoille. Suomessa noudatettavat ilmailun perussäännöt löytyvät koko EU:n alueella sovellettavista asetuksista ja ilmailulaista. EU:n ilmailutoimilupien haltijoiden oikeus harjoittaa lentoliikennettä EU:n sisällä perustuu ns. lentoliikenneasetukseen (EY) N:o 1008/2008. Kaupallinen ilmakuljetus ilmapallolla siirtyy unionisääntelyn piiriin 8.4.2018 ja purjekoneilla 8.4.2019.

Lentoliikenteen harjoittaminen EU:n alueella on lähtökohtaisesti markkinaehtoista. Jos riittävä palvelua ei tietyllä reitillä kyetä markkinaehtoisesti järjestämään, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat asettaa lentoreitille julkisen palvelun velvoitteen EU:n lentoliikenneasetuksen 16 artiklan mukaisesti. Palvelun tarjoaja on kilpailutettava. Suomessa julkisen palvelun velvoitteen asettamisesta vastaa ilmailulain 65 §:n mukaisesti Liikennevirasto.

Lentoyhtiöiden toimintaa EU:ssa valvoo toimivaltainen viranomainen sen mukaan kuin ns. EASA-asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja ilmailulaissa (864/2014) on säädetty.

Erityislentotoimintaa eli lentotyötä voi harjoittaa, suuririskistä lentotoimintaa lukuun ottamatta, ilmoitusmenettelyllä koko EU:n alueella. Suuririskinen erityislentotoiminta edellyttää kansallista lisähyväksyntää. RPAS -toiminta on lentotyötä, jota harjoitetaan kauko-ohjattavalla ilma-aluksella. Toiminta on toistaiseksi kansallisesti säädeltyä. Suomessa toimintaa voi harjoittaa ilmoitusmenettelyllä ilmailumääräyksen mukaisesti. Poikkeuslupaa edellytetään vain teknisesti vaativampiin operaatioihin. RPASien osalta unionisääntelyä on odotettavissa mahdollisesti 2018. Liikenteen palveluista annetun lain osalta tarkastelussa on vain lentotyö, jota voidaan pitää kuljetuspalveluna.

Lentoliikenneasetuksen ja EASA-asetuksen lisäksi ilmailulainsäädäntö on siirtynyt EU:n tasolle lentoturvallisuudessa, siviili-ilmailun turvaamisessa, yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa, matkustajan oikeuksissa, lentoliikenteen päästökaupassa sekä muissa lentoliikenteen ympäristöasioissa, joita käsitellään tarkemmin omina osakokonaisuuksinaan.

Vaikka EU sääntelee lentotoimintaa yhä laajemmin Suomessa, ei kansallisesta lainsäädännöstä voida kokonaan luopua. EU:n säädöksiä ei sovelleta esimerkiksi sotilasilmailuun tai valtion ilmailuun. EU-lainsäädännön ulkopuolelle on rajattu pääosin myös ultrakevyillä, harrasterakenteisilla tai historiallisilla ilma-aluksilla harjoitettava ilmailu. Kansallisesti ilmailulaki on ilmailun yleislaki, jossa säädetään EU-lainsäädännön edellyttämistä viranomaisjärjestelyistä sekä EU-lainsäädännön sallimista poikkeusmahdollisuuksista.

Lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista säännellään EU:n niin kutsutussa vakuutusasetuksessa (EY) N:o 785/2004.

Pääsy EU:n ulkopuolelle ulottuville lentoliikenteen markkinoille. Merkittävä osa lentoliikenteestä on kansainvälistä. Lentoliikenteen harjoittaminen kolmansiin maihin edellyttää erillistä lentoliikennesopimusta. Taustalla on kansainvälisen ilmailun yleissopimus eli Chicagon yleissopimus (SopS 11/1949), jossa lähtökohtana on kaupallisen lentoliikenteen luvanvaraisuus. Perinteisesti lentoliikennesopimukset tehtiin kahden valtion välisinä kahdenvälisinä sopimuksina, mutta EU:n toimivallan laajennettua ilmailussa EU on laajentanut toimivaltaansa myös lentoliikenteen ulkosuhteissa ja sopimuksia kolmansien maiden kanssa tehdään yhä enenevässä määrin koko EU:n nimissä. Lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta kolmansien valtioiden kanssa säännellään ns. ulkosuhdeasetuksessa (EY) N:o 847/2004.

Yliennot ja tekniset välilaskut on vapautettu luvanvaraisuudesta niin kutsutulla ilmailun kauttakulkusopimuksella (sopimus kauttakulusta kansainvälisessä lentoliikenteessä, SopS 5/1957). Kauttakulkusopimuksella on n. 130 osapuolta. Merkittävimmät sopimuksen ulkopuolella olevat valtiot ovat Venäjä ja Indonesia. Siitä huolimatta, että EU:n toimivalta on kasvanut ilmailun ulkosuhteissa, kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla on edelleen merkittävä rooli erityisesti Suomen ja Venäjän sekä Aasian valtioiden välisissä lentoliikennesuhteissa. Finnairin nopeasti kasvanut lentoliikenne Aasian metropoleihin perustuu kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sekä Venäjän Suomelle myöntämiin ylilento-oikeuksiin, joita Venäjä on myöntänyt rajoitetusti.

Lentoliikennesopimukset heijastelevat osapuoltensa taloudellisia ja poliittisia intressejä ja ne saattavat sisältää liikenneoikeuksien rajoituksia. Lentoliikennesopimusten neuvottelun lähtökohtana ovat lentoyhtiöiden tarpeet liikennöinnin aloittamiseksi. Kun lentoliikennesopimus sisältää liikenneoikeuksien käyttöön liittyviä rajoituksia, sopimuksiin perustuvat liikenneoikeudet julkaistaan haettaviksi. Liikenteen turvallisuusvirasto tekee päätöksen liikenneoikeuksien käytöstä. Päätös perustuu EU:n nk. ulkosuhdeasetuksen mukaisiin kriteereihin, jotka on julkaistu Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä. Arvioinnissa kiinnitetään huomiota matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeisiin, kilpailun edistämiseen sekä EU:n lentoliikenteen tasapainoiseen kehitykseen. Valintaan johtavan tarkastelun yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto laatii taloudellisen analyysin eri vaihtoehtoista matkustaja- ja rahtiliikenteen kannalta. Analyysissa on kuvattava markkina- ja kilpailutilanne reitillä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös valintamenettelyn kuluessa järjestää kuulemistilaisuuden, johon hakijoille on varattava tilaisuus osallistua.

Kolmansien maiden lentoyhtiöiden säännöllinen lentoliikenne Suomessa perustuu vastaavasti edellä kuvattuihin lentoliikennesopimuksiin. Suomella on voimassa olevat kahdenväliset lentoliikennesopimukset noin 30 valtion kanssa. Tilauslentoliikenteessä ei tarvita taustalle lentoliikennesopimusta.

2.1.2.2 Merenkulun markkinat

Merenkulun harjoittaminen on vapaata. Merikuljetuksia varten ei tarvita toimilupia, vaikka siinä toimintaa koskevat tarkat turvallisuus- ja ympäristövaatimukset.

Merenkulun markkinoilla toimimisen ainoana muuna kuin turvallisuus- tai ympäristöperusteisenä rajoituksena voidaan pitää elinkeinon harjoittamisesta annetun lain (122/1919, jäljempänä elinkeinolaki) 4 §:ää, jossa rajoitetaan kabotaasiliikennettä muiden kuin Euroopan unionin jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten osalta. Euroopan unionin jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivilta aluksilta kabotaasilupaa ei edellytetä.

2.1.2.3 Raideliikenteen markkinat

Rautatieliikenteen sääntely ja erityisesti rautatiemarkkinoita koskeva sääntely perustuu Suomessa EU-lainsäädäntöön. Rautatieliikennettä on avattu kilpailulle 2000-luvun aikana asteittain kilpailulle. EU:n ns. ensimmäinen rautatieliikennepaketti avasi kilpailulle kansainvälisen tavaraliikenteen 15 päivästä maaliskuuta 2003 alkaen, toinen rautatiepaketti kotimaisen tavaraliikenteen vuoden 2007 alusta ja kolmas rautatiepaketti kansainvälisen henkilöliikenteen vuoden 2010 alusta alkaen Euroopan unionissa. EU:n neljännellä rautatiepaketilla avataan ko-

timaan henkilöliikenne kilpailulle niin, että avoin markkinoillepääsy henkilöliikenteeseen on turvattu 3.12.2019 alkaen.

EU-lainsäädännön mukaisesti rautatielain rautatieliikenteen harjoittamista koskevassa 2 luvussa on säädetty rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä. Rautatielain 3 §:n mukaan rautatieyrityksellä on oltava toimilupa. Toimiluvan myöntämisestä on säädetty rautatielain 12 §:ssä, jossa edellytetään päätoimisuutta, riittävää ammatillista pätevyyttä ja kokemusta sekä luotettavuutta ja hyvämaineisuutta sekä vastuuvakuutusta.

Toimilupa on myönnettävä lupaehdot täyttävälle hakijalle (oikeusharkinta). Toimiluvan lisäksi rautatieyrityksellä on oltava rautatieliikenteen harjoittamista varten Liikenteen turvallisuusviraston sille myöntämä turvallisuustodistus, aiottua liikennöintiä varten tarvittava ja Liikenneviraston valtion rataverkolle (ja yksityisraiteen haltijan yksityisraiteelle myöntämä) ratakapasiteetti, rataverkon haltijan kanssa tehty rataverkon käyttösopimus ja Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä kalusto liikennettä varten.

Rautatielainsäädäntö sisältää useita erilaisia rautatieyrityksiin kohdistuvia viranomaistehtäviä: toimilupaviranomainen arvioi rautatieyrityksen taloudellista toimintakykyä ja hyvämaineisuutta, turvallisuustodistuksen ja -luvan myöntävä viranomainen arvioi rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan edellytyksiä hoitaa tehtävänsä turvallisesti ja rautatiealan sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Tällä hetkellä Suomessa tehtävät hoidetaan niin, että toimilupaviranomaisena toimii liikenne- ja viestintäministeriö, turvallisuuslupaviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto ja rautatiemarkkinoiden valvonnasta vastaa sääntelyelin, joka toimii Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt Suomessa toimiluvat VR-Yhtymä Oy:lle (viimeksi heinäkuussa 2012 henkilö- ja tavaraliikennettä varten koko rataverkolla), Fennia Rail Oy:lle (maaliskuussa 2015 tavaraliikennettä varten koko rataverkolla) ja Ratarahiti Oy:lle (toukokuussa 2015 paikallisia tavaraliikenteen kuljetuksia varten). On odotettavissa, että uusia rautatieyrityksiä pyrkii Suomen rautatiemarkkinoille, kun Venäjä-liikenne Suomen rataverkolla avautui kilpailulle vuoden 2016 joulukuussa, kun uusi valtiosopimus Suomen ja Venäjän välillä tuli voimaan.

Rautateiden henkilöliikennejärjestelyistä toimivaltaiset viranomaiset eli liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun liikennekuntayhtymä (HSL) ovat tehneet EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiset sopimukset VR-Yhtymä Oy:n kanssa, mikä takaa nykyisellään VR:lle yksinoikeuden. Kilpailun avaaminen liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvien palveluiden osalta edellyttäisi uusia sopimuksia, jotka antaisivat myös muille rautatieyrityksille mahdollisuuden harjoittaa rautateiden henkilöliikennepalveluja. HSL ja VR ovat sopineet, että VR:llä on yksinoikeus tarjota rautateiden henkilöliikennepalveluja Helsingin seudun lähi-liikenteessä kesäkuuhun 2021 saakka.

Metro- ja raitioliikenteen (kaupunkiraideliikenne) harjoittamisesta säädetään 1 päivänä maaliskuuta 2016 voimaan tulleessa kaupunkiraideliikenteestä annetussa laissa (1412/2015). Kaupunkiraideliikennelaisissa ei ole rajoitettu markkinoilletuloa. Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen on ilmoituksenvaraista toimintaa, jota voi harjoittaa edellyttäen, että täyttää laissa säädetyt edellytykset. Toistaiseksi ainoa liikenteenharjoittaja on Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL).

2.1.2.4 *Tieliikenteen markkinat*

Yleistä. Tieliikenteen markkinoille pääsystä ja markkinoilla toimimisesta on säädetty laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006), joukkoliikennelaissa (869/2009) ja taksi-liikennelaissa (217/2007). Nämä säädökset kumotaan liikenteen palveluista annetulla lailla 1 päivästä heinäkuuta 2018 alkaen, jossa markkinoille pääsystä ja markkinoilla toimimisesta jatkossa säädetään.

Tieliikenteen markkinoilla toimimista säännellään lisäksi laissa eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista (440/2000). Lailla pannaan täytäntöön tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annettu neuvoston direktiivi 92/106/ETY

Ajo- ja lepoaikojen ja yrittäjäkuljettajien työaikasääntely. Kuljettajien enimmäisajoajoista ja vähimmäislepoajoista on säädetty tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 (*ajo- ja lepoaika-asetus*). Ajoaikojen valvontalaitteesta on säädetty tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 165/2014 (*ajopiirturiasetus*). EU:n asetusten edellyttämät kansalliset säännökset on sisällytetty tieliikennelain 6a lukuun ja 105a §:ään, tosin kansallisia säännöksiä ei ole ajopiirturiasetuksen uudistuksen myötä päivitetty.

Lisäksi ajoajoista ja ajopiirturista on voimassa eurooppalainen sopimus koskien kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työtä (AETR) (733/1999). Sopimus on pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta saman sisältöinen kuin mainitut Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetukset. Sitä sovelletaan EU/ETA-alueen ulkopuolisissa Euroopan valtioiden kuljetuksissa, muun muassa Venäjän kuljetuksissa, myös Suomen alueella.

Yrittäjäkuljettajien työajoista on säädetty laissa yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (349/2013). Koska sen soveltamisen piiriin kuuluvat noudattavat myös edellä mainittuja tieliikennelain ajoaikasäädöksiä, on tarkoituksenmukaista yhdistää se samaan lukuun.

Tieliikennelain kokonaisuudistusta koskeva hallituksen esitys annetaan eduskunnalle syksyllä 2017. Siinä ehdotetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja valvontalaitteita koskevan 6a luvun poistamista tieliikennelaista ja säännösten siirtämistä muuhun lainsäädäntöön. Ne ehdotetaan tässä esityksessä siirrettäväksi liikenteen palveluista annetun lain 4 lukuun, johon siirrettäisiin siis myös yrittäjäkuljettajan työajasta annetut säännökset. Säännöksiin tehtäisiin vain ne muutokset, jotka siirtäminen ja säännösten ajantasaistaminen edellyttää.

EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiset toimivaltaiset viranomaiset. EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisista toimivaltaisista viranomaisista säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Lain mukaan julkisen liikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä vastaavat alueellaan 26 kunnallista tai seudullista viranomaista sekä yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta.

2.1.3 Ammattipätevyudet

2.1.3.1 *Lentoliikenteen ammattipätevyudet*

Ilmailun ammattipätevyyksiä koskeva lainsäädäntö perustuu pääosin Euroopan unionilainsäädäntöön. Lentomiestöä koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista säädetään komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 siviili-ilmailun lentomiestöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä, siten kuin sitä on muutettu sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (*lentomiestöasetus*). Lentomiestöasetuksen vaatimuksia on sovellettu vuodesta 2013. Kansallisesti ilmailun ammattipätevyyksistä on säädetty ilmailulaissa (864/2014). Ilmailulain 4 luvussa on säädökset muun muassa luvan myöntäjästä ja myöntämisen edellytyksistä. Lentokoulutusluvista säädetään ilmailulain 6 luvussa.

Ammattilentäjän lupakirja. Ammattilentäjän lupakirja on vaatimuksena kaupallisessa lento-toiminnassa ilma-aluksen ohjaajana toimimiselle. Ilmailulain 46 §:n mukaan ammattilentäjän lupakirjan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Ammattilentäjillä tarkoitetaan tässä liikenne-lentäjän tai ansiolentäjän lupakirjan haltijaa. Vuoden 2017 alussa liikennelentäjien lupakirjoja oli voimassa 1115 (lentokoneet 1081, helikopterit 34) ja ansiolentäjän lupakirjoja 922 (lentokoneet 790, helikopterit 132).

Matkustamomiestöön kelpoisuustodistus. Kaupallisessa lentotoiminnassa ilma-aluksen matkustamomiestöön jäseniltä edellytetään matkustamomiestöön kelpoisuustodistusta. Ilmailulain 46 §:n mukaan matkustamomiestöön kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt kyseiseen tehtävään.

Ilmailulain 47 §:n mukaan lupa tai hyväksyntä, mukaan lukien ammattilentäjän lupakirja ja matkustamomiestöön kelpoisuustodistus, myönnetään kaikille kyseisen luvan tai hyväksynnän myöntämisen edellytykset täyttävälle hakijalle. Myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, taidoiltaan, taidoiltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Ammattilentäjän lupakirjan ja matkustamomiestöön kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksistä ja ammattilentäjän lupakirjaan liittyvistä kelpuutusten myöntämisestä ja voimassaolosta säädetään yksityiskohtaisesti komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.

Lääketieteelliseen kelpoisuuteen liittyvät todistukset. Ammattilentäjän lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttäminen edellyttää, että lupakirjan haltijalla on voimassaoleva luokan I lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Matkustamomiestöön jäseniltä edellytetään matkustamomiestöön terveydentilatodistusta. Ilmailulain 46 §:n mukaan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiestöön terveydentilatodistuksen voi ilmailulain 46 §:n mukaan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto, terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Komission asetuksen mukaan matkustamomiestöön terveydentilatodistuksen voi myöntää myös viranomaisen hyväksymä työterveyslääkäri. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, ja EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset. Matkustamomiestöön tervey-

dentilatodistuksen myöntämisen edellytyksistä säädetään komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011. Lääketieteelliseen kelpoisuuteen liittyvät todistuksen myönnetään määräajaksi.

Pätevyyden arviointiin liittyvät hyväksynät ja valtuutukset. Ammattilentäjän ja matkustamomiehistön ammattipätevyyksiä koskevien säädösten lisäksi arvioitavaksi tulee ammattipätevyysvaatimukseen liittyviä kokeita ja tarkastuksia vastaanottavien toimijoiden hyväksynät ja valtuutukset. Näitä ovat tarkastuslentäjän hyväksyntä, ilmailulääkärin hyväksyntä sekä kokeneen tarkastuslentäjän ja kielitaitotarkastajan valtuutukset.

Tarkastuslentäjän hyväksyntä. Tarkastuslentäjän hyväksyntä oikeuttaa haltijansa vastaanottamaan muun muassa ammattilentäjän lupakirjan hyväksymiseksi edellytetyjä tarkastuslentoja, lentokokeita ja pätevyyden arviointeja. Ilmailulain 46 §:n mukaan tarkastuslentäjän hyväksynnän myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Ilmailulain 47 §:n mukaan tarkastuslentäjän hyväksyntä myönnetään kaikille kyseisen luvan tai hyväksynnän myöntämisen edellytykset täyttävälle hakijalle. Myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, taidoiltaan, taidoiltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Tarkastuslentäjän hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä säädetään yksityiskohtaisesti komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.

Ilmailulääkärin hyväksyntätodistus. Ilmailulääkärin hyväksyntätodistus antaa haltijalleen oikeuden suorittaa ilmailulääkärintarkastuksia, sekä oikeuden myöntää lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämiseksi edellytetyjä lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia. Työterveyslääkäri on oikeutettu myöntämään matkustamomiehistön terveydentilatodistuksia lentomiehistöasetuksessa tarkemmin asetetuina edellytyksin. Ilmailulain 46 §:n mukaan ilmailulääkärin hyväksyntätodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Ilmailulääkärin ja työterveyslääkärin kelpoisuusvaatimuksista säädetään yksityiskohtaisesti komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.

Kielitaitotarkastajan ja kokeneen tarkastuslentäjän valtuutukset. Kielitaitotarkastajat ja kokeneet tarkastuslentäjät hoitavat viranomaiselle lentomiehistöasetuksessa säädettyjä tehtäviä Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän valtuutuksen nojalla. Viranomaistehtävien siirtämisestä on säädetty ilmailulain 164 §:ssä. Kokeneen tarkastuslentäjän valtuutus antaa haltijalleen oikeuden vastaanottaa tarkastuslentäjien pätevyyden arviointeja. Kielitaitotarkastajat puolestaan vastaanottavat lupakirjaan liitetyn kielitaitomerkinnän myöntämiseksi suoritettavia kielitaitokokeita. Kokeneen tarkastuslentäjän valtuutuksesta ja kokeneen tarkastuslentäjän pätevyysvaatimuksista säädetään komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011. Kielitaitotarkastajan valtuutuksen myöntämisestä on muista ilmailun ammattipätevyyksiin liittyvistä luvista ja hyväksynnöistä poiketen säädetty kansallisesti Liikenteen turvallisuusviraston antamassa ilmailumääräyksessä. Määräyksen vaatimusten taustalla ovat komission lentomiehistöasetus sekä Chicagon yleissopimuksen mukaisen standardin vaatimukset.

Ammattipätevyyksiin liittyvä koulutus. Ammattilentäjien koulutuksesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Ammattilentäjältä vaadittavaa lupakirjaa ja kelpuutuksia (lähinnä mittarilentokelpuutusta ja tyyppikelpuutusta) varten annettava teoria- ja lentokoulutus on suoritettava hyväksytyssä koulutusorganisaatioissa. Koulutusorganisaation hyväksynnästä ja valvonnasta on säädetty lentomiehistöasetuksessa. Lupakirja- ja kelpuutuskoulutusten lisäksi ammattilentäjiltä edellytetään lentotoiminnanharjoittajan antaman koulutuksen suorittamista, mistä on säädetty

lentotoiminta-asetuksessa (komission asetus 965/2012). Molemmat asetukset sisältävät koulutusvaatimuksia myös kelpoisuuksien ylläpitoon.

MatkustamomiehISTÖN koulutuksesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. MatkustamomiehISTÖN peruskoulutuksesta, koulutusorganisaation hyväksynnästä ja valvonnasta on säädetty lentomiehISTÖasetuksessa (komission asetus (EU) N:o 1178/2011). Tyypikoulutuksesta ja määräaikauskoulutuksesta säädetään puolestaan lentotoiminta-asetuksessa (komission asetus (EU) N:o 965/2012). Peruskoulutusvaatimuksista on säädetty hyvin ylätasoisesti, mistä syystä koulutusohjelmat ja koulutusorganisaatiot Euroopan eri maissa ovat erilaisia. Tästä syystä Suomi on julkaissut kansallisen ohjeen matkustamomiehISTÖN peruskoulutusta järjestäville organisaatioille.

Ammattilentäjien ja matkustamomiehISTÖN koulutuksen harjoittamista koskeva kansallinen sääntely on täydentävää suhteessa EU-tason sääntelyyn, koska valtaosa koulutusta koskevasta sääntelystä annetaan EU:n asetuksina.

2.1.3.2 Merenkulun ammattipätevyudet

Merenkulun ammattipätevyyksiä koskeva lainsäädäntö perustuu kansainväliseen, erityisesti Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) hyväksytyyn sääntelyyn sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyksistä ja ammatissa toimimisen muista edellytyksistä määrätään kansainvälisessä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevassa yleissopimuksessa (SopS 22/1984, jäljempänä STCW-yleissopimus). STCW-yleissopimuksen keskeinen sisältö on sopimuksen liitteessä. STCW-yleissopimuksen liitettä muutettiin olennaisesti vuonna 1995 pidetyssä sopimuspuolten konferenssissa. Konferenssissa hyväksyttiin lisäksi merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva säännöstö (jäljempänä STCW-säännöstö), jonka säännöt täydentävät yleissopimuksen liitteen sääntöjä.

STCW-yleissopimuksessa tarkoitetuista asioista säädetään myös vähimmäiskoulutusdirektiivissä. Merenkulkijoiden pätevyyksistä säädetään Suomessa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) sekä aluksen miehituksesta ja laivaväen pätevydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (jäljempänä miehitysasetus). Kyseisillä säädöksillä on pantu täytäntöön pätevyyksien osalta STCW-yleissopimuksen määräykset ja vähimmäiskoulutusdirektiivin säännökset.

Laivaväkilain 15 §:n mukaan aluksella työskentelevällä henkilöllä on oltava säädöksissä säädetty pätevyys. Pätevyydestä annetaan pätevyyskirja. Edellytyksenä pätevyyskirjan myöntämiselle on muun muassa se, että hakija täyttää koulutukseltaan pätevyysvaatimukset. Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Laivaväkilain 17 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Tarkemmat pätevyys- ja koulutusvaatimukset on annettu miehitysasetuksessa. Vaatimukset koostuvat tyypillisesti vähimmäisikärajasta, riittäväksi katsottavasta meripalvelusta ja soveltuvasta STCW-säännöstön A osan mukaisesta koulutuksesta. Vuonna 2016 aktiivisia merenkulkijoita eli henkilöitä, joille on vuonna 2016 rekisteröity meripalvelua, oli 9532.

Suomessa myönnetään myös perinteisiä kansallisia pätevyyskirjoja, jotka eivät perustu kansainvälisiin velvoitteisiin eivätkä edellytä STCW-säännösten mukaista koulutusta. Kansalliset pätevyyskirjat korvaavat STCW-yleissopimuksen mukaiset pätevyudet kotimaanliikenteessä. STCW-yleissopimuksen vaatimukset on katsottu kotimaanliikenteessä liian koviksi ja koulutus turhan laajaksi rannikko-, saaristo- ja sisävesiliikenteeseen. Nämä kotimaanliikenteen pätevyudet ovat siten vaatimuksiltaan kevyempiä. Tällaisia kansallisia pätevyyskirjoja ovat esimerkiksi kuljettajankirja ja kotimaanliikenteen laivurinkirja.

Merenkulkualalla annettavan koulutuksen sisällöstä säädetään opetushallinnon alan säädöksissä. Ammattikorkeakouluista annetun valtioneuvoston asetuksen (1129/2014) mukaan ammattikorkeakoulujen merenkulun koulutuksen on täytettävä Euroopan unionin lainsäädännön asettamat vaatimukset. Merenkulun ammatillisista perustutkinnoista määrätään Opetushallituksen määräyksellä (66/011/2014), jossa on kuvattu opetuksen sisältö.

Laivaväen terveydentilan arviointi. Liikennelääketieteellisen kelpoisuuden arvioinnista merenkulussa säädetään tällä hetkellä laissa lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi (47/2009), laissa laivaväen lääkärintarkastuksista (1171/2010), laissa merimiehen lääkärintarkastuksista pidettävästä rekisteristä (25/1999) sekä sosiaali- ja terveysministeriön asetuksessa laivaväeltä vaadittavasta näkö- ja kuulokyvystä (224/2013). Lisäksi terveydenhuoltolaissa säädetään merimiesterveyskeskuksista. Lainsäädäntö perustuu osaltaan ILO:n erityistä koskevaan yleissopimukseen (jäljempänä MLC-yleissopimus) ja merenkulun lääketieteellisten vähimmäiskelpoisuusvaatimusten osalta STCW-yleissopimukseen.

Laki laivaväen lääkärintarkastuksista edellyttää, että merenkulun turvallisuuden edistämiseksi laivaväelle suoritetaan alalle tullessa ja määrävälein merimieslääkärintarkastuksia. Alukseen työhön pyrkivä ja työssä oleva saa ammattitaitoisen arvion terveydellisestä soveltuvuudestaan ja kykenevyydestään laivatyöhön niin, ettei hänen oma terveytensä ja turvallisuutensa, muiden laivassa työskentelevien turvallisuus eikä merenkulun turvallisuus vaarannu. Laivanisännän ja aluksen päällikön on kyettävä varmistamaan laivaväen kelpoisuusehtojen täytyminen myös laivan minimimiehitystilanteessa ja erityisesti erilaisissa hätätilanteissa. Lääkärintarkastuksen voi suorittaa kuka tahansa merimieslääkäri, mutta alkutarkastus ulkomaanliikennettä varten on tehtävä merimiesterveyskeskuksessa.

Merimieslääkärin oikeuden saa Suomessa laillistettu lääkäri kaksipäiväisen merimieslääkärikoulutuksen käytyään. Hyväksynnän antaa hakemuksesta Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valvira. Hyväksyntä on voimassa toistaiseksi. Valvira merkitsee hakemuksen perusteella tiedot merimieslääkärioikeudesta terveydenhuollon ammattihenkilörekisteri Terhikkiin. Merimieslääkärien yhteystiedot Valvira julkaisee verkkosivuillaan. Rekisteriin merkitään myös se, minkä koulutuksen perusteella oikeus on myönnetty. Valviran rekisterissä on tällä hetkellä 475 merimieslääkärää.

Vuodessa tehdään noin 6000 - 8000 merimieslääkärintarkastusta. Merimieslääkärin on toimittava kopio lääkärintodistuksesta Työterveyslaitoksen ylläpitämään arkistoon. Jos hakija on tyytymätön merimieslääkärin kannanottoon sopivuudesta laivatyöhön, hän voi hakea asiaan poikkeuslupaa Liikenteen turvallisuusvirastolta. Asiaa ratkaistessaan Liikenteen turvallisuusviraston on pyydettävä lausunto Työterveyslaitokselta.

Toimivalta laivaväen terveysasioissa jakaantuu tällä hetkellä usealle eri viranomaiselle, joita ovat sosiaali- ja terveysministeriö, sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto (Valvira),

Lääkealan turvallisuus- ja kehittämiskeskus (Fimea), Työterveyslaitos ja Liikenteen turvallisuusvirasto.

Lainsäädännön valmistelusta ja lääkärintarkastuksen ohjeistuksesta vastaa sosiaali- ja terveysministeriö. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston toimivaltaan kuuluu hyväksyä merimieslääkärit sekä ylläpitää luetteloa hyväksytyistä merimieslääkärirekisteriä. Vuosittain hyväksytään noin 20–30 merimieslääkäriä. Työterveyslaitos puolestaan ylläpitää lakisääteistä rekisteriä merimieslääkärintodistuksista ja laatii lausuntoja laivaväen terveydellistä soveltuvuutta koskeviin poikkeuslupahakemuksiin. Työterveyslaitos toimii myös merenkulun työterveyden, hyvinvoinnin ja turvallisuuden kehittämisessä ja tutkimuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää laivaväen terveydellisestä soveltuvuudesta annettavat poikkeusluvut ja laiva-apteekkia koskevat poikkeusluvut sekä osallistuu Työterveyslaitoksen järjestämiin merimieslääkäreiden koulutustilaisuuksiin kouluttajana.

2.1.3.3 *Raideliikenteen ammattipätevydet*

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävissä edellytettävää kelpoisuutta koskevista vaatimuksista säädetään kelpoisuuslaissa. Kelpoisuuslain soveltamisalaan kuuluvat liikenteenohjauksen, vaihtotyön ja ratatyön liikenneturvallisuudesta vastaamisen tehtäväkokonaisuudet sekä liikkuvan kaluston kuljettaminen. Lisäksi soveltamisalaan kuuluvat turvamiehen tehtävissä sekä turvalaitteiden asennus- ja huoltotehtävissä toimivat. Veturinkuljettajia on Suomessa tällä hetkellä n. 2000.

EU:n veturinkuljettajadirektiivi on Suomessa pantu täytäntöön kelpoisuuslailla. Kuljettajan lupakirjat ja lisätodistukset myönnetään komission asetuksen (EU) N:o 36/2010 Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti.

Kelpoisuuslakia on muutettu lailla 860/2012, jolla pantiin kansallisesti täytäntöön veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämisestä koskevista perusteista annettu Euroopan komission päätös (2011/765/EU), jäljempänä komission koulutuskeskuspäätös ja kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä annettu komission päätös (2010/17/EY), jäljempänä komission lupakirjarekisteripäätös. Samalla kelpoisuuslakia yhtenäistettiin rautatielain (304/2011) soveltamisalan ja määritelmien kanssa.

Komission koulutuskeskuspäätös on täytäntöönpantu valtioneuvoston asetuksella rautateiden liikenneturvallisuuskoulutusta antavia oppilaitoksia koskevista vaatimuksista sekä eräistä kelpoisuuksista ja luetteloinneista (13/2013) ja komission lupakirjarekisteripäätös valtioneuvoston asetuksella rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista (11/2013). Kelpoisuuslain nojalla on lisäksi annettu valtioneuvoston asetus (524/2011) rautatiealan terveydenhuollon asiantuntijoiden pätevydestä ja täydennyskoulutuksesta ja valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä hoitavilta vaadittavasta kielitaidosta (12/2013).

Veturinkuljettajadirektiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta yleistä ammatillista tietämystä ja terveydentilaa ja lupakirjaa kos-

kevien vaatimusten osalta komission direktiivillä (2014/82/EU), jonka liitteet I ja II on pantu täytäntöön rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmista annetulla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Lisäksi veturinkuljettajadirektiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta kielitaitovaatimusten osalta annetulla komission direktiivillä (EU) 2016/882, jonka johdosta viraston koulutusohjelmamääräystä on päivitetty (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016).

Komissio on lisäksi antanut muuta junahenkilökuntaa kuin kuljettajia koskevan komission asetuksen (EU) 2015/995, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä annetun päätöksen 2012/757/EU muuttamisesta, jäljempänä OPE-YTE.

Raitiovaunun ja metronkuljettajan kelpoisuusvaatimuksista ja terveystarkastuksista säädetään kaupunkiraideliikenteestä annetussa laissa 1412/2015.

2.1.3.4 *Tieliikenteen ammattipätevydet*

Taksinkuljettajan ammattipätevyyttä koskevat säännökset sisältyvät tällä hetkellä taksinkuljettajien ammattipätevyyttä koskevaan lakiin (695/2009), mutta ne on siirretty lakiin liikenteen palveluista hankkeen ensimmäisessä vaiheessa.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä säädetään kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007; *ammattipätevyyslaki*) ja valtioneuvoston asetuksessa (640/2007). Lain taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavana- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (*tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*). Direktiivi sisältää yksityiskohtaiset säännökset ammattipätevyydestä ja siihen liittyvistä menettelyistä ja vaatimuksista, kuljettajien vähimmäisikävaatimuksista sekä jäsenvaltion käytettävissä olevat tavat perustason ammattipätevyyden hankkimisessa. Suomessa on valittu käyttöön koulutukseen perustuva vaihtoehto (4 §).

Ammattipätevyys vaaditaan raskaan kaluston kuljettajilta tieliikenteen tavana- ja henkilökuljetuksissa (liikennekaarisäädöshankkeen ensimmäistä vaihetta koskevan hallituksen esityksen antamisen yhteydessä esitetty muutos 2 §:n 1 momenttiin). Poikkeukset ammattipätevyyden vaatimisesta (2 §:n 3 momentti) noudattavat pääosin direktiivin säännöksiä. Ammattipätevyyttä ei vaadita kuljettaessa ajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa (1 kohta), eräissä yhteiskuntajärjestyksen ja turvallisuuden kannalta keskeisissä tehtävissä (2 ja 4 kohta), ajokortti- ja ammattipätevyyskoulutuksessa (5 kohta) sekä ajoneuvoja koeajettaessa tai siirrettäessä huoltamisen, korjauksen tai katsastamisen yhteydessä tai eräissä varikkoalueen tehtävissä (3 kohta). Tämän lisäksi ammattipätevyys ei koske kuorma-auton kuljettamista yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin (6 kohta), linja-auton kuljettamista yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin (7 kohta), eikä kuljetuksia silloin, kun ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja työssään käyttää eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen pääasiallinen tehtävänsä taikka kun kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen pääasiallinen tehtävänsä (8 kohta). Näistä poikkeuksista viimeksi mainittu tietyssä paikassa myytävien tavaroiden kuljettamisesta on kansallinen.

Kuljettajilta vaaditaan perustason ammattipätevyyskoulutus (5 §) sekä kelpoisuuden ylläpitämiseksi säännöllinen jatkokoulutus (7 §). Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältää opetusta kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen liittyvistä seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Koulutuksen oppiaineet määräytyvät direktiivin mukaisesti erikseen kummallekin kuljettajaryhmälle sekä näille yhteisesti. Koulutusta järjestävät koulutuskeskukset ovat viranomaisen hyväksymiä. Sekä perus- että jatkokoulutusta voidaan järjestää opetusministeriön ammatillisen koulutuksen järjestämisluvalla, muut koulutuskeskukset hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Tällaisena voi olla autokoulu, jolla on lupa raskaan kaluston ajokorttiopetukseen tai Puolustusvoimat. Vaatimukset lupamenettelystä, opetuksen toteutuksesta sekä opetuksen ja koulutuskeskusten valvonnasta perustuvat direktiivin vaatimuksiin.

Koulutus päättyy teoriakokeeseen (5 §). Ammatillisessa koulutuksessa koe suoritetaan ammatillisen tutkinnon osana, Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa Puolustusvoimat ottaa kokeen vastaan ja muussa tapauksessa kokeen vastaanottajina toimivat Liikenteen turvallisuusvirastolle kuljettajantutkintopalveluja tuottavat palvelun tuottajat.

Peruskoulutuksen kesto voi olla 280 tai 140 tuntia ja niihin on sisällyttävä henkilökohtaista ajo-opetusta vähintään 20 tai 10 tuntia. 280 tunnin koulutuksella voidaan alentaa kuorma-auton kuljettajan C-luokan ajokortin vähimmäisikä 21 vuodesta 18 vuoteen ja linja-auton kuljettajan D-luokan ajokortin vähimmäisikä 24 vuodesta 21 vuoteen. C1-luokan kuorma-auton ja D1-luokan linja-auton ajokortin vähimmäisikää ei voida koulutuksella alentaa. Nopeutetulla 140 tunnin koulutuksella voidaan vähimmäisikää laskea vai rajoitetusti. Nopeutetulla koulutuksella voidaan D-luokassa linja-auton ajokortin vähimmäisikää laskea 23 vuoteen ja kuljettaa linja-autoa paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä 21-vuotiaasta.

Ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon 70 tunnin koulutuksella, josta vähintään viisi tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa vastaavat määrät ovat 35 tuntia ja kolme tuntia. Myös tällöin opetukseen sisällytettävästä ennakoidun ajamisen opetuksesta käytännön harjoituksina on omat kansalliset säännöksensä.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksesta voidaan osa antaa ajokorttikoulutuksen ajo-opetukseen hyväksytyllä simulaattorilla tai erityisellä harjoitteluradalla. Kansallisin säännöksiin edellytetään perustason koulutukseen sisällytettäväksi ennakoidun ajamisen opetusta ja siihen sisällytettäviä käytännön harjoituksia.

Määräkestoisen ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä voi ajokortin omaava opiskelija toimia kuljettajana ilman ammattipätevyyttä. Kansallisesti vaaditaan silloin D-luokan ajokortin suorittamiseksi, että opiskelija on suorittanut opetussuunnitelmaperusteisesta ammatillisesta 120 opintoviikon linja-auton kuljettajan koulutuksesta vähintään 60 opintoviikkoa henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan koulutusta ja saanut myös peruskestoisen perustason ammattipätevyyskoulutuksen (ajokorttilain 5 §:n 3 momentti). Suomessa on otettu käyttöön direktiivissä mahdollistettu 18 vuoden vähimmäisikä D-luokan linja-auton kuljettamiseksi omalla alueella. Suomessa 18 vuoden vähimmäisiän edellytyksenä on linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittaminen.

HE 145/2017 vp

Peruskoulutuksella ja jatkokoulutuksella saatu ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta kerrallaan. Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia kuljettajan tehtävien kannalta peruskoulutuksen keskeisissä oppiaineissa ja se voidaan suorittaa päivän mittaisina jaksoina ammattipätevyuden viisivuotiskauden aikana. Kansallisesti vaaditaan, että jatkokoulutukseen on aina sisällytettävä opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Jatkokoulutus kattaa sekä kuorma- että linja-auton kuljettajan kelpoisuuden, jos kuljettajalla on ne molemmat. Ammattipätevyys osoitetaan harmonisoidulla kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai ajokortissa olevalla merkinnällä. Ammattipätevyyskortin myöntää liikenteen turvallisuusvirasto, joka vahvistaa myös jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Perustason ammattipätevyuden suorittaa vuosittain noin 4 000–6 000 henkilöä:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tavaraliikenne	3427	3676	4601	4512	5050	5341
Henkilöliikenne	760	909	948	891	1082	998
Yhteensä	4187	4585	5549	5403	6132	6339

Käytännössä merkittävä osa perustason ammattipätevyuden suorittavista henkilöistä suorittaa Puolustusvoimissa tavaraliikenteen ammattipätevyuden varusmiespalveluksen aikana. Vuosittain ammattipätevyyskoulutuksen suorittaa Puolustusvoimissa noin 3 000 henkilöä. Ammatillisessa koulutuksessa ammattipätevyuden suorittavien määrä on samaa luokkaa, noin 2 000–3 000 paikkeilla. Kummassakin ryhmässä voi olla henkilöitä, jotka ovat aiemmin suorittaneet ammattipätevyuden erikseen, jolloin voi osin olla kyse päällekkäisestä kouluttamisesta. Silloin kun perustason ammattipätevyys suoritetaan Puolustusvoimissa tai ammatillisessa koulutuksessa, siitä ei synny laskua suorittajalle. Alla esitetyt perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannukset koskevat näiden vaihtoehtojen ulkopuolella suoritettavaa markkinaehtoista koulutusta, joka käsittää vain murto-osan kaikista ammattipätevyuden suorittajista.

Tieto jatkokoulutuksesta merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin todistuksen antajan ilmoituksesta. Ammattipätevyuden jatkokoulutusmerkintöjä kirjataan vuosittain yhteensä 55 000 – 235 000 kappaletta. Seuraava ammattipätevyuden jatkokoulutuksen suorittamistihentymä tulee olemaan vuosina 2018–2019, kun ammattipätevyyslainsäädännön voimaantullessa suoritettujen ammattipätevyyksien uusiminen tulee ajankohtaiseksi.

Kirjatut ammattipätevyuden jatkokoulutusmerkinnät vuosittain (yksi merkintä saattaa sisältää useamman koulutuspäivän):

HE 145/2017 vp

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Jatkokoulutus- merkintöjä yht.	49947	55440	80264	125908	237456	73713

Koulutusta järjestävät koulutuskeskukset ovat viranomaisen hyväksymiä. Sekä perus- että jatkokoulutusta voidaan järjestää opetus- ja kulttuuriministeriön ammatillisen koulutuksen järjestämisluvalla oppilaitoksissa. Muut koulutuskeskukset hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Tällainen koulutuskeskus voi olla esimerkiksi autokoulu, kuljetusyrittäjä tai Puolustusvoimat. Vaatimukset lupamenettelystä ja koulutuskeskusten valvonnasta perustuvat tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin vaatimuksiin. Perustason ammattipätevyyttä antavia koulutuskeskuksia on nykyisin noin 120 (pois lukien Puolustusvoimien koulutuskeskukset). Näistä opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksynnällä toimii noin puolet ja Liikenteen turvallisuusviraston hyväksynnällä noin puolet.

Kokeista ja niiden järjestämisestä vastaavat opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalalla koulutuskeskukset. Hallinnonala hyväksyy näiden kokeiden sisällön. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä koulutuskeskuksissa perustason ammattipätevyyden koulutuksessa olleet suorittavat kokeen Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymällä palveluntuottajalla (Ajo-varma Oy). Koulutuskeskusten valvonnasta vastaa hyväksyvä viranomainen. Käytännössä valvonta on melko vähäistä. Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksyntöjen yhteydessä tehnyt käyntejä koulutuskeskuksiin. Esimerkiksi vuonna 2016 virasto teki valvontakäyntejä yhteensä 143.

Puolustusvoimien ja ammattioppilaitosten tarjoama ammattipätevyyteen johtava koulutus on opiskelijalle pääasiassa maksutonta tai kustannuksiltaan vähäistä (alle 1 000 euroa). Vapaille markkinoilla nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta on tarjolla reilun 3 000 euron hintaan ja peruskestoista noin 5 000 euron hintaan. Ammattipätevyyden laajentamiskoulutusta (70 h) on tarjolla noin 1 900 euron hintaan ja nopeutettuna (35 h) noin 1 000 euron hintaan. Hintatietojen niukasta saatavuudesta ja toisaalta jatkokoulutuskursseista saatujen tietojen suu-rehkosta vaihtelusta voidaan päätellä, että perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kilpailutilanne vapaille markkinoilla on heikko, kun taas kurssimuotoisen jatkokoulutuksen järjestämisessä kilpailutilanne on melko hyvä.

Opetuskustannusten lisäksi tulee koemaksu tällä hetkellä 160 euroa ja rekisteriin kirjaamismaksu 17 euroa tai mikäli kirjaaminen tehdään sähköisesti (mahdollista 2017 alussa) 10 euroa. Ammattipätevyyskortti maksaa 50 euroa (vuonna 2016).

Perustason ammattipätevyyskoulutusta tarjoavat koulutuskeskukset tarjoavat myös jatkokoulutusta. Opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvalla toimivilla on myös yhtiömuotoista toimintaa, jonka puitteissa koulutusta annetaan ammatillisten tutkintojen ulkopuolella, esimerkiksi jatkokoulutusta. Jatkokoulutuksessa hintahaarukka on koulutuksen järjestäjien hintatietojen mukaan 89–465 euroa/päivä. Hintojen vaihteluun vaikuttaa muun muassa se, sisältääkö koulutus käytännön harjoitteita. Yleisimmin jatkokoulutuspäivän hinta on 100–135 euroa.

Käytännössä koulutuksen hintaan vaikuttavat merkittävästi esimerkiksi koulutuksen kilpailuttaminen ja koulutusmäärät.

Syyskuussa 2016 oli ammattipätevyys voimassa 127 950 henkilöllä Suomessa. Nämä jakaantuivat seuraavasti: tavaraliikenteen ammattipätevyys oli 79 973 henkilöllä, henkilöliikenteen ammattipätevyys 2025 henkilöllä ja molemmat pätevyudet omaavia henkilöitä oli 45 952.

Eri toimintoja on edistetty digitalisaatiolla, kuten ammattipätevyyden jatkokoulutuksen rekisteröintiin liittyvää tiedonsyöttöä ja sitä jatketaan antamalla kouluttajille vuonna 2017 rajapinta koulutukseen liittyvien tietojen syöttöön. Vuoden 2017 aikana on tarkoitettu ottaa käyttöön sähköinen ammattipätevyyskoe, millä karsitaan hallinnollista taakkaa ja lasketaan asiakashintoja kokeissa.

Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttiin vaadittava opetus. Kuorma-auton ja linja-auton ajokortin saaminen edellyttää B-luokan auton ajo-oikeutta. Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan opetuksen määrät vaihtelevat suoritettavan luokan, henkilöllä ennestään olevan raskaan kaluston ajokortin tai ammattipätevyyden mukaan. Osaamisvaatimusten sisältönä ovat suoritettavan luokan erityispiirteet. Esimerkiksi C1-luokan kuorma-autokorttia varten teoriaopetuksen vähimmäismäärä on yhdeksän tuntia ja ajo-opetuksen viisi tuntia. Korotettaessa C1-luokan ajokortti C-luokkaan vähimmäisvaatimuksena on teoriaopetusta kolme tuntia, kun ilman C1-luokkaa C-luokan teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 12 tuntia. Ajo-opetuksessa vastaavat vähimmäismäärät ovat viisi ja kymmenen tuntia. D1-luokan linja-autokortin teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 15 tuntia tai jos hänellä on ennestään kuorma-auton ajokortti vähintään yhdeksän tuntia. Ajo-opetuksessa vastaavat määrät ovat 15 ja 10 tuntia. D-luokassa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 27 tuntia, tai 15 tuntia jos henkilöllä on ennestään kuorma-auton ajokortti, taikka kuusi tuntia jos hänellä on ennestään D1-luokan linja-auton ajokortti. Ajo-opetuksessa vähimmäismäärät ovat vastaavasti 40, 30 ja 15 tuntia.

E-luokan yhdistelmäajokortteja suoritettaessa teoriaopetuksen vähimmäisvaatimus esimerkiksi C1E-luokassa on kahdeksan tuntia sekä CE-luokassa 15 tuntia tai seitsemän tuntia, jos CE-luokkaa suorittavalla on ennestään C1E-luokan ajokortti. Vastaavat vähimmäismäärät ajo-opetuksessa ovat 10, 30 ja 20 tuntia. Kummassakin linja-autoluokassa (D1 ja D) teoriaopetuksen vähimmäisvaatimus on kahdeksan tuntia ja ajo-opetuksen kymmenen tuntia. Raskaan kaluston ajokorttia suoritettaessa opetusmäärät voivat olla tätäkin alemmat, jos raskaan kaluston kuljettajan ammattipätevyyden omaava ei ole edeltäneen vuoden sisällä suorittanut muuta raskaan kaluston ajokorttia lyhyemmällä koulutuksella ammattipätevyyttä hyväksi käyttäen. BE-luokan yhdistelmäutkintoon pääsemiseksi ei opetusta vaadita. BE-luokan vaatimuksia sovelletaan myös direktiivin mahdollistamaa B-luokan laajemman yhdistelmän kuljetusoikeutta. Kysymyksessä on yhdistelmä, jossa B-luokan ajoneuvoon on kytketty perävaunu, jonka kokonaismassa ylittää 750 kiloa, ja jossa koko yhdistelmän kokonaismassa ylittää 3500 kiloa mutta ei 4250 kiloa.

Valtaosa kuorma-auton ajokorteista suoritetaan Puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä. Vähimmäisikä lukuun ottamatta Puolustusvoimien ajokorttien suorittamisvaatimusten katsotaan vastaavan siviilikortin vaatimuksia niin, että ajokortit vaihdetaan tutkintotodistusta vastaan siviilikorttiin direktiivin edellyttämän vähimmäisikävaatimuksen täytyessä. Ikävaatimusten eroista johtuen Puolustusvoimien tutkintotodistuksille on tunnustettu pitempi voimassaoloaika ajokorttien vaihdon varmistamiseksi. Muulta osin raskaan kaluston ajokortteja suoritetaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ja kyseiseen koulutukseen erikoistuneis-

sa autokouluissa. Raskaan kaluston ajokorttiopetus perinteisissä autokouluissa väheni merkittävästi ammattipätevyys säännösten voimaan tullessa. Etenkin C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittaminen väheni merkittävästi EU-lainsäädännön soveltamisen jälkeen. EU:n lainsäädännön mukaan kuorma-autokortti ei voi olla ensimmäinen auton ajokortti, jollaisena ajokortteja aiemmin suoritettiin.

2.1.4 Matkustajanoikeudet

Lentoliikenne. Yhteisen liikennepolitiikan puitteissa Euroopan unioni on toteuttanut monia toimenpiteitä turvallisuuden ja matkustajien oikeuksien parantamiseksi eri liikennesektoreilla ja EU onkin ensimmäinen alue maailmassa, jossa matkustajan oikeudet on nimenomaisesti turvattu lento-, rautatie, meri- ja sisävesi- sekä linja-autoliikenteessä.

Lentomatkustajan oikeuksia koskee asetus (EY) N:o 261/2004 (asetus matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta). Lisäksi vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä on annettu oma asetuksensa (EY) N:o 1107/2006. On huomattava, että matkustajalla ei Euroopan Unionin jo voimassaolevassa tai voimaan tulevassa sääntelyssä tarkoiteta ainoastaan matkustajaa, jota Suomen kansallisen lainsäädännön mukaan pidetään kuluttajana, vaan sääntely kattaa myös liikematkustajat.

Liikenteen turvallisuusvirasto on ilmailulaissa (864/2014) nimetty yllä mainittujen asetusten tarkoittamaksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi siltä osin kuin ei ole kyse kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivaltaan kuuluvasta asiasta. Vastaavanlainen säännös toimivaltaisista viranomaisista matkustajan oikeuksien osalta sisältyy myös merilakiin (674/1994, sellaisena kuin sitä on muutettu lailla 77/2015) ja joukkoliikennelakiin (869/2009, sellaisena kuin sitä on muutettu lailla 177/2015).

Lentomatkustajien oikeuksia koskevien EU-asetusten valvonnassa Liikenteen turvallisuusvirastolla on käytettävissä ilmailulain 151 §:n mukainen käsky tai kieltö, joiden tehosteeksi on mahdollista asettaa uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään. Muutoksenhausta käskyyn, kieltoon tai päätökseen säädetään ilmailulain 181 §:ssä.

Kuluttaja-asiamiehen toimivallasta on säädetty laissa Kilpailu- ja kuluttajavirastosta (661/2012) ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta laissa kuluttajariitalautakunnasta (8/2007). Kuluttajansuojalain mukaan kuluttajana pidetään luonnollista henkilöä, joka hankkii kulutushyödykkeen tai muun palvelun pääasiassa muuhun tarkoitukseen kuin harjoittamaansa elinkeinotoimintaa varten. Kuluttajana ei siten pidetä luonnollista henkilöä, jonka käyttämän hyödykkeen tai palvelun, kuten matkan, hankkii joku muu taho kuin kuluttaja itse elinkeinotoimintaansa liittyen. Kuluttajansuojalain markkinointia ja sopimusehtoja koskevaa sääntelyä sovelletaan myös lentomatkustamiseen. Kuluttaja-asiamies valvoo matkustajapalvelujen markkinointia kuluttajille, menettelyjä asiakassuhteissa sekä sopimusehtojen kohtuullisuutta. Jos matkustaja on kuluttaja, hänellä on mahdollisuus viedä matkaa koskeva riita-asia kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi joka antaa kuluttajariitalautakunnasta annetun lain 2§:n nojalla ratkaisusuosituksia yksittäisiin elinkeinoharjoittajan ja kuluttajan välisiin erimielisyyksiin. Täytäntöönpanokelpoisen päätöksen riita-asioissa tekee kuitenkin kuluttajansuojalain 12 luvun 1 d §:n nojalla se yleinen alioikeus, jonka tuomiopirissä kuluttajan asuinpaikka on.

Kuluttaja-asiamiehellä on yleistoimivalta valvoa kuluttajiin kohdistettua kaupallista toimintaa, mukaan lukien liikennepalvelujen tarjoaminen, kuluttajansuojalain (38/1978) 2 ja 3 luvun nojalla. Kuluttajansuojalain mukaisesti kuluttaja-asiamiehen toiminnan ensisijaisena tavoitteena on saada yritys vapaaehtoisesti lopettamaan lainvastainen menettelynsä tai muuttamaan kohtuuttomia sopimusehtoja. Jos yritystä ei saada neuvottelemalla luopumaan lainvastaisesta menettelystä tai jos rikkomus on selvä tai toistuva, kuluttaja-asiamies voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Markkinaoikeus voi kieltää lainvastaisen menettelyn tai kohtuuttoman sopimusehdon. Kuluttaja-asiamies voi itse määrätä kiellon asiassa, joka ei ole lain soveltamisen kannalta tai muuten merkitykseltään huomattava. Lisäksi kuluttaja-asiamies voi kiireellisissä asioissa antaa kiellon väliaikaisena. Markkinaoikeus ja kuluttaja-asiamies voivat kumpikin asettaa antamansa kiellon tehosteeksi uhkasakon. Jos yritys kieltopäätöksestä huolimatta jatkaa lainvastaista menettelyä, kuluttaja-asiamies voi hakea markkinaoikeudesta uhkasakon maksuunpanoa. Kuluttaja-asiamies voi myös saattaa asioita ryhmävalituksena kuluttajariitalautakunnan käsiteltäväksi ja panna vireille ryhmäkanteita (ryhmäkannelaki 444/2007). Kuluttaja-asiamies voi myös harkintansa mukaan avustaa kuluttajaa yksittäisen riita-asian hoitamisessa, jos sen ratkaisemisella on lain soveltamisen tai kuluttajien yleisen edun kannalta tärkeä merkitys.

Merenkulku. Matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1177/2010 (jäljempänä *merimatkustajien oikeuksista annettu asetus*) säädetään meri- ja sisävesiliikenteen kuljetussopimuksen heikomman osapuolen eli matkustajan vähimmäissuojasta. Asetuksessa on liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet turvaavia säännöksiä sekä säännökset liikenteenharjoittajan velvollisuuksista sekä matkustajalle maksettavista vakiokorvauksista matkan viivästys- ja peruuntumistilanteissa. Merimatkustajien oikeuksista annettu asetus on Suomessa suoraan sovellettavaa oikeutta kuten muutkin EU:n matkustajanoikeusasetukset. Asetuksen 28 artikla edellyttää, että jäsenvaltioiden on säädettävä asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on asetuksen mukaan oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Merilaissa (674/1994 osa IV, luku 15, 25–28 §) on nimetty asetuksen edellyttämiksi toimivaltaisiksi viranomaisiksi Liikenteen turvallisuusvirasto ja kuluttaja-asiamies. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo merimatkustajien oikeuksia niiltä osin kuin asia ei kuulu Kilpailu- ja kuluttajaviraston ja kuluttaja-asiamiehen toimivaltaan. Matkustajien yksittäisissä riita-asioissa toimivaltainen viranomainen on kuluttajamatkustajien osalta kuluttajariitalautakunta sekä Ahvenanmaan maakunnassa Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 5 luvun 30 §:n 10 kohdan mukainen erityinen kuluttajariitalautakuntaa vastaava lautakunta. Kuluttajien osalta asetuksen noudattamatta jättämiseen sovelletaan kuluttajansuojalainsäädäntöä. Liikematkustajien valitusten käsittelystä vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto, joka huolehtii myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien valvonnasta, täytäntöönpanosta sekä valitusten käsittelystä.

Ahvenmaan itsehallintolain 5 luvun 30 §:n 10 kohdan mukaan valtakunnassa kuluttajavalituslautakunnalle (nykyisin kuluttajariitalautakunta) kuuluvista tehtävistä huolehtii maakunnassa erityinen, maakunnan hallituksen asettama lautakunta (Ålands Konsumenttvistenämnd), joka soveltaa samaa aineellista kuluttajansuojalainsäädäntöä kuin kuluttajariitalautakunta. Erityisen lautakunnan tehtävät liittyvät Ahvenanmaan maakunnassa paikalliseen toimintaan. Tästä sekä myös kielellisistä syistä ja maantieteellisten olosuhteiden vuoksi on katsottu perustelluksi, että

maakuntaan asetetaan erityinen lautakunta hoitamaan vastaavia tehtäviä kuin kuluttaja kuluttajariitalautakunnalla on valtakunnassa. Siten Ahvenanmaan maakuntahallituksen asettama lautakunta on toimivaltainen käsittelemään niitä valituksia, joissa osapuoli asuu tai hänen kotipaikkansa on maakunnassa tai jotka liittyvät paikalliseen toimintaan maakunnassa.

Liikenteen turvallisuusviraston osalta merilain 27 §:ssä säädetään seuraamuksista matkustajan oikeuksien valvonnassa. Sen lisäksi mitä muussa lainsäädännössä säädetään kuluttajaviranomaisten oikeudesta määrätä seuraamuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikenteenharjoittajaa, terminaalipitäjää, matkanjärjestäjää, matkatoimistoa ja lipunmyyjää toimimasta vastoin merimatkustajien oikeuksista annetun asetuksen säännöksiä tai määrätä asetuksen vastaisesti toimineen muuttamaan tai korjaamaan toimintansa asetuksen vaatimusten mukaiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston antama kieltäminen ja määräys ovat voimassa, kunnes puutteet on korjattu. Kiellon ja määräyksen tehosteeksi voidaan asettaa myös uhkasakko. Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Päätös voidaan kuitenkin panna heti täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty tai ellei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Rautatiet. Rautatieliikenteessä matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (ns. rautatievastuuasetus). Asetus tuli voimaan 3 joulukuuta 2009 ja siihen liittyen on säädetty kansallisesti rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) Suomessa käyttöön otettavista, asetuksessa sallituista poikkeuksista. Rautatiekuljetuslain 8a §:n mukaan rautatievastuuasetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä. Asetuksen mahdollistama poikkeuslupa Euroopan unionin ulkopuolisen maan suhteen on kerralla voimassa viisi vuotta ja uudistettavissa kaksi kertaa enimmäispituuden ollessa täten 15 vuotta. Suomen ja Venäjän välinen kansainvälinen rautatieliikenteestä tehty uusi sopimus tuli voimaan joulukuussa 2016. Uudessa sopimuksessa on matkustajien oikeuksia ja liikenteenharjoittajan velvollisuuksia koskevat sopimusmääräykset, jotka ovat sopusoinnussa EU-lainsäädännön kanssa.

EU-asetuksen 10 artiklaa matkatietojärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei Venäjän-liikenteen lisäksi myöskään sovelleta Suomessa taajamajunaliikenteeseen (rataosuudet Helsinki–Kirkkonummi, Helsinki–Karjaa, Helsinki–Vantaankoski, Helsinki–Riihimäki, Helsinki–Lahti ja Lahti–Riihimäki).

Rautatiekuljetuslaissa ei ole erikseen säädetty kansallisista asetuksen 30 artiklan mukaisista täytäntöönpanoelimista. Kuluttaja-asiamies ja kuluttajariitalautakunta ovat suoraan oman lainsäädäntönsä perusteella toimivaltaisia valvonta- ja valituselimiä myös rautatiematkustamista koskevissa liikennepalveluun liittyvissä virhe- ja valitustilanteissa. Liikenteen turvallisuusvirasto on valvonut asetusta turvallisuusvaatimusten, mukaan lukien asetuksen asettamien esteettömyysvaatimusten osalta.

Tieliikenne. Linja-autoliikenteen osalta matkustajan oikeuksista säädetään asetuksella (EU) N:o 181/2011 (asetus matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta). Asetuksen 28 artiklan edellyttämät täytäntöönpanoviranomaiset on Suomessa alun perin nimetty joukkoliikennelaisissa (869/2009). Lain 16 §:n mukaan asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset ovat kuluttaja-asiamies, kuluttajariitalautakunta ja Liikenteen turvallisuusvirasto. Joukkoliikennettä koskevat säännökset on liikennekaarisää-

döshankkeen ensimmäisessä vaiheessa siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin, ja joukkoliikennelaki kumoutuu uuden lain voimaan tulon myötä.

Matkustajien yksittäisissä riita-asioissa toimivaltainen viranomaisena on kuluttajamatkustajien osalta kuluttajariitalautakunta ja liikematkustajien osalta Liikenteen turvallisuusvirasto. Jälkimmäisessä tapauksessa seuraamus asetuksen noudattamatta jättämisestä on Liikenteen turvallisuusviraston kielto toimia vastoin asetuksen säännöksiä tai sen antama määräys muuttaa tai korjata tällainen toiminta asetuksen mukaiseksi. Kiellon ja määräyksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Kuluttajien osalta asetuksen noudattamatta jättämiseen sovelletaan kuluttajansuojalainsäädäntöä.

Linja-automatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen täytäntöönpanosta vastaavat Ahvenanmaalla lähtökohtaisesti Ahvenanmaan itsehallintoviranomaiset. Itsehallintolain 30 §:n 10 kohdan mukaan valtakunnassa kuluttajariitalautakunnalle kuuluvista tehtävistä huolehtii maakunnan hallituksen asettama lautakunta (Ålands Konsumenttvistenämnd).

Joukkoliikennelain 52 a §:n ja liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 10 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuultuaan toimivaltaisia viranomaisia, palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia, terminaalien haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia. Liikenteen turvallisuusvirasto on nimennyt asetuksen edellyttämät terminaalit 23.10.2013 antamallaan päätöksellä. Avustusta antaviksi asemiksi nimettiin tuolloin Helsinki (Kamppi), Joensuu, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Oulu, Pori, Rovaniemi, Tampere, Turku ja Vaasa.

Joukkoliikennelain muutoksella 389/2013 otettiin käyttöön myös asetuksen mahdollistamat poikkeukset kolmannen maan liikenteeseen ja kuljettajille annettavaan koulutukseen seuraavasti: Linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1.3.2021 lähtien. Myös EU-asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettelyt on siirretty sovellettavaksi vasta 1.3.2018 lähtien. Nämä poikkeukset on siirretty liikenteen palveluista annetun lain VII osan 1 luvun 3 §:ssä.

Pakettimatkadirektiivi ja matkustajan oikeudet. Vuonna 1990 annettu pakettimatkadirektiivi (neuvoston direktiivi matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista (90/314/ETY)) takaa etukäteen järjestettyjä pakettilomia ostaville matkailijoille oikeuden saada olennaiset tiedot matkapaketin sisällöstä ennen sopimuksen tekemistä sekä oikeuden saada korvausta, mikäli palvelu ei vastaa sovittua. Direktiivillä varmistettiin myös se, että matkanjärjestäjän tai matkanvälittäjän maksukyvyttömyystilanteissa matkustajille palautetaan ennalta suoritettut maksut ja järjestetään paluukuljetus. Suomessa direktiivin sisältö on saatettu voimaan valmismatkalailla (1079/1994) sekä lailla valmismatkaliikkeistä (939/2008). Suomen lainsäädännössä direktiivin mukaiset velvollisuudet on asetettu pääasiassa matkanjärjestäjälle.

Pakettimatkadirektiiviin matkustajille antama suoja on osin päällekkäinen ja laajentava EU:n liikennemuotojen matkustajan oikeusasetusten takaamien oikeuksien kanssa mitä tulee lento-, juna-, linja-auto- ja meri- ja sisävesiliikenteeseen. Suomessa valmismatkalakia valvoo

kuluttaja-asiamies. Yksittäisillä kuluttajamatkustajilla on riitatilanteissa mahdollisuus käännyä lisäksi kuluttajariitalautakunnan puoleen, joka voi antaa asiasta ratkaisusuosituksen.

Valmismatkaliikelain tarkoittamaa rekisteriä valmismatkaliikkeen harjoittajista (valmismatkaliikerekisteri) pitää Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Matkanjärjestäjiltä maksukyvyttömyytensä varalta vaadittava vakuus asetetaan myös Kilpailu- ja kuluttajavirastolle ellei virasto vapautta valmismatkaliikkeen harjoittajaa vakuudenasettamisvelvollisuudesta kokonaan tai osittain laissa tarkemmin eritellyistä syistä. Valmismatkaliikelain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvovat Kilpailu- ja kuluttajaviraston ohelle sen antamien tarkempien ohjeiden mukaisesti aluehallintovirastot sekä poliisi. Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii lisäksi valmismatka-asiain neuvottelukunta, jonka asettaa työ- ja elinkeinoministeriö kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Neuvottelukunta seuraa valmismatkaliiketoiminnan kehitystä ja valmismatka-lainsäädännön soveltamista ja valvontaa, antaa lausuntoja sekä tekee esityksiä ja aloitteita lainsäädännön ja valvonnan kehittämiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei ole toimivaltainen viranomaisen valmismatkalain tai valmismatkaliikelain osalta.

Uusi matkapakettidirektiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2302 matkapaketeista ja yhdistetyistä matkajärjestelyistä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/83/EU muuttamisesta ja neuvoston direktiivin 90/314/ETY kumoamisesta) koskee matkapaketteja ja yhdistettyjä matkajärjestelyjä, ja sillä kumotaan aiempi pakettimatkadirektiivi. Direktiivi on pantava kansallisesti täytäntöön viimeistään 1.1.2018 ja sitä on sovellettava 1.7.2018 alkaen. Vaikutuksia on arvioitu muun muassa U-kirjelmässä 65/2013 vp. Direktiivin toimeenpanoa on valmistellut oikeusministeriön asettama työryhmä (toimikausi 2.6.2016–1.3.2017). Työryhmä esittää uutta lakia matkapaketeista (http://oikeusministerio.fi/artikkeli/-/asset_publisher/tyoryhma-ehdottaa-uutta-lakia-matkapaketeista).

Uudella direktiivillä saatetaan matkailualaa koskevat säännökset ajan tasalle ja vastaamaan verkkokaupan kehittymisen myötä muuttuneita matkailumarkkinoita. Direktiivillä muun muassa parannetaan kuluttajansuojan tasoa laajentamalla sääntelyn soveltamisalaa nykyisestä, luodaan alalla toimiville elinkeinonharjoittajille tasapuoliset toimintaedellytykset saattamalla eri tavoin yhdistettyjä matkapalveluja tarjoavat elinkeinonharjoittajat yhtenäisen sääntelyn alle sekä poistetaan rajat ylittävän kaupan lainsäädännöllisiä esteitä.

Direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävät 1) liikematkustajat, joiden matkajärjestelyt perustuvat heidän työnantajinsa ja liikematkoihin erikoistuneiden matkanjärjestäjien puitesopimuksiin. Muun tyyppiset liikematkustajat kuuluvat edelleen direktiivin soveltamisalaa. Muut soveltamisalaa koskevat rajoitukset liittyvät 2) satunnaisesti järjestettäviin matkapaketteihin ja 3) alle 24 tuntia kestäviin matkapaketteihin, jotka eivät sisällä yöpymistä.

2.1.5 Toimintavarmuus (varautuminen)

Liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaa kuuluvien toimijoiden varautumisvelvollisuuksista säädetään ilmailulain 160 §:ssä, rautatielain 81 §:ssä ja kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 18 §:ssä. Kaikissa näissä pykälissä säädetään kuljetuspalvelun tarjoajien velvoitteiden lisäksi myös infrapalveluntarjoajien velvoitteista (lentoasema, ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja, rataverkon haltija). Infrapalvelun tarjoajat eivät kuulu lain liikenteen pal-

veluista soveltamisalaan, ja pykälää tarkastellaan vain kuljetuspalvelun tarjoajien osalta (lentoaseman pitäjä, rautatieliikenteen harjoittaja ja liikenteenharjoittaja, joka harjoittaa henkilöliikennettä metro- tai raitiorataverkolla).

Näiden toimijoiden on osallistuttava valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Ilmailulaissa valtuutetaan valtioneuvosto säätämään asetuksella tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä. Rautatielaissa vastaava valtuutus annetaan liikenne- ja viestintäministeriölle. Kaupunkiraideliikennelaki ei sisällä valtuutusta alemmanasteisen sääntelyn antamiseen.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

2.2.1 Digitalisaatio ja tieto

2.2.1.1 *ITS-direktiivi ja sen nojalla annetut täytäntöönpanoasetukset*

Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivin 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteisista (jäljempänä ITS-direktiivi) tavoitteena on nopeuttaa älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä kaikkialla Euroopassa. Direktiiviä sovelletaan kaikkiin tieliikennealan älykkäisiin liikennejärjestelmiin sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välisiin rajapintoihin. Direktiivissä korostetaan eurooppalaista älyliikennearkkitehtuuria, jolla voidaan edistää myös multimodaalista lipunmyyntiä eli eri liikennemuodot yhdistävää lipunmyyntiä. ITS-direktiivi sisältää säännöksen, jonka nojalla Euroopan komissiolle on siirretty säädösvalta antaa delegoituja asetuksia niiden teknisten määritysten osalta, jotka ovat tarpeen ITS-järjestelmien käyttöönoton ja operatiivisen käytön yhteensopivuuden, yhteentoimivuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi koko unionin alueella.

Komissio on antanut ITS-direktiivin nojalla joukon direktiiviä täytäntöönpanevia delegoituja asetuksia. Näistä erityisesti 18.12.2014 annettu asetus 2015/962 EU:n laajuisista tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta on erityisen merkittävä liikenteeseen liittyvän tiedon kannalta. Lisäksi komissio antoi 31.5.2017 lopullisen ehdotuksensa asetukseksi EU:n laajuisen multimodaalien matkatietopalvelujen tarjoamisesta (C/2017/3574 final). Euroopan neuvosto hyväksyi ehdotuksen kesällä, mutta hallituksen esitystä annettaessa ehdotusta ei ole vielä julkaistu EU:n virallisessa lehdessä.

Tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta annettu asetus velvoittaa tieviranomaisia ja tienpitäjiä antamaan keräämänsä staattinen tiedata, dynaaminen tietilannedata ja liikennedata EU:ssa toimivien palveluntarjoajien saataville. Kahden jälkimmäisen datan on oltava DATEX II -muodossa tai yhteensopiva sen kanssa. Tiedot annetaan kansallisen yhteyspisteen kautta. Asetus koskee vain TEN-T-verkkoa sekä siihen kuulumattomia moottoriteitä. Lisäksi jäsenvaltiot voivat määrittää TEN-T-verkon ja moottoritieverkon ulkopuolisia prioriteettivöhykkeitä, joihin sovelletaan asetuksen mukaisia määrityksiä. Jäsenvaltioiden tuli tehdä selkoa Euroopan komissiolle kansallisen yhteyspisteen toteutuksesta sekä siihen liittyvistä järjestelyistä 13.7.2017 mennessä. Suomessa yhteyspisteenä toimii Liikennevirasto.

Multimodaalien matkatietopalvelujen tarjoamisesta annettu asetusehdotus edellyttää myös kansallisen yhteyspisteen luomista. Vähintään staattinen liikenne- tai matkatieto sekä historia-tieto, jota liikenteen viranomaiset, liikenneoperaattorit, infrastruktuurin haltijat ja tilausliikennepalvelujen tarjoajat keräävät, on oltava saatavissa kansallisen yhteyspisteen kautta. Tämä voi tarkoittaa myös sitä, että lähteet ja tiedon metadata ovat saatavissa yhteyspisteen kautta. Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa Liikenneviraston tehtäväksi annettiin toimia metadatan keräyspisteenä. Asetuksen liitteessä tiedot on jaettu staattisiin ja dynaamisiin tietoihin sekä erilaisiin palvelutasoihin. Tiedot on toimitettava asetuksessa määriteltyjen standardien mukaisesti.

Multimodaalien matkatietopalvelujen tarjoamisesta annetun asetuksen soveltamisen on tarkoitus alkaa TEN-T-verkolta viimeistään joulukuussa 2019, ja sen on tarkoitus laajentua palvelutasoittain ja soveltamisalan osalta siten, että täysimääräisesti sitä olisi sovellettava viimeistään joulukuussa 2023.

2.2.1.2 *Rekisterisääntely unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa*

Tieliikenne. Tieliikenteen osalta kansallisen rekisterisääntelyn taustalla on otettava huomioon erityisesti Euroopan unionin direktiivitasoinen sääntely, joka on osittain teknisiltä vaatimuksiltaan hyvin yksityiskohtaista ja joka asettaa sisällöllisiä vaatimuksia rekisteröintiasiakirjoille. Ajoneuvoliikennerekisterin ja sitä koskevan kansallisen sääntelyn taustalla ovat direktiivi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 1999/37/EU sekä sitä koskeva muutosdirektiivi 2014/46/EU.

Rekisteröintitodistusta koskevat sisällölliset vaatimukset on esitetty tarkemmin direktiivien liitteissä. Ajoneuvorekisteriä koskeva muutosdirektiivi 2014/46/EU sisältää vaatimuksen rekisterien ylläpidon sähköisyydestä. Jäsenvaltioiden on tallennettava sähköisesti tiedot kaikista alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista. Direktiivissä säännellään myös rekisteröinnin peruuttamisesta ja väliaikaisesta peruuttamisesta, mitä koskevat säännökset sisältyvät lakiin ajoneuvoliikennerekisteristä, jonka säännökset asiallisesti vastaavat direktiivin sisältöä.

Raideliikenne. Raideliikenteen osalta rekisterisääntely ja rekisteritietoja koskevat vaatimukset sisältöineen määräytyvät osittain EU- sääntelyn perusteella, sillä kansallisten rekisteröintiä koskevien lakien taustalla on EU:n sekundääritason sääntelyä. Kaluston rekisteröintiä koskevien säännösten osalta on syytä ottaa huomioon, että rautatielain 68 §:n 3 momentissa on Venäjän-liikenteen kalustoa koskeva erityissäännös, joka perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (yhteentoimivuusdirektiivi) 33 artiklan 5 kohtaan.

Rautatieliikenteen kelpoisuusrekisteriä ja lisätodistusrekisteriä koskevan kansallisen sääntelyn taustalla on otettava huomioon veturinkuljettajadirektiivi sekä Euroopan komission päätös kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä (2010/17/EY) (komission lupakirjarekisteripäätös). Komission lupakirjarekisteripäätöksen liitteessä I velvoitetaan rekisterinpitäjä antamaan lupakirjarekisteriin talletettuja tietoja salassapitosäännösten estämättä jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, Euroopan rautatievirastolle, veturinkuljettajien työntäjille sekä rekisteriin merkityille veturinkuljettajille liitteessä säädetyin edellytyksin.

Komission lupakirjarekisteripäätöksen I liitteen 4 kohta koskee käyttöoikeuksia lupakirjarekisterin sisältämiin tietoihin. Sen mukaan veturinkuljettajalla on pyynnöstä oikeus saada itseään koskevia tietoja lupakirjarekisteristä. Lisäksi käyttöoikeus on kohdan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla ja tutkintaviranomaisilla, Euroopan rautatievirastolla ja veturinkuljettajien työnantajilla kohdassa määriteltyjä käyttötarkoituksia varten.

Merenkulku. Meriliikenteen rekisterisääntelyn taustalla on Euroopan unionin sääntelyä sekä kansainvälisiin sopimuksiin perustuvaa oikeutta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 789/2004 lasti- ja matkustaja-alusten siirtämisestä yhteisössä rekistereiden välillä ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 613/91 kumoamisesta tarkoituksena on sen 1 artiklan mukaan poistaa tekniset esteet jäsenvaltion lipun alla purjehtivien lasti- ja matkustaja-alusten siirtämiseltä jäsenvaltioiden rekistereiden välillä. Asetus ei sinänsä aseta rekisterin sisällölle vaatimuksia, vaan ainoastaan velvoittaa jäsenvaltioita toteuttamaan rekisterin ylläpidon siten, että eri jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten rekisteritiedot ovat siirrettävissä toisen jäsenvaltion rekisteriin.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava vuosittain edellisen vuoden merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2008/106/EY) liitteessä V luetellut tiedot pätevyyskirjoista ja pätevyyskirjan tunnustamista koskevista kelpoisuustodistuksista Euroopan unionin komission saataville. Samoin Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava vuosittain IMO:lle tilasto myöntämistään pätevyysriivapauksista STCW-yleissopimuksen VIII artiklan 3 kohdan mukaisesti, mitä koskee myös valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä (166/2013).

Ilmailu. Ilmailua ja ilma-aluksia koskeva rekisterisääntely on kansallista. Se perustuu Chicagon yleissopimuksen mukaisiin standardeihin ilma-aluksen kansallisuudesta ja rekisteritunnuksista.

2.2.1.3 Yksityiselämän suoja ja henkilötietojen suoja

Oikeus nauttia yksityis- ja perhe-elämän kunnioitusta on turvattu ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyssä yleissopimuksessa (Euroopan ihmisoikeussopimus, SopS 18/1990). Sopimuksen 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus nauttia yksityis- ja perhe-elämäänsä, kotiinsa ja kirjeenvaihtoonsa kohdistuvaa kunnioitusta. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen vakiintunen käytännön mukaan henkilötietojen suojaan liittyvät kysymykset kuuluvat 8 artiklan soveltamisalaan (esimerkiksi asia 27798/95 Amann v. Sveitsi (2000), kohta 65; asia I v. Suomi (2008), kohta 38).

Perusoikeudet ovat osa Euroopan unionin oikeutta. Euroopan unionilla on oikeudellisesti sitova perusoikeuskirja, jossa esitetyt oikeudet, vapaudet ja periaatteet unioni tunnustaa. Perusoikeuskirjan 7 artiklassa säädetään yksityiselämän suojasta. Artiklan mukaan jokaisella on oikeus siihen, että hänen yksityis- ja perhe-elämäänsä, kotiaan sekä viestejään kunnioitetaan.

Henkilötietojen suojasta säädetään perusoikeuskirjan 8 artiklassa. Artiklan ensimmäisen kohdan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Artiklan toisen kohdan mukaan henkilötietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä tarkoitusta varten ja asianomaisen henkilön suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla. Jokaisella on oikeus tutustua niihin tietoihin, joita hänestä on kerätty, ja saada ne oikaistuksi. Perusoikeuskirjassa ei ole nostettu esille kaikkia henkilötietojen käsittelyn edelly-

tyksiä, vaan siinä painotetaan käyttötarkoitussidonnaisuutta ja henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuutta. Artiklan kolmannen kohdan mukaan riippumaton viranomaisen valvoo näiden sääntöjen noudattamista.

Henkilötietolailla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (henkilötietodirektiivi). Direktiivin tavoitteena on ensinnäkin turvata yksilöille heidän perusoikeutensa ja -vapautensa ja erityisesti heidän oikeutensa yksityisyyteen ja toiseksi mahdollistaa henkilötietojen vapaa liikkuvuus unionin alueella.

Koska henkilötietolailla on saatettu henkilötietodirektiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä, direktiivissä säädetään pitkälti samoista asioista kuin henkilötietolaissa: tietojen laatua koskevista periaatteista (6 artikla), tietojenkäsittelyn laillisuutta koskevista periaatteista (7 artikla), erityisten tietoryhmien käsittelystä (8 artikla), henkilötietosäätelyn suhteesta ilmaisunvapauteen (9 artikla), rekisteröidyn informoinnista ja tietojensaantioikeudesta (10–12 artiklat), rekisteröidyn oikeudesta vastustaa henkilötietojensa käsittelyä (14–15 artiklat), käsittelyn luottamuksellisuudesta ja turvallisuudesta (16–17 artiklat), velvollisuudesta ilmoittaa tietojenkäsittelystä valvontaviranomaiselle (18–21 artiklat), oikeussuojakeinoista ja sanktioista (22–24 artiklat), henkilötietojen siirtämisestä kolmansiin maihin (25–26 artiklat), käytäntösäännöistä (27 artikla) sekä valvontaviranomaisista (28–30 artiklat). Direktiivin korvaa Euroopan unionin yleinen tietosuoja-asetus 25.5.2018 alkaen.

2.2.2 Liikenteen markkinat

2.2.2.1 *Lentoliikenteen markkinat*

Lentoliikenteen toimiluvat ja luvanvaraisen lentotoiminnan sääntely perustuu Chicagon yleis-sopimuksen nojalla Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn puitteissa luotuihin standardeihin ja suosituksiin. 1970-luvulta alkaen Euroopassa on tehty viranomaisyhteistyötä Euroopassa noudatettavien vaatimusten yhtenäistämiseen edelleen. EU-tasolla eurooppalainen yhteistyö tuotiin EU:n piiriin jo vuonna 1991 (teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91). Yhteiseen EU-lainsäädäntöön päästiin asteittain vuodesta, kun vuonna 2002 annettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1592/2002 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta. Lentotoimintaa koskeva sääntely pohjautuu nykyään siis niin kutsuttuun EASA-asetukseen eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta. Uuden EASA-asetuksen antaminen on parhaillaan tarkasteltavana Euroopan neuvostossa ja parlamentissa. Uudistuksessa on kyse EU:n ja Euroopan lentoturvallisuusviraston toimivallan laajentamisesta edelleen. Uudistuksella ei ole suoranaisia vaikutuksia nyt tarkasteltavana olevaan lakiehdotukseen.

Lentoliikenteen harjoittaminen EU:n alueella on vapaata kaikille EU:n ilmailutoimilupien haltijoille. Suomessa noudatettavat ilmailun perussäännöt löytyvät koko EU:n alueella sovellettavista asetuksista ja ilmailulaista. EU:n ilmailutoimilupien haltijoiden oikeus harjoittaa lentoliikennettä EU:n sisällä perustuu niin sanottuun lentoliikenneasetukseen (EY) N:o 1008/2008. Kaupallinen ilmakuljetus ilmapallolla siirtyy unionisäätelyn piiriin 8.4.2018 ja purjekoneilla

8.4.2019. Lentoliikenteen harjoittaminen EU:n alueella on lähtökohtaisesti markkinaehtoista. Jos riittävää palvelua ei tietyllä reitillä kyetä markkinaehtoisesti järjestämään, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat asettaa lentoreitille julkisen palvelun velvoitteen EU:n lentoliikenneasetuksen 16 artiklan mukaisesti. Palvelun tarjoaja on kilpailutettava. Suomessa julkisen palvelun velvoitteen asettamisesta vastaa ilmailulain 65 §:n mukaisesti Liikennevirasto.

Lentoliikenteen lupia ja toimintaa koskeva lainsäädäntökehikko on vuosien kansainvälisen yhteistyön tulos. Kansainvälisellä ja EU:n tasolla kehitystyötä jatketaan koko, jotta pystytään huomioimaan uudet toimintamallit (lentoliikenteen liberalisointi, globalisaatio, digitaalisuus) ja teknologian kehitys. Sääntelyn keventämisen tavoite on kansainvälisesti katsottuna yhteinen. Digitalisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmäajattelu sekä riskiperusteisen ja suoritusperusteisen lähestymistavan edistäminen tuovat mahdollisuuksia keventää sääntelyä ja antavat tilaa uusille innovaatioille. Vahva sitoutuminen turvallisuuteen ohjaa kehitystä.

Tässä ehdotuksessa tarkasteltavilla osa-alueilla ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia kansainvälisessä tai EU:n sääntelykehyksessä. Ilmoituksenvaraisen toiminnan mahdollistaminen eräissä perinteisesti luvanvaraisissa toiminnoissa on yksi kehityssuuntaus, joka näkyy myös tässä säädöshankkeessa.

2.2.2.2 *Merenkulun markkinat*

Meriliikenteen kabotaasin vapaus Euroopan unionin jäsenvaltioiden alusten osalta perustuu EU:n lainsäädäntöön. Meriliikenteen kabotaasia koskee neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92 palvelun tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltiossa ja sisävesiliikenteen kabotaasia neuvoston asetus (ETY) N:o 3921/91 muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavar- tai henkilöliikennettä.

2.2.2.3 *Raideliikenteen markkinat*

Rautatieliikenteen sääntely perustuu lähes kokonaan EU-lainsäädäntöön. Rautatieliikennettä on avattu kilpailulle 2000-luvun aikana vastaavalla tavalla kuin lentoliikennettä 1990-luvulla. Kansainvälinen tavaraliikenne avautui kilpailulle 2003, kotimainen tavaraliikenne 2007, ja kansainvälinen henkilöliikenne vuonna 2010. Vuonna 2016 voimaantullut EU:n ns. neljäs rautatiepaketti edellyttää, että myös rautateiden kotimaan henkilöliikennepalveluihin on turvattava avoin markkinoillepääsy 3.12.2019 mennessä ja julkisen palveluvelvoitteen sisältävät rautateiden henkilöliikennepalvelusopimukset on kilpailutettava viimeistään 25.12.2023 alkaen.

Rautateiden viranomaistehtävien järjestelytapa vaihtelee jäsenvaltioittain. Rautatiemarkkinoita koskevat tehtävät perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin, jonka mukaan kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimilupaviranomainen, joka ei saa itse harjoittaa rautatieliikennettä ja jonka on oltava riippumaton kaikista sellaista toimintaa harjoittavista yrityksistä tai yksiköistä. Lisäksi direktiivin mukaan jäsenvaltioissa on oltava rautatiealan sääntelyelin, jonka on oltava itsenäinen viranomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista julkisista tai yksityisistä yhteisöistä. Kun vertaa järjestelyjä muissa maissa, voidaan todeta, että kuudessa Euroopan valtiossa toimiluvan myöntää sellainen kansallinen turvallisuusviranomainen, jonka yhteydessä toimii sääntelyelin (Irlanti, Ruotsi, Englanti, Tsekki, Kreikka, Puola). Muissa valtioissa sääntelyelin ja toimilupaviranomainen ovat eri viranomaisissa. Kansallinen turvallisuusviranomainen myöntää toimi-

luvan lisäksi Norjassa, Italiassa, Saksassa, Tanskassa, Virossa, Latviassa, Liettuassa, Portugalissa, Slovakiassa, Sloveniassa ja Espanjassa. Ministeriö myöntää toimiluvan Luxemburgissa, Ranskassa, Kroatiaassa, Italiassa, Romaniassa ja Unkarissa. Itävallassa, Belgiassa, Bulgariassa, Alankomaissa ja Sveitsissä kansallinen turvallisuusviranomaisen toimii osana ministeriötä.

Kaupunkiraideliikenteestä ei ole kansainvälistä sääntelyä.

2.2.2.4 *Tieliikenteen markkinat*

Tieliikenteen markkinoita on tarkasteltu liikennekaarisäädöshankkeen ensimmäisessä vaiheessa. Tässä ehdotuksessa tuodaan tieliikenteen markkinoiden osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin nykyisin tieliikennelakiin ja yrittäjäkuljettajien työaikalakiin sisältyvät säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännössä ja siihen liittyvistä valvontalaitteista. Kansalliset säädöksemme vastaavat tältä osin Suomen kansainvälisiä sitoumuksia ja EU-lainsäädäntöä.

EU:n komissio on indikoinut, että siltä on tulossa vuoden 2017 puolella maantiealoitteita, joilla olisi vaikutusta tässäkin esityksessä mainittuihin kysymyksiin. Näiden aloitteiden tarkempi sisältö ja näin ollen vaikutukset eivät toistaiseksi ole tiedossa, mutta tämänkin esityksen yhteydessä tehtyvä valmistelu voidaan hyödyntää EU-lainsäädäntöön vaikuttaessa. Tänä vuonna odotettavien maantiealoitteiden piiriin voi ennakkotietojen perusteella olettaa kuuluvan ajo- ja lepoaika-asetuksen, ajopiirturiasetuksen, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY.

2.2.3 *Ammattipätevydet*

2.2.3.1 *Lentoliikenteen ammattipätevydet*

Ilmailussa lentomiestien ammattipätevyyksistä säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa lentomiestien asetuksessa. Taustalla ovat Chicagon yleissopimuksen mukaiset standardit. Lentomiestien koskevia vaatimuksia päivitetään tarvittaessa ICAO:ssa. EU:n lentomiestien asetuksen ajan tasalla pitämisestä huolehtii Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA, joka ottaa vastaan säädösten kehitysehdotuksia sekä seuraa aktiivisesti ICAOn työtä. EASA valmistelee tarvittaessa säädösmuutoksia yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa.

2.2.3.2 *Merenkulun ammattipätevydet*

Merenkulun ammattipätevyyksiä koskeva lainsäädäntö perustuu edellä kuvatusti kansainväliseen, erityisesti IMO:ssa hyväksytyyn sääntelyyn sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyksistä ja ammatissa toimimisen muista edellytyksistä määrätään STCW-yleissopimuksessa. STCW-yleissopimuksessa tarkoitetuista asioista säädetään myös vähimmäiskoulutusdirektiivissä. STCW-yleissopimus ja vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttävät myös, että merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutukset ovat hallinnon hyväksymiä.

Euroopan komissio antoi 18 päivänä helmikuuta 2016 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesiliikenteen ammattipätevyyksien tunnustamisesta sekä neuvoston direktiivin 96/50/EY ja neuvoston direktiivin 91/672/ETY kumoamisesta (COM(2016) 82 final). Direktiiviluonnosta koskevia neuvotteluja käydään parhaillaan. EU:n sisävesien ammattipätevyyksiä koskevaa lainsäädäntöä ei ole Suomessa sovellettu.

2.2.3.3 *Raideliikenteen ammattipätevyudet*

Veturinkuljettajadirektiivi ja sen nojalla annettu alemmanasteinen EU-lainsäädäntö on pantu täytäntöön EU:n eri jäsenvaltioissa toisistaan jossain määrin poikkeavalla tavalla. Eroja on erityisesti täytäntöönpanolainsäädännön soveltamisalassa sekä oppilaitoksia ja koulutusohjelmia koskevassa sääntelyssä.

Ruotsi. Ruotsissa on toistaiseksi ollut veturinkuljettajaa koskevan sääntelyn lisäksi myös muita turvallisuustehtäviksi luokiteltuja tehtäviä koskevaa kansallista sääntelyä. Ruotsissa valmistellaan kuitenkin säädösmuutosta, jonka seurauksena muita turvallisuustehtäviä koskevasta kansallisesta sääntelystä on tarkoitus luopua. Jatkossa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmissään määritellä, mitkä tehtävät veturinkuljettajan lisäksi ovat turvallisuuden kannalta kriittisiä. Säädösmuutoksen myötä rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuuskriittiseksi katsomia tehtäviä koskisi OPE-YTE:n ja turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevien säädösten vaatimukset. Ruotsissa veturin-kuljettajadirektiivin mukainen kelpoisuussääntely koskee vain kuljettajia, jotka työskentelevät juna- ja vaihtotyöliikenteessä pääradoilla. Yksityisraiteilla ja muilla vain vaihtotyössä käytettävillä sivuraiteilla tapahtuvaa kuljettamista koskee vielä toistaiseksi kansallinen kelpoisuussääntely. Jatkossa on tarkoitus, että kyseisiä pienimuotoisia kuljettajan tehtäviä koskeva sääntely perustuisi turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevaan sääntelyyn ja OPE-YTE:een. Ruotsin turvallisuusviranomaisen ei hyväksy erikseen oppilaitosten koulutusohjelmia. Oppilaitosten hyväksyntäprosessissa sen sijaan tarkastetaan, että oppilaitoksella on riittävä kyky laatia asianmukaiset koulutusohjelmat.

Tanska. Tanskassa veturinkuljettajien kelpoisuudesta säädetään veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti. Veturinkuljettajadirektiivin soveltamisalasta on rajattu pois pelastusjunien ja museokaluston kuljettajat. Museokalustoa yleisellä rataverkolla kuljettavalla tulee kuitenkin olla museoliikenteen harjoittajan myöntämä lupa käytettävän kaluston kuljettamiseen. Lisäksi tähtystäjänä on oltava mukana veturinkuljettaja, jolla on lupakirja ja veturin kuljettamiseen kyseisellä rataverkolla oikeuttava lisätodistus. Muita liikenneturvallisuustehtäviä koskee ainoastaan rautateiden terveydentilavaatimuksia käsittelevä säädös. Tanskassa oppilaitoksen on haettava lupa kaikkiin turvallisuustehtäviin koulutuksiin turvallisuusviranomaiselta.

Alankomaat. Myös Alankomaissa veturinkuljettajien kelpoisuudesta säädetään veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti. Muiden liikenneturvallisuustehtävien koulutuksista määräävät rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä puitteissa. Alankomaissa on kuitenkin sekä veturinkuljettajien että muissa liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden terveyttä ja psykologista soveltuvuutta koskevaa tarkentavaa sääntelyä, koska veturinkuljettajadirektiiviä ja OPE-YTE:ä ei ole koettu näiltä osin riittävän täsmälliseksi. Alankomaissa sääntelyssä jaetaan veturinkuljettajat kahteen eri tyyppiin; kuljettajat ja rajoitetun alueen kuljettajat. Rajoitetun alueen kuljettajille on kevyemmät vaatimukset. Rautateiden kelpoisuusvaatimukset eivät lainkaan koske kuljettajia, jotka toimivat pelkästään ratatyöalueella. Veturinkuljettajia koskevan lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle voidaan li-

säksi rajata teollisuusraiteilla toimivat kuljettajat, jotka liikennöivät ainoastaan rajoitetusti yleisellä rata-verkolla. Alankomaissa veturinkuljettajan koulutusta tarjoaa ammattikoulu, jossa opetus kestää kaksi vuotta sekä aikuisopiskelijoille suunnattu yksityinen oppilaitos, jonka kurssi on selvästi lyhyempi. Alankomaiden turvallisuusviranomaisen ei erikseen hyväksy kuljettajien koulutusohjelmia, mutta rautatiealan oppilaitokset ovat itse kehittäneet järjestelmän, jolla he seuraavat koulutusten vaatimustenmukaisuutta.

Englanti. Veturinkuljettajien kelpoisuusvaatimukset ovat veturinkuljettajadirektiivin mukaiset myös Englannissa. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden tulee turvallisuusjohtamisjärjestelmissään tunnistaa muut turvallisuuskriittiset tehtävät ja esittää menettelyt näiden tehtävien pätevyydenhallintaan. Muita turvallisuuskriittisiä tehtäviä koskevaa rautatiesääntelyä ei varsinaisesti ole, mutta rautateiden turvallisuusviranomaisen on julkaissut ohjeen, jossa eritellään suuri joukko tehtäviä, joiden voidaan tulkita olevan turvallisuuskriittisiä. Päärataverkosta erillisillä rataverkoilla operoivat metro- ja museokaluston kuljettajat on Englannissa rajattu veturinkuljettajia koskevan kelpoisuussääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle. Sama raja koskee myös rajoitetulla alueella pienimuotoisia vaihtotöitä tekeviä kuljettajia. Englannissa turvallisuusviranomaisen hyväksyy koulutusohjelmat oppilaitoshyväksynnän yhteydessä.

Ranska. Ranskassa on veturinkuljettajadirektiivin vaatimusten lisäksi veturinkuljettajia koskevaa muuta sääntelyä, joka käsittelee muun muassa pätevyyden testaamista ja terveydentilan arviointiin hyväksyttäviä lääkäreitä ja psykologeja. Ranskassa on myös määritelty muita turvallisuuskriittisiä tehtäviä, kuten liikenteenohjaaja, tasoristeysturvalaitteen käyttäjä ja radan kunnossapidon valvoja. Sääntely kattaa myös näitä turvallisuuskriittisiä tehtäviä hoitavien henkilöiden hyväksynnän ehdot mukaan lukien koulutusta, kokeita ja kertauskoulutusta koskevat vaatimukset. Ranskassa veturinkuljettajien kelpoisuussääntelyn soveltamisala ja sen piiriin kuuluvat tehtävät on rajattu veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti. Soveltamisalan ulkopuolelle rajattuihin tehtäviin kuuluvat kuljettajat, jotka toimivat metroverkolla, päärataverkosta toiminnallisesti erillisillä rataverkoilla, vain rataverkon omassa tavaraliikenteessä käytettävillä yksityisillä rataverkoilla tai muulta liikenteeltä kunnossapidon vuoksi suljetuilla rataverkoilla. Ranskassa ei erikseen hyväksytä koulutusohjelmia, vaan oppilaitoksen hyväksynnän yhteydessä varmistetaan oppilaitoksen valmius tuottaa vaatimusten mukaisia koulutusohjelmia.

Saksa. Saksassa veturinkuljettajien kelpoisuudesta säädetään veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti. Muita turvallisuuskriittisiä tehtäviä koskee kansallinen kelpoisuussäädös. Turvallisuuskriittisiä tehtäviä ovat muun muassa vaihtotyöntekijä, jarrujentarkastaja, junansuorittaja, liikenteenohjaaja, vaihdemies, radan kunnan valvoja ja tasoristeyksen hoitaja. Kansallisessa lainsäädännössä säädetään turvallisuuskriittisiin tehtäviin liittyen muun muassa pääsyvaatimuksista, opintojen sisällöstä ja kertauskoulutusvaatimuksista. Veturinkuljettajia koskevan kelpoisuus-sääntelyn soveltamisala on Saksassa Ranskan tapaan rajattu veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti. Sääntelyn soveltamisalasta rajattujen kuljettajien lupia koskee oma säädösjärjestelmä. Saksassakaan turvallisuusviranomaisen ei erikseen hyväksy oppilaitosten koulutusohjelmia.

2.2.3.4 *Tieliikenteen ammattipätevyyydet*

Jäsenvaltioissa on oltava järjestelmä perustason ammattipätevyiden hankkimiseksi, joko osallistamalla opetukseen ja kokeeseen (koulutusvaihtoehto) tai suorittamalla teoriaa ja käytäntöä koskevat kokeet (näyttökoevaihtoehto).

Kaikkiaan 15 jäsenvaltiota ja Norja ovat valinneet koulutusvaihtoehdon, ja 11 jäsenvaltiota käyttää näyttökoevaihtoehtoa. Koulutusvaihtoehto on käytössä Bulgariassa, Espanjassa, Italiassa, Liettuassa, Luxemburgissa, Norjassa, Puolassa, Ranskassa, Ruotsissa, Slovakiassa, Sloveniassa, Suomessa, Tanskassa, Tšekissä, Unkarissa ja Virossa. Näyttökoevaihtoehto on käytössä Alankomaissa, Belgiassa, Irlannissa, Itävallassa, Kreikassa, Kyproksella, Latviassa, Maltalla, Portugalissa, Romaniassa, Saksassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Sekä koulutusvaihtoehdon että näyttökoevaihtoehdon ohella on mahdollista hankkia perustason ammattipätevyys nopeutetusti osallistamalla 140 tunnin mittaiseen koulutukseen ja kokeeseen, joiden suorittaminen osoitetaan ammattipätevyydistuksella. Tällöin kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Koulutuksen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset teettävät kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Perustason ammattipätevyiden hankkiminen nopeutetusti on vapaaehtoinen järjestely. Sen tarjoavat 19 jäsenvaltiota ja Norja, mukaan lukien Suomi.

Koulutuksen järjestävät jäsenmaissa yleensä autokoulut, mutta sen tarjoajina voivat toimia myös voittoa tavoittelemattomat tahot, ammattikoulut ja ammatilliset oppilaitokset tai muut ylemmän perusasteen ja keskiasteen oppilaitokset. Koulutuksen järjestäjän on oltava jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tarkastama.

Direktiivissä määritetään vähimmäisikä tavaraliikenteeseen tai matkustajaliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajille erilaisilla perusteilla, joita ovat esimerkiksi ajokorttiluokka, perustason ammattipätevyiden hankkimiseksi edellytettävän koulutuksen kesto ja ajatun reitin pituus. Perustason ammattipätevyys ei edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta. Luokkaan C tai D kuuluvan ajokortin saamiseksi edellytettävän ajo-opetuksen ja perustason ammattipätevyiden hankinnan yhdistäminen on mahdollista 13 jäsenvaltiossa ja Norjassa. Suomessa luokan C tai D ajokortin ajo-opetus ja perustason ammattipätevyyskoulutus on pidetty erillään.

2.2.4 Matkustajanoikeudet

Komissio on julkaissut 22 päivänä joulukuuta 2016 tiekartan matkustajanoikeuksista multimodaalisissa kuljetuksissa (http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2017_move_005_passenger_rights_multimodal_transport_en.pdf). Tiekartassa kuvataan multimodaalisten kuljetusten osalta tunnistettuja haasteita, kuten matkustajien erilaiset oikeudet eri kuljetusmuodoissa, oikeuksien aukollisuus tilanteessa, jossa matkustaja siirtyy kuljetusmuodosta toiseen ja mahdolliset epäselvyydet viranomaisvastuissa. Aloitteeseen voi esittää näkemyksiä. Tiekartan tavoitteena on saada aikaa päätös mahdollisista EU:n lainsäädäntötoimista vuoden 2018 viimeisellä neljänneksellä.

Voimassa olevista matkustajanoikeusasetuksista tällä hetkellä EU:ssa keskustelun alla ovat sekä lentomatkustajien oikeuksia käsittelevä asetus että rautatiematkustajia koskeva asetus.

2.2.5 Toimintavarmuus (varautuminen)

Toimintavarmuutta ja varautumista koskeva lainsäädäntö on tyypillisesti luonteeltaan kansallista, mikä koskee myös Euroopan unionia. Lisäksi toimintavarmuutta koskevaan lainsäädäntöön liittyvä yksityiskohtaisempi tieto muun muassa infrastruktuurin riskeistä ja uhkakuvista on tyypillisesti turvallisuusluokiteltua, mikä rajoittaa tiedon saatavuutta ja vaikeuttaa kansainvälistä vertailua. Liikenne- ja viestintäministeriö on vastikään aloittanut oman hallinnonalansa sisäisen liikennejärjestelmän toimintavarmuutta tarkastelevan hankkeen, joka pyrkii vuoden 2017 loppuun mennessä tuottamaan hallinnonalalle yhteisen toimintavarmuutta koskevan tulevaisuuskuvan ja käsitteistön. Hankkeen yhteydessä pyritään tuottamaan tietoa liikennejärjestelmän toimintavarmuudesta myös kansainvälisen katsauksen muodossa. Koska liikennekaarihankkeen toisen vaiheen varautumissäännösten käsittely on voittopuolisesti kodifioivaa, on luontevampaa pureutua toimintavarmuuden kansainväliseen tarkasteluunkin vasta hankkeen kolmannessa vaiheessa, jolloin liikennejärjestelmän toimintavarmuushankkeen tuloksia on jo hyödynnettävissä.

2.3 Nykytilan arviointi

2.3.1 Digitalisaatio ja tieto

2.3.1.1 Tiedon sääntely liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäinen vaihe sisältää ensimmäistä kertaa sääntelyä, jonka nimenomaisena tavoitteena on tiedon hyödyntämisen edistäminen liikenteessä ja liikkumisessa. Vastaavasta sääntelystä on vain vähän tai ei lainkaan kansainvälisiä vertailukohtia. Kyseessä ovat ensimmäiset askeleet, minkä johdosta sääntely on suhteellisen rajoitettua ja varovaista. On huomattava, että vastoin yleistä pyrkimystä purkaa normeja, rajapintojen avaamisvelvollisuus asettaa uusia velvoitteita. Yleisesti lain ensimmäisen osan sääntelyyn on suhtauduttu toimijoiden piirissä varsin myönteisesti.

Liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 1 §:ssä tarkoitettu tietorajapintojen avaamisvelvollisuus kohdistuu vain henkilöliikenteeseen, vaikka se kattaakin kaikki liikennemuodot. Tavarankuljetus- ja logistiikkapalvelut jäävät siten sääntelyn ulkopuolelle. Sääntely koskee liikkumispalveluihin liittyviä olennaisia tietoja, joita ovat ainakin aikataulu-, reitti-, pysäkki-, hinta-, ja esteettömyystiedot. Sen sijaan lain ensimmäisessä vaiheessa avattavien rajapintojen kautta ei saada yleisesti tietoja esimerkiksi palveluiden käyttämisestä, mitä tietoa toimijat ovat yleisesti pitäneet tarpeellisena saada.

Vastaavasti lippu- ja maksujärjestelmäraajapintojen avaaminen III osan 2 luvun 2 §:n mukaisesti rajautuu tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalveluihin. Se ei siis kohdistu lainkaan meriliikenteeseen tai ilmailuun, eikä muihin liikkumispalveluihin kuin henkilökuljetuspalveluihin. Säännös myös kohdistuu ainoastaan anonyymeihin kertalippuihin, eli sen piiriin eivät kuulu kuukausi- tai sarjaliput tai erilaiset alennukset.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen sääntely on herättänyt suurta kiinnostusta kansainvälisesti, ja se edistänyt Suomen mahdollisuuksia olla liikennemarkkinoiden kehittämisen edelläkävijä. Lain toisessa vaiheessa halutaan täydentää ensimmäisen osan sääntelyä etenkin niiden liikennemuotojen ja eri palveluiden osalta, joita ensimmäinen vaihe ei edellä kerrotuin tavoin kata. Haasteita valmistelulle aiheuttaa etenkin se, että ensimmäisen vaiheen tietosäännökset tulevat voimaan vasta 1.1.2018, eikä valmisteluvaiheessa käytettävissä siten ole tietoa niiden käytännön vaikutuksista.

2.3.1.2 Liikenteen rekistereitä koskeva sääntely

Julkisuuslaki ja henkilötietolaki ovat henkilötietojen käsittelyn ja asiakirjajulkisuuden yleislait. Henkilötietojen käsittelystä ja henkilötietorekistereistä on kuitenkin säännöksiä useissa erityislaeissa. Oikeusministeriön tietosuoja-asetuksen kansallista soveltamista valmistelevan työryhmän arvion mukaan useassa sadassa kansallisessa säädöksessä on säännöksiä henkilötietojen käsittelystä.

Myös liikenteen rekisterisääntely perustuu pitkälti erityislakeihin. Koska eri liikennemuotoja ei ole lainsäädännössä tarkasteltu kokonaisuutena, myös liikenteen rekisterien sääntely on hajaantunut liikennemuotokohtaisesti. Rekisterilainsäädäntöä on laadittu ajallisesti eri vuosikymmeninä. Lakien sääntelytekniikassa ja sääntelyn kattavuudessa ovat eroavaisuudet ovat johtaneet siihen, että liikenteen rekistereitä koskeva sääntely ei nykyisellään mahdollista tietojen laajamittaista hyödyntämistä. Sääntelyn nykytilaa kuvaa se, että edes rekisteriviranomainen itse ei pysty hyödyntämään eri rekistereissään olevia tietoja täysimääräisesti. Myöskään rekisteröidyt eivät pysty hyödyntämään omia tietojaan, eikä tietoja saada riittävässä määrin digitaalisen palvelukehityksen ja -tarjonnan käyttöön.

Nykytila – Liikenteen rekisterit ja lainsäädäntö



Yksi keskeinen nykyisen hajanaisen ja erimittaisen lainsäädännön mukanaan tuoma haaste on se, ettei tiedon luovuttamista koskeva sääntely ole yhdenmukaista eri liikennemuotojen osalta eikä osin edes liikennemuotojen sisällä. Tämä vaikeuttaa olennaisesti rekistereissä olevan suuren tietopotentialin hyödyntämistä. Kaikissa rekistereitä koskevissa laeissa ei säännellä rekisteritietojen luovutuksesta lainkaan. Ajoneuvoliikennerekisterin, vesikulkuneuvorekisterin sekä ilma-alusrekisterin ja ilmailun lupakirjarekisterin tietoja luovutetaan sekä yksittäisluovutuksena että massaluovutuksena. Merenkulun ja rautatieliikenteen rekistereiden osalta taas tie-

tojen luovuttamista koskevia erityissäädöksiä ei ole, jolloin tietoja voidaan luovuttaa julkisuuslain puitteissa.

Suuri osa sääntelystä on varsin kasuistista: asioista on pyritty sääntelemään tyhjentävästi ja tarkasti käyttäen laajoja luetteloita, joita joudutaan päivittämään jatkuvasti. Osa säännöksistä on otettu erityislakiin varmuuden vuoksi, vaikka yleislaeissa olevaa sääntelyä olisi pidettävä riittävänä.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen yhteydessä säädettiin tieliikenteen liikenneluparekisteristä, joka liittyy kiinteästi lakiehdotuksen muuhun sisältöön, erityisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle annettuihin tehtäviin. Omaksuttu sääntelymalli mahdollistaa osaltaan säännösten kirjoittamisen varsin yksinkertaiseen muotoon kuitenkin niin, että sääntelytapa täyttää perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa tulkintakäytännössään asettamat vähimmäisvaatimukset siitä, että rekisteriin merkittävistä tietojen tyypeistä, säilytysajoista ja tietojen luovuttamisesta on säädettävä lain tasolla. Näin voidaan selkeyttää sääntelyä, vähentää sen kasuistisuutta ja samalla ottaa huomioon Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen voimaan tulo, joka vähentää olennaisesti kansallisen sääntelyn tarvetta. Edelleen voidaan ottaa lähtökohdaksi yleislakien sääntely tarvitsematta toistaa niiden sisältöä erityislaissa.

2.3.1.3 Liikenteen turvallisuusviraston toiminta rekisterinpitäjänä

Liikenteen turvallisuusvirasto kerää, ylläpitää ja tuottaa tietoa tieliikenteen, ilmailun, merenkulun ja rautateiden liikennevälineistä, kuljettajista, yrityksistä ja koulutuksista. Tiedot palvelevat ensisijaisesti Liikenteen turvallisuusviraston viranomaistehtävien hoitamista, mutta Liikenteen turvallisuusvirasto ja sen edeltäjävirastoista erityisesti AKE ovat jo 1990-luvulta asti luovuttaneet tietoa sekä viranomaisille että kaupallisille toimijoille. Jälkimmäisten osalta tavoitteena on ollut mahdollistaa tiedon hyödyntämiseen perustuvaa liiketoimintaa. Nykyisin tietoa hyödyntävät yhä laajemmin myös muun muassa tutkijat, media ja kuluttajat. Tiedot ovat maksullisia muille paitsi viranomaisille.

Vuosien saatossa tiedon hyödyntämisen tarve on kasvanut ja Liikenteen turvallisuusvirasto on laajentanut erityisesti yrityksille tarjottavia tiedonluovutuksen ratkaisuja. Tiedot luovutetaan standardoiduilla rajapintayhteyksillä, käyttöliittymillä ja erilaisina aineistotoimituksina. Liikenteen turvallisuusvirasto tarjoaa yli sata erilaista tietorajapintaa toimijoiden käyttöön. Myös manuaalista työtä vaativien aineistoluovutuksien määrä kasvaa koko ajan, kun eri käyttäjät haluavat Liikenteen turvallisuusvirastolta räätälöityjä tietopaketteja.

Liikenteen turvallisuusviraston tietoja käytetään laajasti sekä yhteiskunnan perustoiminnoissa (muun muassa verotus, poliisi ja tullitoiminta) että erilaisissa kaupallisissa sovelluksissa ja palveluissa.

Liikenteen turvallisuusviraston tietojen hyödyntäminen kaupalliseen toimintaan perustuu niin sanottuun kumppanimalliin eli tiedot luovutetaan maksua vastaan sopimussuhteessa oleville kumppaneille. Nämä kumppanit saavat itse hyödyntää tietoja, myydä niitä eteenpäin ja tuottaa niistä palveluja asiakkailleen. Sopimuskumppanien lukumäärää ei ole rajoitettu. Liikenteen turvallisuusvirastolla on sopimus tietojen hyödyntämisestä noin 70 kumppanin kanssa.

Nykyiset tietopalvelun toiminnalliset ja tekniset ratkaisut on rakennettu palvelemaan kumppanimallin mukaista toimintaa. Nykyinen toimintamalli ja tekniset ratkaisut eivät täysimääräi-

sesti edistä digitalisaatiota tai tiedon laajempaa hyödyntämistä yhteiskunnassa. Tämä johtuu muun muassa siitä, että sopimuskumppaneille muodostuvat aloitus- ja ylläpitokustannukset ovat usein liian korkeat alalle pyrkiville uusille yritysille.

Liikenteen turvallisuusviraston tavoitteena on tiedon hyödyntämisen laajentaminen ja uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttäminen. Suomeen tulee synnyttää liikenteen tiedon ekosysteemi. Tämä tarkoittaa Liikenteen turvallisuusviraston osalta muun muassa uusien, nykyaikaisten tiedonlatauspalvelujen ja muiden rajapintaratkaisujen toteuttamista sekä maksuttoman tiedon määrän lisäämistä.

Maksuttomuus ja teknisten ratkaisujen kehittäminen mahdollistavat Liikenteen turvallisuusviraston tietojen entistä laajemman hyödyntämisen. Haasteita tietojen laajempaan hyödyntämiseen tuo se, että Liikenteen turvallisuusviraston tiedot ovat suurelta osin käyttörajoitteisia: viraston tietovarannot ovat pääsääntöisesti henkilörekistereitä, joihin sisältyvien henkilötietojen luovuttamisesta on säädettävä laissa. Vaikka tiedot eivät tästä syystä ole avattavissa sellaisenaan avoimen datan periaatteen mukaisesti, niitä voidaan jatkossa avata laajemmin, kun anonymisointitekniikat kehittyvät. Avoimen datan avausten lisäksi on löydettävä ratkaisut käyttörajoitteisen tiedon innovatiiviseen hyödyntämiseen tietosuoja ja -turvanäkökulmat huomioiden.

Edellä kuvattu toimintamallin muutos tarkoittaa merkittävää Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan kehittämistä suuntaan, jossa viranomaisen entistä paremmin mahdollistaa uusien ja uudenlaisten liikenteen palveluiden luomisen sekä liikennejärjestelmän ja siihen liittyvän liiketoiminnan syntymisen.

2.3.1.4 EU:n yleinen tietosuoja-asetus

Yleinen tietosuoja-asetus hyväksyttiin huhtikuussa 2016. Kuten henkilötiedodirektiivi, tietosuoja-asetus koskee niin yksityisen kuin julkisen sektorin suorittamaa henkilötietojen käsittelyä. Tietosuoja-asetus ei muuta henkilötietojen suojan peruseriaatteita, mutta sääntely tarkentuu ja lisääntyy. Asetusta sovelletaan 25. päivästä toukokuuta 2018, ja se kumoaa henkilötiedodirektiivin.

Tietosuoja-asetusta sovelletaan henkilötietojen käsittelyyn, joka on osittain tai kokonaan automaattista. Asetusta sovelletaan myös sellaisten henkilötietojen käsittelyyn muussa kuin automaattisessa muodossa, jotka muodostavat rekisterin osan tai joiden on tarkoitus muodostaa rekisterin osa. Asetusta ei sovelleta muun muassa henkilötietojen käsittelyyn, jota suoritetaan sellaisen toiminnan yhteydessä, joka ei kuulu unionin lainsäädännön soveltamisalaan ja jonka luonnollinen henkilö suorittaa yksinomaan henkilökohtaisessa tai kotitalouttaan koskevassa toiminnassa.

Toisin kuin direktiivit, jotka tulee panna kansallisesti täytäntöön, Euroopan unionin asetuksia sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa. Ne ovat kaikilta osin velvoittavia ja suoraan sovellettavia: kansallista lainsäädäntöä ei tule antaa siltä osin kuin asiasta säädetään EU-asetuksessa. Näin ollen EU-asetusta ei saa toistaa tai panna täytäntöön kansallisessa sääntelyssä. Tietosuoja-asetukseen on kuitenkin jätetty etenkin julkiselle sektorille direktiivinomaista kansallista liikkumavaraa. Lisäksi asetuksen johdanto-osan 8 perustelukappaleen mukaan jäsenvaltiot voivat tietyin edellytyksin toistaa asetuksen sisältöä kansallisessa lainsäädännössään. Kansallinen liikkumavara on kuitenkin määritelty asetuksessa. Siltä osin kuin asetukses-

sa ei ole kansallista liikkumavaraa, kansallisessa yleis- tai erityislainsäädännössä ei voida säätää tarkemmin henkilötietojen suojasta tai poiketa asetuksesta.

Siltä osin kuin henkilötietojen käsittely kuuluu tietosuoja-asetuksen soveltamisalaan, kansalliset säännökset on tarkistettava asetuksenmukaisiksi kansallisen liikkumavaran puitteissa. Samalla on luovuttava tarpeettomasta erityissääntelystä, kun otetaan huomioon asetuksen tavoite yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden henkilötietosääntely sekä tavoite luopua tarpeettomasta kansallisesta lisäsääntelystä Euroopan unionin lainsäädännön toimeenpanossa.

Oikeusministeriön tietosuoja-asetuksen kansallista soveltamista valmisteleva työryhmä on antanut mietintönsä uudesta kansallisesta tietosuojalaista. Lailla kumottaisiin nykyinen henkilötietolaki ja käytetään tietosuoja-asetukseen kuuluvaa kansallista liikkumavaraa. Tietosuoja-laissa säädettäisiin käsittelyn oikeusperusteesta eräissä tapauksissa, valvontaviranomaisesta, oikeusturvasta ja seuraamuksista sekä tietojenkäsittelyn erityistilanteista. Työryhmän mietinnössä todetaan, että ehdotetun tietosuojalain käsittelyn oikeusperustetta koskevien säännösten lisäksi voidaan vastaisuudessaakin säätää erityislainsäädännöllä yleistä tietosuoja-asetusta täydentävästi käsittelyn oikeusperusteesta.

Työryhmä on valmistellut uutta yleislakia, eikä se ole käsitellyt erityislainsäädäntöä. Erityislainsäädännön osalta työryhmän mietinnössä todetaan, että eri ministeriöiden hallinnonaloille kuuluvat säännökset on saatettava yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisiksi. Ensinnäkin on tarkistettava kansallisen liikkumavaran olemassa olo, toiseksi erityissäännösten välttämättömyys ja kolmanneksi säännösten muu tietosuoja-asetuksen mukaisuus. Työryhmä toimikausi päättyy 16.2.2018, ja sitä ennen se koordinoi ja avustaa kansallisen liikkumavaran käyttöä koskevaa työtä.

Oikeusministeriön tietosuoja-asetuksen kansallista soveltamista valmistelevan työryhmän teettämän selvityksen mukaan olemassa oleva kansallinen erityissääntely täyttää tietosuoja-asetuksen vaatimukset oikeusperustan osalta. Hankkeen yhteydessä ei arvioitu erityissäännösten tarpeellisuutta tai välttämättömyyttä, vaan siinä arvioitiin käsittelyn oikeudellista perustaa suhteessa tietosuoja-asetukseen. Selvityksen asiantuntijapaneeli kuitenkin toteaa yleisesti, että ministeriöiden olisi raportissa esitettyjen kommenttien pohjalta vielä aiheellista tarkistaa oman alansa lainsäädännön henkilötietojen käsittelylle säädetty oikeusperusta ja sallittavuus kiinnittäen huomiota erityisesti arkaluonteisiin tietoihin ja suostumuksen tarpeellisuuteen muun muassa yleisen tietosuoja-asetuksen 6, 7 ja 9 artiklojen pohjalta. Ehdotetun lainsäädännön osalta arvioidaankin tässä esityksessä ensiksi oikeusperusta suhteessa tietosuoja-asetukseen ja toiseksi sääntelyn tarpeellisuus ja tietosuoja-asetuksenmukaisuus. Tarkemmat perustelut kansallisen liikkumavaran käytön tarpeellisuudesta yleisen edun mukaisen tavoitteen ja oikeasuhtaisuuden osalta löytyvät pykäläkohdittain yksityiskohtaisista perusteluista.

Koska tietosuoja-asetuksen soveltaminen ei ole vielä alkanut, asetuksesta ei ole vielä kotimaista eikä ulkomaista tulkintakäytäntöä. Näin ollen ehdotetun sääntelyn tarkistaminen voi tulla ajankohtaiseksi myöhemmin. Sääntelyssä on myös otettava huomioon valtiovaraministeriön tiedonhallinnan uudistamista koskevan työryhmän työ.

Tietosuoja-asetuksessa säädetään muun muassa henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista (5 artikla), käsittelyn lainmukaisuudesta ja suostumuksesta (6–11 artiklat), rekisteröidyn oikeuksista käsittelyn läpinäkyvyyden, käsittelystä ilmoittamisen, henkilötietoihin pääsyn, tietojen oikaisemisen, poistamisen ja siirtämisen osalta sekä vastustusoikeuden osalta (12–22 ar-

tiklat), rekisteröidyn oikeuksien rajoituksista (23 artiklat), rekisterinpitäjän ja henkilötietojen käsittelijästä ja heidän yleisistä velvollisuuksista (24–31 artiklat), henkilötietojen turvallisuudesta (32–34 artiklat), tietosuojaa koskevasta vaikutustenarvioinnista ja ennakkokuulemisesta (35–36 artiklat), tietosuojavastaavasta (37–39 artiklat), käytännesäännöistä ja sertifiointista (40–43 artiklat), henkilötietojen siirrosta kolmansiin maihin tai kansainvälisille järjestöille (44–50) artiklat, kansallisista ja EU-tason valvontaviranomaisista ja niiden yhteistyöstä (51–76 artiklat), oikeussuojakeinoista, vastuista ja seuraamuksista (77–84 artiklat) sekä tietojenkäsittelyn erityistilanteista sisältäen sananvapauden ja tiedonvälityksen vapauden, asiakirjajulkisuuden, henkilötunnukset, työsuhteen, arkistointi, tutkimus ja tilastointitarkoitukset, salsapitovelvollisuuden sekä kirkot ja muut uskonnolliset yhdistykset (85–91 artiklat).

Käsittelyn lainmukaisuudesta säädetään asetuksen 6 artiklassa. Kaikelle henkilötietojen käsittelylle tulee olla yleisen tietosuojaa-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen perusta. Käsittelyn oikeudellinen perusta vaikuttaa osittain niihin oikeuksiin, joita rekisteröidyillä on käytettävissään. Vaikutuksia on esimerkiksi tietosuojaa-asetuksen 20 artiklan mukaiseen oikeuteen siirtää tiedot järjestelmästä toiseen ja 21 artiklan mukaiseen vastustamisoikeuteen.

Lainmukaisia käsittelyperusteita ovat ensinnäkin rekisteröidyn suostumus, sopimuksen täytäntöönpano tai sopimusta edeltävien toimien tekeminen rekisteröidyn pyynnöstä, rekisteröidyn tai toisen luonnollisen henkilön elintärkeiden etujen suojaaminen sekä rekisterinpitäjän tai kolmannen osapuolen oikeutettujen etujen toteuttaminen.

Lisäksi asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohtien mukaan lainmukaisia käsittelyperusteita ovat se, että käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi sekä se, että käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Tällöin käsittelyn perustasta on säädettävä joko unionin oikeudessa tai jäsenvaltion laissa, jossa on säädettävä myös käsittelyn tarkoituksesta. Näiltä osin käsittelyperusteisiin sisältyy siis kansallista liikkumavaraa.

Asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa on lueteltu säännöksiä, joita tällaiset käsittelyn kansalliset oikeusperusteet voivat sisältää. Säännökset voivat koskea esimerkiksi yleisiä edellytyksiä, jotka koskevat rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta, käsiteltävien tietojen tyyppiä, asianomaisia rekisteröityjä, yhteisöjä joille ja tarkoituksia joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa, käyttötarkoitussidonnaisuutta ja säilytysaikoja. Lista on esimerkinomainen: se ei ole pakottava eikä kattava. Kun kansallista liikkumavaraa käytetään tarkentamaan käsittelyn oikeudellista perustaa, kansallisen lainsäädännön tulee täyttää yleisen edun mukainen tavoite ja sen on oltava oikeasuhtaista tavoiteltuun päämäärään nähden.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää liikenteen rekistereitä osana lakisääteisiä velvollisuuksiansa, joten sen suorittamasta henkilötietojen käsittelystä voidaan säätää tarkemmin kansallisesti, kunhan sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhtaista.

Tarkennusten lisäksi asetuksen 23, 85 ja 89 artiklat mahdollistavat asetuksen säännöksistä poikkeamisen tietyissä tapauksissa kansallisessa sääntelyssä. Poikkeusten osalta on kuitenkin otettava huomioon henkilötietojen suojan perusoikeusluonne. Euroopan unionin tuomioistuin on toistuvasti katsonut, että henkilötietojen suojaa koskevat poikkeukset ja rajoitukset on toteutettava täysin välttämättömän rajoissa (ks. asiat C-473/12 IPI (2013), 39 kohta sekä yhdistetyt asiat C-293/12 ja C-594/12 Digital Rights Ireland (2015), 52 kohta). Näin ollen poikkeuksia on tulkittava suppeasti. (Asia C-212/13 Rynes (2014), kohdat 27–29). Lisäksi rajoituk-

sen oikeasuhtaisuus edellyttää, että sillä on oltava legitiimit tavoitteet, tavoitteet ovat saavutettavissa valituin keinoin ja keinot eivät mene pidemmälle kuin on tarpeen ja ne toteutetaan välttämättömän rajoissa. Oikeasuhtaisuuden arvioinnissa on otettava huomioon se, että tietosuojasetus turvaa kansalaisten oikeutta henkilötietojen suojaan ja yksityiselämän suojaa, jotka ovat perusoikeuksia. Oikeutuksen arvioinnissa tulee huomioidavaksi muassa toimenpiteen ala, puutumisen luonne ja vakavuus sekä sen päämäärä. (Vrt. yhdistetyt asiat C-293/12 ja C-594/12, Digital Rights Ireland (2014), kohdat 45–53 sekä yhdistetyt asiat C-203/15 ja C-698/15 Tele2 Sverige (2016), kohdat 94–96).

Henkilötietojen käsittelyn käyttötarkoitussidonnaisuus on yksi laillisen käsittelyn peruseriaatteita. Tietosuojasetuksen 6 artiklan 4 kohdassa onkin asetettu vaatimuksia tilanteelle, jossa käsittely tapahtuu muuta kuin sitä tarkoitusta varten, jonka vuoksi tiedot on kerätty. Tällöin on varmistettava, että käsittely on yhteensopivaa. Poikkeuksena ovat tilanteet, jossa on saatu rekisteröidyn suostumus tai käsittely perustuu unionin oikeuteen tai jäsenvaltion lainsäädäntöön, joka muodostaa demokraattisessa yhteiskunnassa välttämättömän ja oikeasuhtaisen toimenpiteen 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden turvaamiseksi.

Tietosuojasetuksen johdanto-osan 41 perustelukappaleen mukaan aina kun asetuksessa viitataan käsittelyn oikeusperusteeseen tai lainsäädäntötoimeen, siinä ei välttämättä edellytetä parlamentissa hyväksyttyä säädöstä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asianomaisen jäsenvaltion perustuslaillisen järjestyksen edellyttämien vaatimusten soveltamista. Kyseisen käsittelyn oikeusperusteen tai lainsäädäntötoimen olisi kuitenkin oltava selkeä ja täsmällinen ja sen soveltamisen henkilöiden kannalta ennakoitavissa olevaa Euroopan unionin tuomioistuimen ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti. Suomessa perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta on kuitenkin säädettävä lailla, ja myös perustuslakivaliokunta on tätä edellyttänyt.

Johdanto-osan 45 perustelukappaleen mukaan tietosuojasetus ei edellytä, että kaikkia yksittäisiä tiedonkäsittelytilanteita varten olisi olemassa erityislaki, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti tai kun se on tarpeen yleisen edun vuoksi toteutettavan tehtävän tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Useiden käsittelytoimien perustana oleva yksi laki voi olla riittävä käsittelyn perustussa rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen tai jos käsittely on tarpeen yleisen edun toteuttamiseksi tai julkisen vallan käyttämiseksi.

Erityisten henkilötietoryhmien käsittelyn lainmukaisuudesta säädetään asetuksen 9 artiklassa. Termi vastaa pääsääntöisesti nykyistä arkaluonteisten tietojen käsitettä. Artiklan mukaan sellaisten henkilötietojen käsittely, joista ilmenee rotu tai etninen alkuperä, poliittisia mielipiteitä, uskonnollinen tai filosofinen vakaumus tai ammattiliiton jäsenyys sekä geneettisten tai biometristen tietojen käsittely henkilön yksiselitteistä tunnistamista varten tai terveyttä koskevien tietojen taikka luonnollisen henkilön seksuaalista käyttäytymistä ja suuntautumista koskevien tietojen käsittely on kiellettyä.

Tällaisten tietojen käsittely on kuitenkin sallittua 9 artiklan 2 kohdassa luetelluin perustein. Kyseisen kohdan g alakohdan mukaan käsittelyn perusteen muodostaa se, että käsittely on tarpeen tärkeää yleistä etua koskevasta syystä unionin oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön nojalla, edellyttäen että se on oikeasuhteinen tavoitteeseen nähden, siinä noudatetaan keskeisiltä osin oikeutta henkilötietojen suojaan ja siinä säädetään asianmukaisista ja erityisistä toi-

menpiteistä rekisteröidyn perusoikeuksien ja etujen suojaamiseksi. Arkaluontoisia tietoihin perustuvaa profilointia on myös rajoitettu asetuksen 22 artiklan 4 kohdan perusteella.

Henkilötietolain 12 pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan arkaluontoisten tietojen käsittely on sallittua, kun käsittelystä säädetään laissa tai kun käsittely johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle laissa säädetystä tehtävästä. Tietosuoja-asetus muuttaa oikeustilaa käsittelyperusteen luonteen kannalta. Tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan käsittelyn on oltava tarpeen tärkeää yleistä etua koskevasta syystä kansallisen lainsäädännön nojalla, lain on oltava oikeasuhtainen tavoitteeseen nähden, siinä on noudatettava keskeisiltä osin oikeutta henkilötietojen suojaan, ja on säädettävä suojatoimenpiteistä. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin jo edellyttänyt, että erityistä huomiota on kiinnitettävä arkaluonteisten tietojen käsittelyyn. Esimerkiksi terveystiedot ovat lähtökohtaisesti sellaisia arkaluonteisia henkilötietoja, joiden luovuttaminen ulkopuoliselle edellyttää perustuslain yleisten rajoitusedellytysten täyttymistä (PeVL 18/2010 vp, s. 4).

Rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvien henkilötietojen käsittelystä säädetään asetuksen 10 artiklassa. Näitä tietoja saa käsitellä, kun se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojatoimista rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi. Muiden 6 artiklan 1 kohdassa mainittujen käsittelyperusteiden perusteella rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä henkilötietoja saa käsitellä vain viranomaisen valvonnassa. Kattavaa rikosrekisteriä pidetään vain julkisen viranomaisen valvonnassa. Näiden tietojen käsittelyssä on jo otettava huomioon, että perustuslakivaliokunnan käytännössä arkaluonteiseksi tiedoksi on laskettu myös rikollista tekoa, rangaistusta ja muuta rikoksen seuraamusta koskevat tiedot (PeVL 37/2013 vp, s. 2).

Liikenteen rekistereihin sisältyy jo nykyään terveystietoja sekä rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä tietoja, kuten merkintöjä ajokiellosta. On vastaisuudessaakin tärkeän yleisen edun mukaista, että liikenteessä mukana olevien terveystietoja sekä tietoja rikostuomioista ja rikkomuksista käsitellään rekisterinpidon yhteydessä, sillä ne liittyvät keskeisesti monen toiminnanharjoittaja- ja henkilöluvan myöntämisen edellytyksiin sekä mahdolliseen seuraamusharkintaan, ja taustalla ovat usein EU säännökset tai kansainvälisen oikeuden velvoitteet. Perimmäisenä tavoitteena on taata turvallinen liikennenympäristö kaikille liikenteessä olijoille. Liikenneturvallisuus ei ole yleisen edun käsitteenä uusi, vaan sille löytyy analogiaa sisämarkkinoiden perusvapauksien osalta. Liikenneturvallisuuden suojeleminen on unionin tuomioistuinten oikeuskäytännössä hyväksytty sellaiseksi yleistä etua koskevaksi pakottavaksi syyksi, jolla tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittamista on voitu perustella (asia C-110/05 komissio vastaan Italia (2009), kohdat 60 ja 69).

Näiden tietojen käsittelyn oikeasuhtaisuus turvattaisiin niin, että vain välttämättömiä tietoja käsiteltäisiin. Keskeisen suojatoimenpiteen muodostaa se, että terveystiedot sekä rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvät tiedot ovat salassa pidettäviä julkisuuslain nojalla. Niitä voidaan luovuttaa vain lain tasaisen säännöksen nojalla. Arkaluontoisia tietoja ei esityksessä ehdoteta luovutettavaksi muuten kuin viranomaisille, rekisteröidyn suostumuksella tai anonymisoituina. Rekisteröidyn suostumus muodostaa tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisen käsittelyperusteen, ja anonymisointeihin tietoihin ei sovelleta henkilötietolainsäädännön vaatimuksia, koska kyse ei ole enää henkilötiedoista.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on myös asianmukaiset tietoturvajärjestelyt, joita tarkastellaan säännöllisesti. Virastossa on määritelty tietoturvan hallintamalli. Hallintamalli hyödyntää

tietoturvan ISO 27001 -standardia, VAHTI-ohjeistusta sekä muuta viranomaisohjeistusta. Liikenteen turvallisuusviraston tietoturvallisuuden hallintaan kuuluvat niin tietojen suojaaminen, käyttöoikeuksien hallinta, tekninen tietoturva, koulutus kuin kumppaneiden tietoturva. Tietoturva kuuluu viraston kehittämistyöhön, jatkuvuuden turvaamiseen ja riskienhallintaan, ja tietoturvatapahtumat raportoidaan. Viraston tietoturvakäytäntöjä kuvataan ja tarkastellaan viraston vuosittaisessa tietotilinpäätöksessä.

Tietosuoja-asetuksen 87 artikla mahdollistaa sen, että kansallisten henkilötunnusten käsittelyä voidaan määrittää tarkemmat edellytykset jäsenvaltion lainsäädännössä. Tunnistetta on kuitenkin käytettävä ainoastaan noudattaen rekisteröidyn oikeuksia ja vapauksia koskevia asianmukaisia suojoitoimia tietosuoja-asetuksen mukaisesti.

Esityksessä ehdotetaan, että henkilötunnuksen saisi tallentaa liikenteen rekisteriin. Tämä vastaa nykytilaa. Liikenteen rekisterien osalta henkilötunnusten käsittely olisi välttämätöntä henkilöiden yksilöimisessä liikenteen rekisterinpidossa, joka on Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteinen tehtävä. Esityksessä on lähdetty liikkeelle siitä, että henkilötunnuksen käsittelyn tarkemmista edellytyksistä säädetään tietosuoja-asetuksesta annettavassa kansallisessa yleislainsäädännössä, kuten henkilötietolain 14 §:ssä tehdään nykyään.

Tietosuoja-asetuksen IX luvussa säädetään *tietojenkäsittelystä erityistilanteissa*. Tällaisia tilanteita ovat käsittely sananvapauden ja tiedonvälityksen vapauden yhteydessä (85 artikla), julkisuusperiaatteen toteuttaminen (86 artikla), henkilötunnuksen käsittely (87 artikla), työsuhde (88 artikla), yleisen edun mukainen arkistointitarkoitus taikka tieteellinen tai historiallinen tutkimus sekä arkistointi (89 artikla), salassapitovelvollisuus (90 artikla) sekä kirkkojen ja uskonnollisten yhdistysten tietosuojasäännöt (91 artikla). Näissä erityisissä käsittelytilanteissa tietosuoja-asetus antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden antaa kansallisia säännöksiä. Artiklojen 85, 88 ja 90 osalta jäsenvaltioiden on annettava säännökset komissiolle tiedoksi.

Julkisuusperiaatteen osalta tietosuoja-asetuksen 86 artiklan mukaan viranomaiset taikka julkis- tai yksityisoikeudelliset yhteisöt yleisen edun vuoksi toteutetun tehtävän suorittamiseksi voivat luovuttaa viranomaisten tai yhteisöjen hallussa olevien virallisten asiakirjojen sisältämiä henkilötietoja viranomaiseen tai yhteisöön sovellettavan unionin oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, jotta voidaan sovittaa yhteen virallisten asiakirjojen julkisuus ja tämän asetuksen mukainen oikeus henkilötietojen suojaan.

Esityksessä on lähdetty liikkeelle siitä, että näitä tilanteita varten säädetään yhteiset säännöt kansallisessa tietosuojaa koskevassa yleislaissa. Esimerkiksi henkilötietojen käsittely tutkimustarkoituksiin voisi perustua oikeusministeriön tietosuoja-asetuksen täytäntöönpano pohtineen työryhmän mietinnön mukaan uuden tietosuojalain 3 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaiseen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseen. Rekisteröidyn oikeuksista voitaisiin poiketa tieteellisessä tutkimuksessa ehdotetun uuden tietosuojalain 31 §:n mukaisesti.

Tästä peruslähtökohdasta poiketen esityksessä kuitenkin ehdotetaan säädettävän erikseen tietojen luovuttamisesta Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä. Nykyisen sääntelyn lähtökohtana on, että tietojen luovuttaminen viranomaisen rekistereistä määräytyy julkisuuslain säännösten mukaan. Kun tietoja luovutetaan kopiona, tulosteena tai sähköisesti, julkisuuslain 16 §:n 3 kohta edellyttää, että luovutuksensaajalla on henkilötietolainsäädännön mukainen oikeus käsitellä pyytämiänsä tietoja. Arvioitavaksi tulevat siinä tapauksessa henkilötietolain 8 ja 12 §:t sekä mahdolliset erityislainsäädännön säännökset.

Esityksessä on lähdetty liikkeelle siitä, että viranomaisen henkilörekistereistä voi jatkossakin luovuttaa tietoja julkisuusperiaatteen toteuttamiseksi. Oikeusministeriön tietosuoja-asetusta kansallista täytäntöönpanoa tarkasteleva työryhmä ehdottaa, että oikeuteen saada tieto viranomaisen henkilörekisteristä sovellettaisiin jatkossakin julkisuuslakia. Koska kyseessä olisi usein sähköinen luovuttaminen, edellytyksenä olisi, että pyytäjällä olisi henkilötietolain ja jatkossa tietosuoja-asetuksen mukainen oikeus käsitellä viranomaiselta saamiaan henkilötietoja. Tällainen asetuksen mukainen oikeus voi puolestaan perustua kansalliseen sääntelyyn: Kun käsittely perustuu Liikenteen turvallisuusviraston osalta lakisääteiseen velvoitteeseen, luovutuksensaajia ja luovutustarkoituksia voidaan tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan nimenomaisesti säännellä. Edellytyksenä on, että sääntely täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhtaista. Julkisuusperiaatteen toteuttaminen ja tietojen parempi hyödyntäminen on yleisen edun mukainen tavoite. Jos tietoja luovutetaan muuhun tarkoitukseen, tarkasteltavaksi tulevat yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 4 kohta.

Liikenteen rekisterisääntelyn oikeusperusta ja kansallisen liikkumavaran käyttö. Edellä esitetyn mukaisesti tietosuoja-asetus mahdollistaa sen, että kansallisessa lainsäädännössä säädetään henkilötietojen käsittelyn oikeudellinen peruste (6 artiklan 1 kohdan c alakohta sekä 9 artiklan 2 kohdan h alakohta erityisten henkilötietoryhmien osalta), tarkennuksia asetuksen sääntöihin (6 artiklan 3 kohta yleisesti) ja poikkeuksista asetukseen (23, 85 ja 89 artiklat). Näin ollen liikenteen rekisteristä voidaan pitää voimassa ja säätää edellä mainitun mukaisesti kansallista lainsäädäntöä tietosuoja-asetuksen kansallisen liikkumavaran puitteissa.

Tällaisen tarkentavan sääntelyn on kuitenkin oltava sekä tarpeellista yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi että oikeasuhtaista. Lisäksi sääntelyn on oltava tarpeellista asetuksen täydentämiseksi eli on oltava nimenomainen tarve tarkentaa asetuksen sääntelyä.

Yleistä etua ei ole määritelty tietosuoja-asetuksessa, joten sen sisällön määrittely ja perustelevuus jää jäsenvaltioille. Asetuksessa on eroteltu yleinen etu sekä tärkeä yleinen etu. Tietosuoja-asetuksen johdanto-osassa yleinen etu liittyy muun muassa terveyteen ja sosiaaliseen suojeluun (45 perustelukappale), virallisesti tunnustettujen uskonnollisten yhdistysten päämäärien toteuttamiseen (55 perustelukappale), vaaleihin liittyvään puoluepoliittisten tietojen keräämiseen (56 perustelukappale), jäsenvaltion tärkeisiin taloudellisiin tai rahoitusta koskeviin etuihin (73 perustelukappale), kansainväliseen tietojenvaihtoon kilpailu-, tulli-, vero- ja finanssiviranomaisten välisessä yhteistyössä (112 perustelukappale) sekä asiakirjajulkisuuteen (154 perustelukappale). (Ks. myös yleisen edun määrittelystä yhdistetyt asiat C-293/12 ja C-594/12, Digital Rights Ireland (2014), kohdat 41-44). Asetuksen 45 perustelukappaleen mukaan myös yksityisoikeudellisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön toiminta voi sisältää yleisen edun mukaista toimintaa.

Kansallista liikkumavaraa tulisi käyttää harkiten, jotta tietosuoja-asetuksen tavoite yhdenmukaistaa sääntelyä toteutuu. Suomessa kuitenkin perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan henkilötietojen suojasta on säädettävä lailla. Valiokunnan mukaan tärkeitä sääntelykohteita rekisteröinnissä ovat ainakin rekisteröinnin tavoite, rekisteröitävien henkilötietojen sisältö, niiden sallitut käyttötarkoitukset tietojen luovutettavuus mukaan luettuna sekä tietojen säilytysaika henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturva. Näiden seikkojen sääntelyn lain tasolla tulee olla kattavaa ja yksityiskohtaista. (PeVL 3/2014 vp, s. 2, PeVL 70/2014 vp, s.2.)

Perustuslakivaliokunta on syksyllä 2016 todennut, että valiokunnan käsityksen mukaan estettä ei ole sille, että henkilötietojen suojaan liittyvät sääntelyn kattavuuden sekä täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset voidaan joiltain osin täyttää myös asianmukaisesti laaditulla yleisellä Euroopan unionin asetuksella tai kansalliseen oikeuteen sisältyvällä yleislailla (PeVL 38/2016 vp., s. 4). Erityislainsäädäntöä kuitenkin tarvittaisiin turvaamaan muilta osin henkilötietojen suojan toteutuminen.

Sääntelyn oikeasuhtaisuuden arvioinnissa huomiota tulee kiinnittää siihen, että ehdotettu sääntely kohdistuu suomalaiseen viranomaiseen eikä rekisterinpitäjien yleisesti. Näin ollen ehdotettu sääntely ei vaikuta kielteisesti sisämarkkinoiden toimintaan.

Henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista säädetään tietosuoja-asetuksen 5 artiklassa. Käsittelylle asetetaan vaatimukset lainmukaisuudesta, kohtuullisuudesta ja läpinäkyvyydestä; käyttötarkoitussidonnaisuudesta; tietojen minimoinnista; täsmällisyydestä; säilytyksen rajoittamisesta sekä eheydestä ja luottamuksellisuudesta. Osaa periaatteista konkretisoidaan asetuksen myöhemmissä artikloissa.

Nykyiseen sääntelyyn verrattuna asetus lisää käsittelyperiaatteiden listaan vaatimukset läpinäkyvyydestä sekä eheydestä ja luottamuksellisuudesta. Nämä velvollisuudet eivät kuitenkaan ole sisällöllisesti uusia, sillä henkilötiedodirektiivissä ja henkilötietolaissa säädetään jo rekisteröidyn tiedonsaantioikeudesta, rekisterinpitäjän informointivelvollisuudesta sekä tietoturvasuojeluudesta. Vaatimuksia kuitenkin tarkennetaan tietosuoja-asetuksessa. Uutena säännöksenä asetus tuo 5 artiklan 2 kohdassa osoitusvelvollisuuden periaatteen: rekisterinpitäjän on pystyttävä osoittamaan, että se on noudattanut henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita.

Osoitusvelvollisuuden täyttämiseksi ei ole olemassa yhtä ratkaisua. Yhtäältä osoitusvelvollisuuden periaate edellyttää henkilötietojen käsittelyn riskilähtöistä ja ennakoivaa käsittelyyn liittyvää suunnittelua ja valmistautumista. Toisaalta on myös pystyttävä dokumentoimaan ja todentamaan tehdyt toimenpiteet ja suunnitelmien noudattaminen. Liikenteen turvallisuusvirasto on aloittanut vuosittaisten tietotilinpäätösten tekemisen vuodesta 2015 alkaen. Tietotilinpäätöksen tarkoituksena on antaa kuva organisaation tietojenkäsittelyn ja tiedonhallinnan nykytilasta. Tietotilinpäätöksessä tarkastellaan Liikenteen turvallisuusviraston tietovarantojen laatua, arvoa ja tilaa samoin kuin tietovirtoja.

Tietojen minimointi tarkoittaa sitä, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään. Rekisteröidyn suostumuksellakaan ei saa kerätä tai muutoin käsitellä käsittelytarkoituksen kannalta tarpeettomia henkilötietoja. Tietojen minimointivaatimus liittyykin tarpeellisuusvaatimukseen.

Liikenteen turvallisuusviraston rekisteriin tallennettavista tiedoista säädetään laissa. Lähtökohdaksi on se, että tallennettavaksi säädetään vain ne tiedot jotka ovat tarpeellisia rekisterinpidon kannalta eli Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi. Erityisten henkilötietoryhmien osalta tallennettaisiin vain välttämättömät tiedot.

Läpinäkyvyys on asetettu tietosuoja-asetuksessa yhdeksi käsittelyperiaatteeksi. Läpinäkyvyyttä koskeva sääntely on uutta, mutta sen noudattaminen kuuluu jo nyt hyvään rekisterinpitöitykseen. Liikenteen turvallisuusviraston suorittama henkilötietojen käsittely perustuu pääasiassa lakiin. Laissa on säädetty, mitä tietoja rekisteröidystä kerätään ja mihin tarkoituksiin. Rekiste-

rikelostet ovat henkilötielolain mukaisesti saatavissa viraston ulkoisilta verkkosivuilta, ja ne päivitetään vastaamaan tietosuoja-asetuksen vaatimuksia. Läpinäkyvyyden edistämiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto tarjoaa sähköisiä asiointikanavia, joista rekisteröity voi tarkistaa häntä koskevia tietoja.

Henkilötietodirektiivin mukaista rekisteröidyn informointivelvollisuutta on käsitelty Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-201/14 Bara (2015). Tapauksessa viranomaisten välinen tietojenluovutus oli vastoin henkilötielodirektiivin säännöksiä, kun luovuttaminen ei käynyt ilmi laista eikä rekisteröityä myöskään ollut informoitu siirrosta.

Säilytyksen rajoittaminen tarkoittaa sitä, että henkilötietoja on säilytettävä muodossa, josta rekisteröity on tunnistettavissa ainoastaan niin kauan kuin on tarpeen tietojenkäsittelyn tarkoitusten toteuttamista varten. Henkilötietoja voidaan säilyttää pidempiä aikoja, jos henkilötietoja käsitellään ainoastaan yleisen edun mukaisia arkistointitarkoituksia taikka tieteellisiä tai historiallisia tutkimustarkoituksia tai tilastollisia tarkoituksia varten. Johdanto-osan 39 perustelukappaleen mukaan henkilötietojen säilytysajan on oltava mahdollisimman lyhyt ja rekisterinpitäjän olisi asetettava määräajat tietojen poistolle tai tarpeellisuuden tarkastelulle.

Nykyisessä rekisterisääntelyssä tietojen säilytysajat on useimmiten säädetty laissa. Säilytysaika vaihtelee tietotyypeittäin käyttötarkoituksen mukaan. Ei nykyisessä henkilötielolainsäädännössä eikä yleisessä tietosuoja-asetuksessa ole asetettu henkilötietojen säilyttämiselle tiettyjä määräaikoja, vaan tiedot on lähtökohtaisesti poistettava heti, kun niitä ei enää tarvita. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohta kuitenkin nimenomaisesti mahdollistaa säilytysajoista säätämisen kansallisessa lainsäädännössä. Rekisterinpitoon liittyvien tehtävien hoitamisen vuoksi on edelleen perusteltua säätää säilyttämisajoista.

Tietojen säilyttämisessä on lisäksi otettava huomioon arkistolain säännökset ja niiden perusteella annetut arkistolaitoksen määräykset. Tältä osin kyseessä ei ole liikenteen rekistereihin liittyvä erityissääntely, vaan yleisesti arkistointia ja pysyväissäilytystä koskeva sääntely.

Käyttötarkoitussidonnaisuus tarkoittaa sitä tietosuoja-asetuksen mukaan sitä, että henkilötielodot on kerättävä tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten, eikä niitä saa käsitellä myöhemmin näiden tarkoitusten kanssa yhteensopimattomalla tavalla. Jos myöhempi käsittely on yhteensopivaa sen tarkoituksen kanssa, jota varten henkilötielodot on kerätty, käsittely ei edellytetä muuta erillistä oikeusperustetta.

Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaan yhteensopivuuden arvioinnissa on otettava huomioon henkilötietojen keruun tarkoitusten ja aiotun myöhemmän käsittelyn tarkoitusten väliset yhteydet; henkilötietojen keruun asiayhteys erityisesti rekisteröityjen ja rekisterinpitäjän välisen suhteen osalta; henkilötietojen luonne (erityisesti se, käsitelläänkö arkaluontoisia henkilötietoja tai rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä henkilötietoja); aiotun myöhemmän käsittelyn mahdolliset seuraukset rekisteröidyille sekä asianmukaisten suojatoimien olemassaolo (esimerkiksi salaaminen tai pseudonymisointi).

Liikenteen rekisterien pito perustuu pääasiassa erityislainsäädäntöön tai lain nojalla annettuihin alemman asteisiin säännöksiin. Kussakin kyseisessä rekisteriä koskevassa erityislaissa on pääsääntöisesti määritelty rekisteröitävän tiedon käsittelyn tarkoitus. Käyttötarkoitus ei kuitenkaan käy eksplisiittisesti ilmi esimerkiksi alusrekisterilain säännöksistä. Tältä osin nykyti-

lassa on selkeyttämisen tarve, jotta rekisteröity saa selvästi tiedon henkilötietojensa käsittelyn tarkoituksesta.

Suostumuksesta säädetään asetuksen 7 artiklassa. Rekisteröidyn suostumus on jo yksi käsittelyperuste henkilötietolaissa ja henkilötietodirektiivissä. Tietosuoja-asetus kuitenkin tarkentaa suostumuksen edellytyksiä. Asetuksen 4 artiklan mukaan suostumuksella tarkoitetaan mitä tahansa vapaaehtoista, yksilöityä, tietoista ja yksiselitteistä tahdonilmaisua, jolla rekisteröity hyväksyy henkilötietojensa käsittelyn antamalla suostumusta ilmaisevan lausuman tai toteuttamalla selkeästi suostumusta ilmaisevan toimen. Rekisterinpitäjän on pystyttävä osoittamaan, että rekisteröity on antanut suostumuksen henkilötietojensa käsittelyyn. Jos rekisteröity antaa suostumuksensa kirjallisessa ilmoituksessa, joka koskee myös muita asioita, suostumuksen antamista koskeva pyyntö on esitettävä selvästi erillään muista asioista helposti ymmärrettävässä ja saatavilla olevassa muodossa selkeällä ja yksinkertaisella kielellä. Rekisteröidyllä on oikeus peruuttaa suostumuksensa milloin tahansa, ja peruuttamisen on oltava yhtä helppoa kuin suostumuksen antamisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto käsittelee henkilötietoja viranomaistoimintaa varten, joten suostumuksen perusteella kerättävät tiedot ovat hyvin vähäisessä asemassa: suostumus käsittelyperusteena voi käytännössä liittyä kokeilutoimintaan tai tutkimukselliseen tarkoitukseen. Suostumusperusteista käsittelyä voi jatkossakin käyttää yksittäistapauksissa silloin, kun käsittelylle ei ole muuta perustetta.

Rekisteröidyn oikeuksista säädetään tietosuoja-asetuksen III luvussa. Yksi tietosuoja-asetuksen tavoitteista on vahvistaa rekisteröidyn oikeuksia ja mahdollisuuksia valvoa henkilötietojensa käsittelyä. Jäsenvaltion lainsäädännössä rekisteröidyn oikeuksia voidaan kuitenkin rajoittaa 23 artiklan mukaisissa tilanteissa.

Rekisteröidyn ja rekisterinpitäjän asemaa tasataan rekisteröidylle annetuilla oikeuksilla tietojensa kontrolliin. Tällaisia oikeuksia ovat oikeus saada pääsy tietoihin (15 artikla), oikeus tietojen oikaisemiseen (16 artikla), oikeus tietojen poistamiseen (17 artikla, ”oikeus tulla unohdetuksi”), oikeus käsittelyn rajoittamiseen (18 artikla), oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen (20 artikla), oikeus vastustaa henkilötietojen käsittelyä (21 artikla) sekä oikeus olla joutumatta automaattisesti tehtävien yksittäispäätösten kohteeksi (22 artikla).

Näistä uusia oikeuksia ovat oikeus käsittelyn rajoittamiseen - ennen on ollut oikeus vaatia tietojen suojaamista - sekä oikeus siirtää tiedot järjestelmistä toiseen. Uusi oikeus on myös rekisteröidyn informoiminen tietoturvaloukkauksista (34 artikla). Muiden oikeuksien sisältöä on tarkennettu.

Rekisteröidyn oikeudet auttavat toteuttamaan rekisteröidyn tiedollista itsemääräämisoikeutta. Rekisteröidyn oikeudet turvataan ja ne toteutetaan jo nykyisen sääntelyn perusteella. Rekisteröity voi halutessaan tehdä henkilötietolain mukaisen suoramarkkinointikiellon. Lisäksi ajoneuvoliikennerekisteriin, vesikulkuneuvorekisteriin ja ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin voi tehdä rekisterikohtaisen osoitteenluovutuskiellon. Kiellot ovat ilmoituksenvaraisia ja ne voi tehdä sähköisesti. Näiden tietojenluovutusrajoitusten lisäksi rekisteröity voi hakea väestötietojärjestelmän turvakieltoa maistraatista. Turvakielto siirtyy automaattisesti Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmiin.

Esityksessä ei ehdoteta poikettavan rekisteröidyn tietosuoja-asetuksen mukaisista oikeuksista. Sitä vastoin rekisteröityjen oikeutta siirtää tietonsa laajennetaan koskemaan osittain myös liikenteen rekistereihin. Tämä johtuu siitä, että rekisteröidyllä on muuten verrattain passiivinen asema omien tietojensa hyödyntämisessä.

Asetuksen 20 artiklassa säädetään uudesta oikeudesta siirtää tiedot järjestelmästä toiseen. Artikla sisältää oikeuden saada tietonsa yleisesti käytetyssä ja koneellisesti luettavassa muodossa sekä oikeuden siirtää tietonsa rekisterinpitäjältä toiselle ensimmäisen estämättä. Oikeus on käytettävissä kolmen ehdon täytyessä yhtä aikaa: käsittely suoritetaan automaattisesti suostumuksen tai sopimussuhteen perusteella, henkilötiedon on oltava rekisteröityä koskevaa ja hänen toimittamaansa ja oikeuden käyttäminen ei saa vaikuttaa haitallisesti muiden oikeuksiin ja vapauksiin. Artikla ei siis koske rekisterinpitäjää, joka pitää rekisteriä muun kuin suostumuksen tai sopimussuhteen perusteella. Asetuksen 20 artiklan 3 kohdassa todetaan lisäksi, että oikeutta ei sovelleta käsittelyyn, joka on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamista tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämistä varten.

Liikenteen rekistereitä pidetään lain nojalla. Rekisteröidyllä ei siis ole oikeutta vaatia tietojensa siirtoa tietosuoja-asetuksen nojalla. Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on kuitenkin ohjeistanut, että olisi suotavaa, että esimerkiksi viranomaiset, jotka käsittelevät henkilötietoja yleisen edun tai laissa säädetyn velvoitteen perusteella, toteuttavat vapaaehtoisesti lataus- ja siirtomahdollisuuden. Ehdotuksessa esitetäänkin, että asetuksen 6 (1) (c) artiklan nojalla säädettäisiin siirto-oikeudesta, joka koskisi Liikenteen turvallisuusvirastoa, jotta voidaan edistää rekisteröidyn oikeuksien toteutumista ja liikenteen rekisterissä olevien tietojen hyödyntämistä. Rekisteröidyn oikeuksien tehostamiseksi tällä tavalla on kehitetty uusia tiedonhallinnan malleja, kuten omadata-malli.

Henkilötietojen käsittelijä. Tietosuoja-asetuksen IV luvussa säädetään rekisterinpitäjästä ja henkilötietojen käsittelijästä.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkisia hallintotehtäviä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle, jos siitä säädetään lailla. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Liikenteen turvallisuusvirasto on ulkoistanut osan sen lakisääteisistä rekisteröintitehtävistä sopimusrekisteröijille. Sopimusrekisteröijien käyttämisestä säädetään laissa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnan järjestämisestä (175/2015) sekä laissa vesikulkuneuvorekisteristä (424/2014).

Lailla säättämisen vaatimuksen lisäksi perustuslain 124 § edellyttää, että ulkoistaminen on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä se vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Myöskään henkilötietojen suoja koskeva lainsäädäntö ei kiellä henkilötietojen käsittelyn ulkoistamista: rekisterinpitäjän ei tarvitse itse suorittaa henkilötietojen käsittelyä, vaan erillinen henkilötietojen käsittelijä voi suorittaa henkilötietojen käsittelyn rekisterinpitäjän lukuun. Tällainen rekisterinpitäjän lukuun sopimuksen perusteella tapahtuva henkilötietojen käsittely on rekisterin käyttöä eikä henkilötietojen luovuttamista. Näin ollen ulkoistamiseen ei tarvitse uutta käsittelyperustetta, kuten rekisteröidyn suostumusta.

Henkilötietojen suojan riittävä taso on edellä mainituissa sopimusrekisteröintiä koskevissa säädöksissä turvattu siten, että niissä säädetään palveluntarjoajaa koskevista vaatimuksista sekä ulkoistamissopimuksen sisällöstä.

Ehdotuksessa esitetään, että sopimusrekisteröintiä koskevat säännökset koottaisiin yhteen muiden ulkoistusta koskevien säännösten kanssa ja että päällekkäisyydet EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa poistettaisiin. Päällekkäisyyttä tietosuoja-asetuksen kanssa on siltä osin kuin nykyisessä lainsäädännössä säädetään henkilötietojen käsittelijää koskevista tietosuoja-vaatimuksista sekä henkilötietojen käsittelyn ulkoistamista koskevan sopimuksen sisällöstä henkilötietojen suojan osalta.

Ensinnäkin asetuksen 28 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että rekisterinpitäjä saa käyttää vain sellaisia henkilötietojen käsittelijöitä, jotka pystyvät täyttämään asetuksen vaatimukset. Toiseksi 28 artiklan 3 kohdan mukaan henkilötietojen käsittelyä on määriteltävä sopimuksella. Tällaisessa sopimuksessa on vahvistettava käsittelyn kohde ja kesto, käsittelyn luonne ja tarkoitus, henkilötietojen tyyppi ja rekisteröityjen ryhmät, rekisterinpitäjän velvollisuudet ja oikeudet sekä muut kohdassa erityisesti luetellut seikat.

Asetuksen 82 artiklan 2 kohdan mukaan rekisterinpitäjä on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut käsittelystä, jolla on rikottu tätä asetusta. Henkilötietojen käsittelijä on vastuussa käsittelystä aiheutuneesta vahingosta vain, jos se ei ole noudattanut nimenomaisesti henkilötietojen käsittelijöille osoitettuja tämän asetuksen velvoitteita tai jos se on toiminut rekisterinpitäjän lainmukaisen ohjeistuksen ulkopuolella tai sen vastaisesti.

Rekisterinpitäjän vastuusta säädetään tietosuoja-asetuksen 24 artiklassa ja käsittelyn turvallisuudesta 32 artiklassa. Tietosuoja-asetuksessa on omaksuttu riskiperusteinen lähestymistapa. Riskiperusteisuuden tavoitteena on yhtäältä välttää vähäriskisten toimien ylisääntelyä ja toisaalta varmistaa rekisteröidyn suoja korkean riskin toiminnassa. Rekisterinpitäjän on pantava täytäntöön asianmukaiset tietosuoja-asetuksen koskevat toimintaperiaatteet, ja rekisterinpitäjän velvollisuuksien tarkka sisältö riippuu siitä, millainen riski käsittelyllä on. Rekisterinpitäjän on toteutettava tarvittavat tekniset ja organisatoriset toimenpiteet, joilla tietosuoja-asetuksen noudattaminen varmistetaan ja osoitetaan, kun otetaan huomioon käsittelyn luonne, laajuus, asiayhteys ja tarkoitukset sekä luonnollisten henkilöiden oikeuksiin ja vapauksiin kohdistuvat, todennäköisyydeltään ja vakavuudeltaan vaihtelevat riskit. Johdanto-osan 75 perustelukappaleen mukaan riskejä aiheutuu erityisesti, kun käsitellään suuria määriä henkilötietoja ja käsittely koskee suurta rekisteröityjen määrää.

Keskeisinä viranomaisen rekistereinä Liikenteen turvallisuusviraston rekistereissä on suuri määrä tietoa suuresta joukosta ihmisiä. Rekistereihin sisältyy muita kuin henkilötietoja, henkilötietoja ja henkilötietojen osalta myös arkaluontoisia tietoja. Riskin määrittely ja hallinta on jatkuvaa toimintaa, ja sitä avataan viraston tietotilinpäätöksessä.

Asetuksen 25 artikla mukaan tietosuojan on oltava sisäänrakennettua ja oletusarvoista. Suoja-toimilla on varmistettava, että tietosuojaperiaatteita noudetaan. Lisäksi rekisterinpitäjän on toteutettava asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet, joilla varmistetaan, että oletusarvoisesti käsitellään vain käsittelyn kunkin erityisen tarkoituksen kannalta tarpeellisia henkilötietoja. Tämä velvollisuus koskee kerättyjen henkilötietojen määriä, käsittelyn laajuutta, säilytysaikaa ja saatavilla oloa. Näiden toimenpiteiden avulla on varmistettava etenkin se, että henkilötietoja oletusarvoisesti ei saateta rajoittamattoman henkilömäärän saataville ilman luonnollisen henkilön myötävaikutusta. Vastaavankaltainen periaate löytyy jo henkilötietolain 32 pykälästä.

Liikenteen turvallisuusvirastossa sisäänrakennettua ja oletusarvoista tietosuojaa toteutetaan muun muassa sisäisten ohjeistusten ja menettelyjen avulla. Liikenteen turvallisuusvirastossa on käytössä kehittämisen elinkaarimalli, joka edellyttää hankkeilta, projekteilta ja kehitysehdotuksilta tietosuojaja- ja tietoturvalausuntoa.

Tietosuojasta on myös tehtävä *vaikutustenarviointi* asetuksen 35 artiklan mukaan. Riskipohjaisen lähestymisen mukaisesti tietosuojasetuksen velvoitteet ja suojaustoimet tullaan räätälöimään Liikenteen turvallisuusvirastossa aina henkilötietojen käsittelyyn liittyvien ja havaittujen riskien pohjalta. Tämä riskienarviointi tulisi tehdä aina ennen kuin kyseessä olevan arvioinnin kohteena olevia henkilötietoja ryhdytään käsittelemään.

Vaikutusten täysimääräinen arviointi ei ole mahdollista ilman hyvää rekisterin kuvaamista ja hallinnoimista. Yhteinen toimintamalli Liikenteen turvallisuusviraston rekisterien kuvaamiseen ja hallinnoimiseen valmistuu vuonna 2017. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston tietopääomasta tehdyt tietovirta- ja tietoarkkitehtuurikuvaukset luovat pohjan henkilötietojen käsittelyyn liittyvien riskien arvioimiselle. Toteutetut riskienarvioinnit tukevat rekisterinpitäjälle asetettua osoitusvelvollisuutta ja ylipäättään sen selvittämistä, mitä rekisterinpitäjän veloitteita ja rekisteröityjen oikeuksia kyseiseen riskinarvioinnin kohteena olevaan henkilötietojen käsittelyyn liittyy.

Liikenteen turvallisuusvirastossa toteutettiin kokeilunomaisesti vuonna 2016 tietosuojasetuksen kriteeristöön ja vaatimukseen pohjautuva tietosuojaa koskeva vaikutusten arviointi kahdelle henkilörekisterille. Arviointi toteutettiin ulkopuolisen palveluntarjoajan toimesta. Tehdyissä tietosuoja-arvioinneissa havaittiin muutamia kehittämiskohteita, jotka koskivat muun muassa eräiden henkilötietojen säilytysaikojen puutteellista määrittelyä ja rekisteriselosteita. Suoritetut arvoinnit auttoivat hahmottamaan riskipohjaisen lähestymistavan merkitystä rekisterinpitäjälle ja luovat asetuksen siirtymäaikana pohjan tietosuojaa koskevalle jatkuvalla vaikutusarvioinnille ja niihin liittyville prosesseille.

Velvollisuudesta ilmoittaa tietoturvaloukkauksesta viranomaiselle säädetään asetuksen 33 artiklassa ja rekisteröidylle 34 artiklassa. Tietoturvaloukkauksista ilmoittaminen on rekisterinpitäjän velvoite. Samalla kyse on rekisteröidyn oikeudesta saada ilmoitus aiheutuneesta tietoturvaloukkauksesta. Liikenteen turvallisuusvirastossa on luomassa prosesseja mahdollisten tietoturvaloukkausten varalle. Tämän lisäksi suunnittelussa on tehokas ja riittävän kattava kriisi- ja häiriötilanneviestintä. Edellä todettujen ohella ollaan luomassa määrämutoista ilmoitusprosessia ja toimintaohjeita ilmoituksen tekemiseksi ja loukkausten dokumentoimiseksi. Lisäksi virasto on määrittelemässä kriteerit ja perusteet tilanteille, joissa tietoturvaloukkauksesta ei katsota aiheutuvan riskiä tai korkeaa riskiä luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille.

Tietosuojavastaava vaaditaan asetuksen 37 artiklassa mainituilta organisaatioilta. Liikenteen turvallisuusvirasto on nimennyt tietosuojavastaavan huhtikuussa 2016. Liikenteen turvallisuusvirastossa tietosuojavastaava toimii sekä henkilöstön että johdon tukena. Tietosuojavastaavan koordinoimana Liikenteen turvallisuusvirastossa aloitti loppuvuodesta 2016 tietosuojatyöryhmä. Ryhmän tarkoituksena on tunnistaa ja tarkentaa käytännön tasolle tietosuojasetuksen vaatimukset, jotka kohdistuvat sekä Liikenteen turvallisuusvirastoin että Liikenteen turvallisuusviraston toimeksiannosta toimiviin tahoihin henkilötietojen käsittelyn osalta. Konkreettisenä toimenpiteenä tietosuojatyöryhmä laatii tietosuojan nykytila- ja tavoitetilakuvauksen.

Tietojen luovuttaminen kolmansiin maihin. Tietojen luovuttamisesta kolmansiin maihin säädetään yleisen tietosuoja-asetuksen V luvussa. Lähtökohta on, että henkilötietoja saa luovuttaa vain maihin, joissa taataan riittävä henkilötietojen suojan taso.

Henkilötietojen siirtäminen on mahdollista komission päätösten perusteella (45 artikla). Lisäksi siirtäminen on mahdollista asianmukaisia suojatoimia soveltaen (46 artikla). Tällainen suojatoimi on viranomaisten tai julkisten elinten välinen oikeudellisesti sitova ja täytäntöönpanokelpoinen väline. Asetuksen perusteluosan 108 perustelukappaleen mukaan viranomaiset ja julkiset elimet voivat toteuttaa siirtoja kolmansien maiden viranomaisten tai julkisten elinten tai vastaavia tehtäviä suorittavien kansainvälisten järjestöjen kanssa esimerkiksi yhteisymmärryspöytäkirjoihin tai muihin rekisteröityjen täytäntöönpanokelpoisia ja tehokkaita oikeuksia sisältäviin hallinnollisiin järjestelyihin sisällytettävien määräysten perusteella. Kun suojatoimet perustuvat muihin kuin oikeudellisesti sitoviin hallinnollisiin järjestelyihin, tähän olisi saatava toimivaltaisen valvontaviranomaisen lupa. Tietojen siirrot ovat mahdollisia myös 49 artiklan mukaisissa erityistilanteissa.

Tietojen luovuttaminen kolmansiin maihin Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä on koko rekisterisääntelyn tavoin hajaantunut eri lakeihin. Sääntely koskee lähtökohtaisesti julkisia tietoja, mutta pakoin myös salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta on säädetty. Yleisesti ottaen nykysääntelyn perusteella julkisia tietoja voidaan luovuttaa kolmannen maan viranomaiselle perustellusta syystä. Toisaalta esimerkiksi alusrekisteristä, kalustorekisteristä ja rautatieliikenteen kelpoisuusrekisteristä ei säännönmukaisesti luovuteta henkilötietoja kolmansiin maihin. Tällainen erityissääntely ei ole tarkoituksenmukaista eikä tietosuoja-asetuksen mukaista siltä osin kuin yleissääntely riittää tiedon luovuttamiseen ja tietosuojan varmistamiseksi. Salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta on kuitenkin julkisuuslain mukaisesti säädetty erikseen lailla.

Muita henkilötietojen luovutuksia kolmansiin maihin on hyvin vähän. Kyseessä on esimerkiksi ollut tilanteita, jossa sovelluskehittäjät työskentelevät kolmansissa maissa toimien Suomessa tai ETA-alueella toimivan lukuun. Siltä osin kuin vastaisuudessa henkilörekisterin tietoja saatetaan saataville yleisön tietoverkon välityksellä, ei voida sulkea pois mahdollisuutta tietojen hakemiseen kolmannelta maasta. Tältä osin luovutukset kolmansiin maihin voivat siis lisääntyä.

2.3.1.5 *Avoim data*

Suomessa viranomaisten tietojen avaamista on tehty määrätietoisesti EU-maiden eturintamassa. Lähtökohtana on, että tietojen avaaminen mahdollistaa monenlaisia uusia ja uudenlaisia palveluita ja liiketoimintamalleja. Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan datan avaaminen ja hyödyntäminen liiketoiminnassa ja päätöksenteossa. Julkaisuja 1/2017) mukaan julkisen datan avaaminen on edistynyt hallinnonalalla hyvin, ja suurin osa merkityksellisestä aineistosta saatiin hallinnonalalla avattua vuoden 2016 loppuun mennessä. Hallinnonalan avointa dataa on jo hyödynnetty liiketoiminnassa liikenne-, viestintä- ja olosuhdepalveluissa, mutta tiedon hyödyntämistä on tarpeen edistää aktiivisesti laajasti palveluissa ja liiketoiminnassa muun muassa datan markkinoinnilla, datakatalogilla sekä kehittäjäyhteistyöllä. Eniten aineistoa ovat avanneet Ilmatieteen laitos, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusviraston rekisteritietojen avaamisesta ei ole säädetty laissa. Viraston rekisterien tietosisällön luonteen johdosta tietojen avaaminen avoimen datan periaatteiden mukaisesti ei ole sellaisenaan mahdollista. Tietojen avaaminen vaatii yleensä avattavien tietojen anonymisointia siten, että luonnollisen henkilön suora tai välillinen tunnistaminen ei ole enää mahdollista. Tunnistamisen mahdollisuutta arvioitaessa otetaan huomioon kaikki kohtuudella toteutettavissa olevat keinot, joita joku voi luonnollisen henkilön välilliseksi tunnistamiseksi käyttää.

Liikenteen turvallisuusvirasto on julkaissut avointa dataa tiedostoina ajoneuvoista, ilmauksista, rautatiekalustosta, vesikulkuneuvoista ja merenkulun aluksista.

2.3.2 Liikenteen markkinat

2.3.2.1 *Lentoliikenteen markkinat*

Lentoliikenteen on ennustettu globaalisti kasvavan tulevina vuosina. Suomalaisten lentotoimintaluvan haltijoiden määrä on lievästi vähentynyt lentotoiminta-asetuksen soveltamisen alettua 28.10.2014. Suomen lentoliikennemarkkinoilta on poistunut erityisesti isoja suomalaisia toimijoita ja markkinoilletulo on vaikeutunut uusien vaativampien säännösten takia. Toisaalta kotimaanliikenteeseen on saatu merkittäviä kansainvälisiä toimijoita.

Kaupallisen ilmakuljetuksen harjoittaminen EU:n alueella on vapaata kaikille EU:n lentotoimintalupien haltijoille ja toimiluvan hakeminen optimoidaan lentoyhtiön tarpeiden mukaan. Esimerkiksi liikenneoikeudet, toimilupamaksut ja viranomaistoiminnan sujuvuus määrittelevät osaltaan lentoyhtiön sijoittautumisvalintaa.

Voimassa olevan ilmailulain lentoliikenteen markkinoita koskeva sääntely täydentää pääasias-
sa sellaisenaan sovellettavaa EU-sääntelyä. Liikenne- ja viestintäministeriön tietoon ei ole tullut muutostarpeita lentoliikennemarkkinoita koskevan kansallisen lainsäädännön osalta. Maakuntauudistuksen yhteydessä on noussut keskusteluun, soveltuisiko julkisen palveluvelvoitteen asettaminen jollekin lentoreitille paremmin maakunnan kuin Liikenneviraston päätettäväksi.

2.3.2.2 *Meriliikenteen markkinat*

Merenkulussa ei ole muiden liikennemuotojen tapaan toimilupaan sidottua sääntelyä. Merenkulun harjoittamista Suomen vesialueilla rajoittaa elinkeinolain 4 §:n kabotaasisäännös, joka perustuu EU-lainsäädäntöön.

Elinkeinolain 4 §:n sisältö olisi johdonmukaisuuden vuoksi siirrettävä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Samalla toimivalta antaa kabotaasilupia Euroopan talousalueen ulkopuolisen maan lipun alla purjehtiville aluksille olisi tarkoituksenmukaista siirtää liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Lähtökohtaisesti luvat, joihin ei sisälly tarkoituksenmukaisuusharkintaa, on pyritty siirtämään ministeriötasolta virastotasolle. Kabotaasiluvan luvan myöntämisen edellytykset määriteltäisiin ehdotetussa laissa voimassa olevaa lakia yksityiskohtaisemmin. Kabotaasilupia on viime vuosina haettu liikenne- ja viestintäministeriöltä vain muutamia vuodessa.

2.3.2.3 *Raidetieliikenteen markkinat*

Voimassa oleva rautatiemarkkinoita koskeva sääntely perustuu yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2012/34/EU), joka pantiin kansallisesti täytäntöön lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015) ja lailla ratalain muuttamisesta (1395/2015).

Unionilainsäädännössä ja siten voimassa olevassa rautatielaissa viranomaisten ja toimijoiden vastuut on jaettu selkeästi. Rautatieyritykseltä edellytetään toimilupaa, jonka myöntää Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneministeriö ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat toimivaltaisia viranomaisia, jotka tekevät rautateiden henkilöliikenteen järjestelyistä omalla toimivalta-alueellaan. Turvallisuustodistuksen rautatieliikenteen harjoittajille myöntää kansallisena turvallisuusviranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennevirasto on valtion rataverkon haltija, joka myöntää rautatieyrityksille ratakapasiteetin, myöntää rataverkon käyttöoikeuden, tarjoaa rataverkon käyttöön liittyviä palveluita ja kerää rataverkon käytöstä perittävän ratamaksun.

Rautatiealan sääntelyelin on Suomessa Liikenteen turvallisuusviraston yhteydessä toimiva itsenäinen viranomaistoiminto, jonka tehtävänä on seurata, valvoa ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tulee varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Sääntelyelimen suorittama valvonta kohdistuu siis keskeisesti rautateitä koskevaan infrastruktuuriin (rataverkko ja palvelupaikat) sekä sitä hallinnoiviin tahoihin. Tässä roolissaan sääntelyelin voi ottaa joko omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, ratakapasiteetin hakijan, koulutuspalveluja tarvitsevan yrityksen, rataverkon haltijan, palvelupaikan ylläpitäjän tai muun palvelun tarjoajan taikka joukkoliikennelain 14 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen aloitteesta tutkittavakseen ja ratkaistavakseen rautatiemarkkinoiden toimintaan liittyviä ongelmia rautatielain säännösten puitteissa. Unionilainsäädäntö edellyttää, että viranomaisten vastuut on selkeästi määritelty, toisistaan eriytetty ja erityisesti sääntelyelimen itsenäisyys ja riippumattomuus on turvattu.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin soveltuksiksi sisällytettäväksi sen toisessa vaiheessa rautatiemarkkinoille pääsyä koskevat säännökset rautatielain 2. luvusta. EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan säädöksille on kansallista täytäntöönpanoaikaa 24 päivään joulukuuhun 2018 saakka. EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpano aiheuttaa toimilupasäännöksiin lähinnä teknisluonteisia muutoksia, jotka voidaan ottaa huomioon liikennekaarihankkeen toisessa vaiheessa. Muilta osin vaikuttaisi tarkoituksenmukaiselta, että EU:n neljännen rautatiepaketin (sen markkinaosan että teknisen osan) täytäntöönpano tehtäisiin omalla hallituksen esityksellä, jolla annettaisiin uusi raideliikennelaki ja samalla muutettaisiin lakia liikenteen palveluista. Tätä koskeva hallituksen esitys annettaisiin eduskunnalle todennäköisesti syyskuussa 2018. Suurimmat muutostarpeet EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosasta kohdistuvat rataverkon haltijan aseman ja tehtävien järjestämiseen, jotka johtuvat rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivistä. Myös sääntelyelimen valvontaroolia suhteessa rataverkon haltijoihin tarkistettaisiin markkinaosan täytäntöönpanon yhteydessä rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin edellyttämällä tavalla. Sääntelyelintä koskeva rautatielain 13. luku pidettäisiin jatkossakin rautatielaissa samoin kuin rataverkon haltijoita koskevat velvoitteet. Näin ollen näihin kohdistuvat säännösmuutokset annettaisiin hallituksen esityksellä laiksi rautatielain muuttamisesta.

Vaikka EU:n palvelusopimusasetuksen muutosasetus on suoraan sovellettavaa EU-lainsäädäntöä ilman kansallista täytäntöönpanoa, sen soveltamiseksi tarvitaan täydentävää kansallista lainsäädäntöä erityisesti viranomaistehtävien sekä asetuksen soveltamista koskevien rajausten osalta. Nämä säännökset soveltuisivat annettaviksi hallituksen esityksellä, jolla muutettaisiin liikenteen palveluista annettua lakia. Hallituksen esitys annettaisiin kuitenkin vasta rautatielain muuttamista koskevan lain rinnakkaislakiesityksenä, koska muutoksia ei ehditä saamaan mukaan liikennekaarihankkeen toiseen vaiheeseen.

Raideliikenteeseen luetaan mukaan rautatieliikenteen lisäksi myös raitiotie- ja metroliikenne eli niin kutsuttu kaupunkiraideliikenne. Kaupunkiraideliikenteestä on vasta äskettäin annettu Suomessa oma lakinsa. Suomessa on toistaiseksi vain yksi kaupunkiraideliikennettä harjoittava toimija, Helsingin kaupungin liikennelaitos. Tampereelle on myös kaavailuissa käynnistää raitiotieliikenne.

Kaupunkiraideliikennettä koskeva sääntely on puhtaasti kansallista. Sääntelymalli on hyvin kevyt. Toiminnanharjoittaja ei tarvitse toiminnalleen erillistä lupaa, mutta sen on tehtävä toiminnastaan ilmoitus ja toiminnalle on asetettu vähimmäisvaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto toimii kaupunkiraideliikennettä valvovana viranomaisena.

2.3.2.4 *Tieliikenteen markkinat*

Tieliikenteen markkinasäännöksiä on esitetty uudistettavaksi merkittäväällä tavalla liikennekaarihankkeen ensimmäisessä vaiheessa. Samaan aikaan vireillä olevassa tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä on noussut esille, etteivät tieliikennelain 6 a luvun säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja ajopiirturista luontevasti istu tieliikennelakiin. Laki liikenteen palveluista on noussut esille sijoituspaikkana näille säännöksille, koska liikenteen palvelulaisissa käsitellään toimijoiden lupia ja velvollisuuksia. Toisaalta muissa liikennemuodoissa vastaava sääntely (työ- ja lepoajat ja niiden seuranta) on muualla lainsäädännössä.

Ilmailussa lento- ja työaika rajoituksista sekä lepoaikavaatimuksista säädetään EU-tasolla EA-SA-asetuksen nojalla annetussa lentotoiminta-asetuksessa. Rautateillä ei ole erityislainsäädäntöä, vaan sovelletaan yleisiä säännöksiä. Merenkulun työaikasääntely koostuu merityöaikalain (296/1976) ja työajasta kotimaanliikenteen aluksissa annetusta laista (248/1982). Ensin mainittua lakia sovelletaan työntekijään, joka työskentelee suomalaisessa, ulkomaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa. Merityöaikalakia sovelletaan silloinkin, kun ulkomaanliikenteeseen käytettävä alus tekee matkoja Suomen satamien välillä. Kotimaanliikenteen työaikalakia sovelletaan puolestaan suomalaisessa kotimaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa. Kotimaanliikenteellä tarkoitetaan liikennettä Suomen rajojen sisäpuolella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ja siihen välittömästi liittyvillä Venäjän vesialueilla. Kotimaanliikenteen työaikalakia sovelletaan silloinkin, kun aluksella liikennöidään tilapäisesti Suomen rajojen ulkopuolella.

Vaikka muissa liikennemuodoissa eivät työ- ja lepoaikojen sääntely sovellu liikenteen palvelulakiin siirrettäviksi, ei tieliikenteen osalta ole esittää luontevampaakaan paikkaa sijoittaa näitä säännöksiä. Ei voida pitää myöskään hyvänä ratkaisuna, että ne siirrettäisiin erillislakiin.

Laki eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista on myös noussut tarkasteluun. Koska säädöshankkeen tavoitteena on myös koota samaan toimintaan liittyvät säännökset yhteen, oli-

si luontevaa siirtää lain säännökset liikenteen palveluista annetun lain kansainvälistä tieliikennettä koskevaan lukuun.

2.3.3 Ammattipätevyydet

2.3.3.1 Ammattipätevyydet lentoliikenteessä

Ilmailun ammattipätevyyksiä koskeva sääntely perustuu valtaosin koko Euroopassa sovellettavaa unionilainsäädäntöön. Yksityiskohtaiset vaatimukset perustuvat komission lentomiestöasetukseen, eikä kansallista liikkumavaraa ole. Ilmailulain lupakirjoja koskeva sääntely koskee ammattilentäjän lupakirjojen lisäksi muita ilmailun henkilöryhmiä, yksityislentäjiä, lennonjohtajia, mekaniikoita ja niin edelleen, joten ilmailun lupia ja hyväksyntöjä koskevia säädöksiä on jatkossakin myös ilmailulaissa.

Ilmailulain lupakirja- ja koulutussäännökset eivät nykyisellään tee eroa yksityis- ja ammattilentämisen välillä, vaan tarkemmat säännökset on annettu viranomaismääräyksin. Lupakirja-vaatimusten täyttymisen arviointiin osallistuvat muun muassa ilmailulääkäri, kielitaitotarkastaja ja tarkastuslentäjä.

EU-lainsäädännön mukaan myönnettyt luvat ja hyväksynnät ovat vastavuoroisesti hyväksytyt EU-maissa. Suomalaiset lentäjät voivat käydä koulutuksessa ja hankkia lupakirjoja muista EU-maista ja päinvastoin.

Ilmailulakiin sisältyviin ammattipätevyyteen ja koulutukseen liittyviin vaatimuksiin ei kohdistu tällä hetkellä asiallisia muutospaineita. Voimassa oleva ilmailulaki ja EU-sääntely mahdollistavat tiettyjen tehtävien siirtämisen päteville yksiköille tietyin edellytyksin. Päteviä yksiköitä ei Suomessa toistaiseksi ole. Sen sijaan kansallisessa toimivallassa olevien ilmailutoimintojen osalta on pohdittu mahdollisuuksia järjestää viranomaisvalvontaa uudella tavalla niin, että harrasteilmailuun liittyvissä kysymyksissä viranomaistehtäviä voitaisiin ulkoistaa.

2.3.3.2 Ammattipätevyydet merenkulussa

Pätevyydet. Laivaväkilain ja miehitysasetuksen pätevyksiä koskeva sääntely perustuu suurelta osin STCW-yleissopimukseen ja vähimmäiskoulutusdirektiiviin. Tältä osin laivaväkilain sääntelyn sisältöön ei ole merkittäviä muutostarpeita. Lainsäädäntöön on kuitenkin tarpeen tehdä eräitä teknisiä tarkennuksia ja täsmennyksiä sekä muuttaa eräiltä osin lainsäädännön tasoa vastaamaan perustuslain vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusviraston ei ole voimassa olevan lainsäädännön nojalla mahdollista tunnustaa ammattipätevyyden tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/36/EY (jäljempänä *merenkulun ammattipätevyysdirektiivi*) nojalla merenkulun säännelyihin ammatteihin liittyviä toisen EU-valtion kansallisia pätevyyskirjoja. Nämä pätevyyskirjat eivät kuulu STCW-yleissopimuksen mukaiseen tunnustamisjärjestelmän piiriin. Tämän vuoksi kyseisten pätevyyskirjojen haltijoilta edellytetään tällä hetkellä, jotta he voivat toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa, joko STCW-yleissopimuksen mukaisia pätevyyskirjoja tai vaihtoehtoisesti vastaavan suomalaisen koulutuksen suorittamista. Nykyinen käytäntö asettaa liian korkeita pätevyysvaatimuksia esimerkiksi sellaiselle konepäällystölle, jolla on EU:n sisällä hankittu pätevyys ja joka toimii alle 750 kW:n koneistolla varustetussa aluk-

nessa. Tämän vuoksi olisi tarpeen säätää Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista merenkulun ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettujen merenkulun pätevyyskirjojen tunnustamisessa.

Koulutus. STCW-yleissopimuksen mukaan sopimuspuolten on varmistettava, että merenkulkijoiden koulutusta ja arviointia hallinnoidaan, valvotaan ja seurataan STCW-säännösten mukaisesti. Sekä STCW-yleissopimus että vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttävät, että koulutuksenjärjestäjät ja opetussuunnitelmat arvioidaan ja hyväksytään. Lisäksi useissa STCW-yleissopimuksessa määritellyissä koulutusvaatimuksissa edellytetään, että merenkulkujoille annettu koulutus on hallinnon hyväksymä. Tällä hetkellä Suomessa ei kuitenkaan arvioida tai hyväksytä opetussuunnitelmia ja koulutuksia. Opetushallinnon alalla annetaan koulutuksenjärjestämislupa, mutta varsinaista STCW-yleissopimuksen vaatimukseen perustuvaa koulutuksenjärjestäjän ja koulutuksen sisällön STCW-yleissopimuksen mukaisuutta ei tarkasteta eikä hyväksytä. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA on antanut tarkastuksissaan Suomelle huomautuksen näistä puutteista. Lisäksi Suomen koulutusvientä tekevien oppilaitosten ulkomaan yksiköitä kukaan ei tällä hetkellä auditoi eikä hyväksy.

Lainsäädäntöön olisi siten tarpeen lisätä säännökset, joiden mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi ja hyväksyisi koulutuksen järjestäjät ja niiden järjestämän koulutuksen ja sitoutuisi myöntämään hyväksymisen perusteella, muiden vaatimusten täyttyessä, pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen. Tämä mahdollistaisi myös ulkomaisen koulutusyksikön hyväksymisen, joka on tarpeen, koska esimerkiksi Virossa on koulutustarjontaa, jolla voitaisiin täydentää kotimaista tarjontaa. Mahdollista olisi tällöin hyväksyä joiltain osin myös varustamoiden aluksilla omalle henkilökunnalleen antamaa koulutusta. Liikenteen turvallisuusviraston edellä kuvattu hyväksymistoimivalta mahdollistaisi myös etäopetuksena tarjottavien koulutusten, kuten online-kurssien hyväksymisen ja käyttämisen STCW-yleissopimuksen mukaisissa merenkulun koulutuksissa. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnon alan säädöksiä ei ole tarpeen muuttaa, vaan kyseessä olisi uusi toiminta.

Kansalliset pätevyudet. Hallitusohjelman mukaan kansainvälisen sääntelyn valossa arvioidaan puhtaasti kansallisia ratkaisuja. Pätevyyksien osalta on näin ollen tarpeen arvioida, tarvitaanko kaikissa tapauksissa tällä hetkellä voimassa olevia erillisiä kansallisia pätevyksiä ja pätevyyskirjoja. Kansalliset pätevyyskirjat korvaavat STCW-yleissopimuksen mukaiset pätevyudet kotimaanliikenteessä. STCW-yleissopimuksen vaatimukset on katsottu kotimaanliikenteessä liian koviksi ja koulutus turhan laajaksi rannikko-, saaristo- ja sisävesiliikenteeseen. Nämä kotimaanliikenteen pätevyudet, kuten kuljettajankirja ja kotimaanliikenteen laivurinkirja, ovat siten vaatimuksiltaan kevyempiä ja tarpeen säilyttää myös jatkossa. Sen sijaan kansimiehen pätevyyskirjaa ei pidetä enää tarpeellisena, vaan pätevyyskirjavaatimus voitaisiin korvata perehdyttämiskaavalla. Kansallisista pätevyyskirjoista poikkeava koneenhoitajankirja, joka on tarkoitettu kotimaanliikenteen lisäksi rajoitetusti kansainväliseen liikenteeseen. Tämän pätevyuden säilyttäminen on tarpeen, koska se kattaa sellaiset aluksen konetehot, jotka ovat kansainvälisen sääntelyn ulkopuolella.

Laivaväen terveydentilan arviointi. Valviran ylläpitämässä luettelossa hyväksytyistä merimieslääkäreistä on tällä hetkellä 475 merimieslääkärinä. Laki lääkärin hyväksymisestä merimieslääkärinä velvoittaa merimieslääkärin työnantajan huolehtimaan siitä, että merimieslääkäri osallistuu riittävästi, kuitenkin vähintään viiden vuoden välein, ammattitaitoaan ylläpitävään merialan työolosuhteita ja terveysvaatimuksia käsittelevään täydennyskoulutukseen. Vastaava velvollisuus koskee itsenäisenä ammatinharjoittajina toimivia merimieslääkäreitä. Merimieslääkärin hyväksyntä on kuitenkin voimassa toistaiseksi ja voimassaolo jatkuu, vaik-

ka lääkäri ei tekisi lainkaan tarkastuksia eikä osallistuisi täydennyskoulutuksiin. Voimassa oleva lainsäädäntö ei sisällä säännöksiä hyväksynnän peruuttamisesta.

Työterveyslaitoksen tekemän selvityksen mukaan merimieslääkärikoulutuksiin oli vuosina 2009–2015 osallistunut 71 % tarkastuksia tehneistä merimieslääkäreistä. Koulutuksissa käyneet vastasivat 85 %:sta merimieslääkärintarkastuksia. Merimieslääkäreistä 15 % oli tehnyt otanta-ajankohtana laivaväen lääkärintarkastuksia, mutta eivät olleet osallistuneet lain edellyttämiin koulutuksiin. Se, että osa merimieslääkäreistä tekee merimieslääkärintarkastuksia hyvin harvoin, eikä osallistu lain edellyttämään täydennyskoulutukseen on osaltaan aiheuttanut sen, että merimieslääkäreiden osaamisen taso on tällä hetkellä kirjavaa, mikä voi puolestaan johtaa laivaväen eriarvoiseen kohteluun.

Luettelo hyväksytyistä merimieslääkäreistä ei ole kaikilta osin ajan tasalla merimieslääkäreiden yhteystietojen osalta tai ylipäänsä sen osalta, ketkä toimivat vielä merimieslääkäreinä. On ilmennyt tapauksia, joissa laivaväellä on ollut tämän vuoksi vaikeuksia löytää merimieslääkäriä tarkastukseen päästäkseen, mikä on saattanut johtaa aluksen satamasta lähdön viivästymiseen. Valvira ja Liikenteen turvallisuusvirasto tekivät syksyllä 2016 merimieslääkäreille kertaluontoisen kyselyn rekisterin tietojen päivittämiseksi ja merimieslääkärien toiminnan tilanteen selvittämiseksi. Kyselyn mukaan rekisteriin merkityistä 318 lääkäriä (67 %) ilmoittaa toimivansa merimieslääkärinä ja 101 ilmoittaa lopettaneensa merimieslääkäritoiminnan. Loput eivät vastanneet kyselyyn tai se ei tavoittanut heitä.

Merimieslääkäri ei ole useimmiten tutkittavaa henkilöä hoitava lääkäri. Hän tekee sen vuoksi arviointinsa sen perusteella, mitä henkilö itse kertoo terveydentilastaan ja mikä on henkilön terveydentila häntä tutkittaessa. Terveydentila voi kuitenkin muuttua merkittävästikin rutiinitarkastusvälin (2 vuotta) aikana. Sen vuoksi olisi tarpeen myös merenkulun puolella säätää muita liikennemuotoja vastaavasti hoitavan lääkärin velvollisuudesta ilmoittaa viranomaiselle, jos hänen tietoonsa tulee liikenneturvallisuustehtävää hoitavalla potilaalla vaatimusten valossa merkityksellinen sairaus.

Tavoitteena liikennehallinnon alalla on keskittää eri liikennemuotojen vastaavat tehtävät samaan virastoon. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ilmailun ja rautatieliikenteen liikennelääketieteellisestä viranomaistoiminnasta ja tässä yhteydessä hyväksyy ja valvoo lääkäreiden toimintaa ja järjestää koulutusta. Lisäksi ajokorttitoimivaltasiirron yhteydessä tieliikenteen ajoterveysasiat siirtyivät sosiaali- ja terveysministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Olisi perusteltua siirtää myös merimieslääkäreiden hyväksyntä muiden liikennemuotojen tapaan Liikenteen turvallisuusvirastoon, jolla saataisiin aikaan synergiahyötyjä ja kahdessa viranomaisessa ei tarvitsisi ylläpitää samaa asiantuntemusta.

Valmistelun kuluessa arvioitiin myös mahdollisuutta siirtää laivaväen terveysvaatimukset ehdotettuun lakiin. Samoin arvioitiin mahdollisuutta luopua velvoitteesta, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on aina pyydettävä Työterveyslaitokselta asiantuntijalausuntoa laivaväen terveysvaatimuksia koskevassa poikkeuslupamenettelyssä. Tällöin olisi siirretty menettelyyn, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto tapauskohtaisesti arvioisi tarpeen asiantuntijalausnon pyytämiseksi.

Merityöyleissopimuksen ja STCW-yleissopimuksen mukaan merenkulkijalla tulee kuitenkin olla kielteisissä tai rajoituksia sisältävissä päätöksissä oikeus toiseen riippumattomaan arvioon (second opinion). Suomessa on ollut käytäntönä, että merityötä koskevat rajoitukset asetetaan

edellä kuvatusti keskitetyn poikkeuslupamenettelyn kautta. Keskitetyllä arviolla on pyritty varmistamaan tasalaatuinen ja yhtenäinen linja laivatyön sallimisesta poikkeuksellisesti tietyin ehdoin, kun henkilöllä on todettu laivatyökelpoisuuteen vaikuttava sairaus, vamma tai kun määräysten mukaiset aistivaatimukset eivät täyty. Työterveyslaitos arvioi poikkeuslupahakemukseen antamassa lausunnossaan, aiheuttaako aluksella työskentely vaaraa henkilön omalle terveydelle tai turvallisuudelle. Arviossa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, mitä haittaa terveydentilan vajavuus voi aiheuttaa meriturvallisuudelle ja muiden aluksella työskentelevien turvallisuudelle. Koska Työterveyslaitoksen lausunto toimii kansainvälisissä velvoitteissa edellytettynä toisena riippumattomana arviona, ei pidetty tarkoituksenmukaisena poistaa pakollista velvollisuutta Työterveyslaitoksen lausunnon pyytämiseen.

2.3.3.3 *Ammattipätevyydet raideliikenteessä*

Liikenteen turvallisuusvirastossa tehtiin syksyllä 2014 selvitys nykyisin Suomessa voimassa olevista rautatiealan kelpoisuusvaatimuksista koskevista säädöksistä. Selvityksen tarkoituksena oli kartoittaa rautateiden kelpoisuussäntelyn kansallisia osuuksia sekä tarkastella niiden tarkoituksenmukaisuutta ja mahdollisia muutostarpeita. Tavoitteena oli tunnistaa niitä kohteita, joiden osalta sääntelyä voitaisiin keventää ja parantaa rautatieliikenteen harjoittajien ja rata-verkon haltijoiden toimintaedellytyksiä kuitenkin turvallisuutta vaarantamatta.

Selvityksessä käytettiin säädösanalyysin ja työpajojen lisäksi apuna rautatiealan toimijoille kohdistettua kyselyä ja muun muassa Ruotsista, Tanskasta, Alankomaista, Englannista, Ranskasta sekä Saksasta kerättyjä kokemuksia veturinkuljettajadirektiivin täytäntöönpanosta ja soveltamiskäytännöstä.

Lakiehdotuksessa tarkoitettuja kuljettajan tehtäviä hoitaa Suomessa arviolta 2000 henkilöä. Kuljettajista noin 90 prosenttia työskentelee VR-konsernin palveluksessa.

Rautateiden yksittäisiin liikenneturvallisuustehtäviin kohdistuva kelpoisuussäntely on nykyisin pääosin kansallista. EU-lainsäädännössä kelpoisuuksia koskeva sääntely painottuu rautatieliikenteen harjoittajien ja rata-verkon haltijoiden ylläpitämiin turvallisuusjohtamisjärjestelmiin, joissa rautatieliikenteen harjoittajien ja rata-verkon haltijoiden tulee määritellä turvallisuuteen vaikuttavat tehtävät. Turvallisuusjohtamissäntelyn lisäksi EU-lainsäädännössä säädetään kuljettajien kelpoisuusvaatimuksista veturinkuljettajadirektiivillä sekä muun junahenkilökunnan kuin kuljettajien kelpoisuusvaatimuksista edellä mainitulla OPE YTEllä.

Nykyisessä sääntelymallissa EU-lainsäädännön lisäksi näitä henkilöstöryhmiä koskee myös suuri joukko kansallisia vaatimuksia. Liikenteenohjaajien ja ratatyöstä vastaavien tehtävään liittyvät yksityiskohtaiset kelpoisuusvaatimukset ovat puhtaasti kansallisia, samoin turvamiesten ja turvalaiteasentajien terveydentilavaatimukset.

Suomessa kelpoisuussäntely on luonteeltaan yksityiskohtaista. Kelpoisuuslakia on täydennetty valtioneuvoston asetuksilla ja Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Vaikka kuljettajia koskeva sääntely perustuu pitkälti veturinkuljettajadirektiivin täytäntöönpanoon, on se joiltakin osin tiukempaa kuin mitä EU-lainsäädäntö edellyttäisi. Nykytilassaan kelpoisuutta koskevia asioita ei ole jätetty pelkästään rautatieliikenteen harjoittajien ja rata-verkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien varaan, vaikka EU-lainsäädäntö siihen ohjaisikin. Veturinkuljettajadirektiivin mukaan kansallisesti voidaan säätää tiukempia vaatimuksia. Selvityksen tavoite oli tarkastella yksityiskohtaisen ja EU-lainsäädäntöä tiukemman kansallisen sääntelyn

tarkoituksenmukaisuutta ja mahdollisuutta karsia sääntelyä sekä painopisteen siirtämistä EU-lainsäädännön tarkoittamalla tavalla rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiin.

Toinen kelpoisuussääntelyyn heijastuva tekijä on toimintaympäristön nopea murros viime vuosina. Osittain tähän on vaikuttanut 2014 toteutettu rautatieliikennöintiä koskeva sääntelyn muutos, jossa siirryttiin yksityiskohtaisesta viranomaissääntelystä kohti rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden omaa turvallisuusjohtamista painottavaa sääntelyä. Muutos toiminnassa ja ajattelutavassa on tehnyt osasta sääntelyä epätarkoituksenmukaista ja toimintaa kehittämistä rajoittavaa. Vastatakseen muuttuneisiin tarpeisiin uudessa tilanteessa kelpoisuussääntelyä on katsottu tarpeelliseksi uudistaa. Uudistamisessa otetaan tarvittavilta osin huomioon myös EU-lainsäädännössä toteutetut muutokset.

Laajimmat selvityksen yhteydessä esiin tulleet muutostarpeet koskivat sääntelyn alueellista ja tehtäväkokonaisuuksia koskevaa soveltamisalaa.

Lainsäädännön alueellisen soveltamisalan osalta nähtiin suuria tarpeita rajata nykyisin kaikkia kuljettajia koskeva, suhteellisen raskas kelpoisuusvaatimussäännöstö koskemaan vain varsinaista kuljettamista vaihtotyössä ja junaliikenteessä. Vaihtotyö rajoitetulla alueella tai kaluston siirtäminen esimerkiksi huollon yhteydessä tulisi rautatieliikenteen harjoittajien näkemysten mukaan rajata lain soveltamisalan ulkopuolelle, koska vaatimuksia pidetään kohtuuttomina suhteessa tehtävien luonteeseen ja laajuuteen ja niiden katsotaan aiheuttavan rautatieliikenteen harjoittajille suuria kustannuksia ja vaikeuksia löytää vaatimukset täyttävää henkilökuntaa. Samaan aikaan on katsottu tärkeäksi, että sääntelyn ulkopuolelle rajattava toiminta tulisi kuitenkin hallinnoitua rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta, jolloin rautatieliikenteen harjoittajan olisi itse kuvattava vaatimukset tehtävässä tarvittavaan kelpoisuuteen.

Vaihtotyö kelpoisuuslaissa tarkoitettuna liikenneturvallisuustehtäväkokonaisuutena on toimintaympäristön muutoksesta johtuen kaventunut muutamaksi yksittäiseksi työsuorituksiksi, joita on vaikea yksiselitteisesti määritellä yhtenäisen kokonaisuuden muodostavana liikenneturvallisuustehtävänä. Lisäksi suurin osa vaihtotyönjohtajista koulutetaan nykyisin kuljettajiksi (radio-ohjattavat veturit vaihtotyössä), jolloin heitä koskevat kuljettajan kelpoisuusvaatimukset.

Liikenteenohjaajien kelpoisuusvaatimuksia ei ole säädetty EU-lainsäädännössä. Kansallisestiakaan ei ole katsottava tarpeelliseksi enää säätää yksityiskohtaisesti liikenteenohjaajien kelpoisuusvaatimuksista lailla, vaan sääntely ehdotetaan liikenteenohjaajien osalta jätettäväksi turvallisuusjohtamisjärjestelmissä määriteltäväksi, kuten se on tehty verrokkimaissa. Liikenteenohjaus toimintana on hyvin eritasoista siitä riippuen missä liikenteenohjaustoimintaa harjoitetaan. Yksityiskohtaiset säännöt saattavat silloin hankaloittaa käytännön toimintaa esimerkiksi yksityisraiteella verrattuna valtion rataverkon isommalla liikennepaikalla tapahtuvaan liikenteenohjaukseen.

Psykologinen hyväksyntä on suhteellisen uusi järjestelmä, joka perustuu EU-lainsäädäntöön. Kuljettajilta ei edellytetä määräjain tapahtuvia psykologisia tarkastuksia. Psykologisen soveltuusarvioinnin luonteeseen määräjain toistuvat tarkastusten ei katsota sopivan luontevasti.

Erivapaudet kelpoisuuslaissa. Voimassa olevan kelpoisuuslain 8 luvussa on säädetty erivapauksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi voimassa olevan lain 34 §:n nojalla erityisestä syys-

tä myöntää 19 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa liikenneturvallisuuksitehtävissä ja turvalaitteiden asennus- ja huoltotehtävissä sekä turvamiehen tehtävissä toimiville yleisistä terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja tehtäväkohtaisista pätevyysvaatimuksista erivapauksia. Lain 34 §:ssä on myös säädetty erivapauden lakkaamisesta. Lain 35 §:ssä on edelleen säädetty siitä, miten terveydentilaa koskeva erivapaus perutaan.

Veturinkuljettajadirektiivin mukaan lääkäri arvioi sopivuuden direktiivin mukaisiin tehtäviin, eikä direktiivissä ole erityisiä säännöksiä kuljettajan terveydentilaa tai tehtäväkohtaista pätevyyttä koskevasta erivapaudesta. Veturinkuljettajadirektiivin 37 artiklan 3 kohdan 3 alakohdan mukaan terveydentilan erivapaus on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella. Voimassa olevan kelpoisuuslain 8 luvun säännökset ovat nykyisellään pitkälti kansallista sääntelyä. Liikenteen turvallisuusvirasto on tähän mennessä toiminta-aikanaan vuosina 2010 - 2015 myöntänyt erivapauksia terveydentilavaatimuksista yhteensä 755, mutta vain murto-osa niistä on myönnetty kuljettajille. Esimerkiksi vuonna 2015 terveydentilan erivapauksia myönnettiin liikenneturvallisuuksitehtäviin yhteensä 96, joista veturinkuljettajille myönnettyjä oli yhdeksän ja huolto-, siirto- ja ns. robottiveturin kuljettajille myönnettyjä lisäksi 24. Erivapauksia tehtäväkohtaisista pätevyysvaatimuksista ei kansallisen rautatieviranomaisen soveltamiskäytännössä ole tähän mennessä myönnetty kuljettajan tehtäviin. Erivapauksia ei ole myönnetty eikä niitä ole haettu, sillä rautateillä vallinneen näkemyksen mukaan liikenneturvallisuuksitehtävissä on suoritettava tehtävien edellyttämä peruskoulutus, kokeet ja näyttö. Myös määräysten edellyttämät kertauskoulutukset on pitänyt suorittaa.

Erivapauksia ei enää myönnettäisi, koska erivapaus viranomaisen myöntämänä yksityiskohtaisia lupaehtoja sisältävänä lupana on tarpeeton ja lisää viranomaisen hallinnollista taakkaa.

Lääkäreiden ja psykologien täydennyskoulutus. Rautatiealan asiantuntijalääkäriin, työterveyshuollon ammattihenkilöiden ja rautatieliikenteen asiantuntijapsykologin täydennyskoulutuksesta säädetään kelpoisuuslain 7 luvussa sekä rautatiealan terveydenhuollon asiantuntijoiden pätevydestä ja täydennyskoulutuksesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (542/2011). Lääkäreiden ja psykologien täydennyskoulutuksesta ei säädetä veturinkuljettajadirektiivissä, joten vaatimukset ovat niin sanottuja kansallisia lisiä.

Lailta säädettävästä täydennyskoulutusta koskevasta velvollisuudesta ehdotetaan luovuttavaksi. Täydennyskoulutus ei viime vuosina ole enää toiminut muun muassa lääkäreiden suuren vaihtuvuuden vuoksi koulutusjärjestelmää luotaessa tavoitellulla tavalla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että täydennyskoulutuksesta luovuttaisiin. On tärkeää, että täydennyskoulutusta kyetään antamaan joustavalla tavalla niin, että pystytään aidosti turvaamaan toimintaympäristön muutokset, osaamisen kehittäminen ja ammattitaidon ylläpito.

Kaupunkiraideliikenne. Kaupunkiraideliikennelaki on uusi eikä lakiin kohdistu muutostarpeita.

2.3.3.4 Ammattipätevydet tieliikenteessä

Raskaan tieliikenteen ammattipätevyysvaatimukset perustuvat pääosin EU-direktiivin yksityiskohtaisiin vaatimuksiin. Kansallisia lisävaatimuksia on käytössä vain vähän. Ammattipätevyysvaatimusten soveltamisalaan liittyy tulkintavaikeuksia vaihtelevista kuljettajatehtävistä johtuen. Lain liikenteen palveluista I vaiheessa on näitä yritetty helpottaa rajaamalla soveltaminen tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksiin, mutta edelleen on oletettavaa, että näihin

sisältyy kuljetuksia, joiden kohdalla direktiiviin perustuvien poikkeusten soveltaminen on vaikeaa. Komissio ei kannata kansallisia poikkeuksia ja erityisesti näistä voi olla haittaa maan rajojen ulkopuolella liikuttaessa. Komissio on helmikuussa 2017 antanut maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta koskevan ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi COM(2017) 47 final. Esityksen käsittely on kesken.

Valtaosa ammattipätevyyksistä hankitaan varusmiehille annettavassa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa tai ammatillisen kuljettajakoulutuksessa, jolloin koulutuksesta ei aiheudu kuljettajalle kustannuksia. Muuten ammattipätevyyskoulutuksia pidetään kalliina lisävaatimuksina ja erityisesti kokeneet kuljettajat kritisoiivat jatkokoulutusvaatimusta ja koulutuksen sisältöjä turhina. Koulutusvaatimuksissa painotetaan kansallisesti ennakoivaa ajamista ja edellytetään sitä sisällytettäväksi aina opetukseen joko käytännön harjoituksina tai vähintään teoriaopetuksena, minkä on osaltaan katsottu nostavan kustannuksia. Jatkokoulutuksen toteutus on Suomessa järjestetty joustavasti, mutta sääntelyä on ehdotettu edelleen joustavoitettavaksi mahdollistamalla koulutuspäivän suorittaminen kahdessa jaksossa peräkkäisinä päivinä eräissä muissa maissa käytössä olevaan tapaan.

Koulutuksen saatavuudessa voi olla sekä alueellisesti että kielellisesti ongelmia. Digitalisaation käyttö toteutuksessa on rajoitettua EU:n ja kansallisen lainsäädännön asettamista rajoitteista johtuen. Erilaisten oppimisalustojen käyttö on tosin jo nyt mahdollista, kun direktiivin vaatimus opetuksen valvotusta seuraamisesta kyettäisiin toteuttamaan etäyhteydellä samoin kuin ajokorttikoulutuksessa.

Raskaan kaluston ajokortteja varten suoritettavan opetuksen määrät tarkistettiin ammattipätevyysvaatimusten käyttöön oton yhteydessä ja vaatimukset asetettiin suoritettavan luokan erityispiirteiden mukaan. C1-luokan koulutuksessa on katsottu olevan edellytyksiä opetusmäärän tarkistamiseen kevyemmän kuorma-auton ajokortin suorittamiseen kannustamiseksi.

Tieliikenteen ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistä selvittänyt työryhmä on antanut raportin keväällä 2014 (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014, http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisuja_10_2014.pdf?sequence=1). Raportissa esitetään, että Suomen olisi vaikutettava aktiivisesti ammattipätevyyttä koskevan EU- lainsäädännön kehittämiseen. Direktiivin mukaisia koulutus- ja koejärjestelmiä pitäisi voida käyttää rinnakkain. Jos EU- tasolla se ei ole mahdollista, tulisi harkita siirtymistä koejärjestelmään. Koska komission edellä viitatussa esityksessä ei ole ehdotettu koulutus- ja koejärjestelmien rinnakkaiskäyttöä, tämän hallituksen esityksen valmistelussa on pyydetty sidosryhmien näkemyksiä siitä, että Suomessa olisi siirrytty koulutusjärjestelmästä koejärjestelmään, säilyttäen kuitenkin nopeutetun koulutuksen mahdollisuus.

2.3.4 Matkustajanoikeudet

Kuluttaja-asiamies ja Liikenteen turvallisuusvirasto tekevät yhteistyötä sen varmistamiseksi, että EU:n matkustajanoikeusasetuksia valvovat viranomaiset Suomessa tulkitisivat asetuksia samalla tavalla. Matkustajanoikeusviranomaiset tekevät asetusten soveltamisen harmonisoimiseksi yhteistyötä myös EU-tasolla. Matkustajanoikeuksien kansallisessa valvonnassa kuluttaja-asiamies ja Liikenteen turvallisuusvirasto toimivat yhdessä muun muassa kuluttajajärjestö-

jen, matkanjärjestäjien, Euroopan kuluttajakeskuksen Suomen toimipisteen, liikenteen toimijoiden sekä vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen kanssa.

Yhteistyötä pyritään tehostamaan myös valituksia ratkovie viranomaisten eli kuluttajariitalautakunnan ja Liikenteen turvallisuusviraston välillä, jotta samantyyppiset tai samaa matkaa koskevat valitukset ratkaistaisiin yhtenevästi. Kuluttajamatkustajille neuvontaa riitatilanteissa antavat myös maistraattien kuluttajaneuvojat ja rajat ylittävissä tilanteissa Euroopan kuluttajakeskuksen Suomen toimipiste.

Matkustajan kansallisella luokittelulla kuluttaja- tai liikematkustajaksi ei ole merkitystä peruuttamisen tai myöhästymisen oikeutuksen (tai korvattavuuden) arvioinnissa. Koska EU-asetukset kattavat kaikki matkustajat riippumatta siitä voidaanko matkustajaan Suomen kansallisen lainsäädännön mukaan soveltaa kuluttajalainsäädäntöä vai ei, tulee matkustajilla myös yksittäisissä riitatapauksissa olla käytettävissään oikeussuojakeinot riippumatta kansallisen lainsäädännön rajoitteista. EU-asetusten lähtökohta on yksittäisten matkustajien eli heikommän osapuolen suoja vahvempaa kuljetuspalvelua tarjoavaa toimijaa vastaan matkustajan statuksesta riippumatta.

Matkustajanoikeusasetuksilla on liikennemuodosta riippumatta olennainen merkitys myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien toimintaedellytysten turvaamisessa. Huomioitavaa on kuitenkin, että EU-asetukset eivät aseta vaatimuksia olemassa olevan kaluston tai sen varustuksen, tai infrastruktuurin muutoksille. EU-asetuksien tarkoittamalla vammaisella tai liikuntarajoitteisella henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, jonka liikuntakyky on (sensorisen tai motorisen, pysyvän tai tilapäisen) fyysisen vamman, älyllisen kehitysvamman tai ymmärtämisvaikeuden tai vamman aiheuttaneen jonkin muun syyn taikka iän takia rajoittunut hänen käyttäessään kulkuneuvoja ja jonka tilanne edellyttää asianmukaista huomiota ja kaikille matkustajille tarjolla olevien palvelujen mukauttamista kyseisen henkilön tarpeisiin. Käsite on siten erilainen ja huomattavasti laajempi kuin esimerkiksi vammaispalvelulain vaikeavammaista tarkoittava määritelmä.

Liikenteen turvallisuusvirasto käsittelee linja-auto-, meri- ja rautatieliikenteen osalta vuosittain 0 - 5 kappaletta matkustajanoikeusvalituksia liikennemuodoittain. Näistä valituksista valtaosa on vammaisilta ja liikuntarajoitteisilta matkustajilta. Lentomatkustamiseen liittyviä valituksia käsitellään liikematkustajien osalta vuosittain noin 75, joskin valitusten määrä on voimakkaassa kasvussa (marraskuuhun 2016 mennessä Liikenteen turvallisuusviraston oli vastaanottanut jo 110 valitusta). Vammaisten ja liikuntarajoitteisten lentomatkustajien valituksia tulee vuosittain 0 - 3 kappaletta. Kuluttajariitalauta vastaanottaa kuluttajamatkustajilta EU-asetusten soveltamiseen liittyviä matkustajanoikeusvalituksia linja-auto-, meri- ja rautatieliikenteeseen liittyen noin 5 - 15 kpl. Selvä poikkeus valitusmäärissä liittyy lentomatkustamiseen, johon liittyvät valitukset ovat lukumääräisesti suurin kuluttajariitalautakunnan käsittelemä valitusryhmä. 2015 vuonna kuluttajariitalautakuntaan saapui matkustamiseen liittyviä valituksia noin 900 kpl, joista lentomatkustamista koskevia valituksia oli 808. Kokonaisuudessaan kuluttajariitalautakunta vastaanottaa vuosittain noin 5700 valitusta.

Matkustajanoikeussääntelyn kokoamista samaan lakiin voidaan pitää tarkoituksenmukaisena ja matkustajan oikeuksia vahvistavana, koska ilmailulaissa, merilaissa ja joukkoliikennelaissa jo tällä hetkellä olevat pykälät, joissa nimetään EU:n matkustajanoikeusasetuksia valvovat ja valituksia käsittelevät toimivaltaiset viranomaiset ovat sisällöllisesti lähes identtiset, samoin

valvonnan tehostamiseksi käytettävissä olevat sanktiot ja valitustiet. Rautatievastaualaista kansallisten viranomaisten nimeäminen puuttuu.

2.3.5 Toimintavarmuus

Liikennejärjestelmän toimintavarmuudella tarkoitetaan tässä järjestelmän valmiuksia suoriutua halutuista toiminnoista halutun ajan halutuissa olosuhteissa. Liikennejärjestelmän toimintahäiriöillä tarkoitetaan palvelun laadun heikkenemistä tai suoranaista katkeamista. Varautumisella tarkoitetaan puolestaan häiriöiden ehkäisyä ja niiden seurausten lieventämistä. Varautuminen voi olla esimerkiksi riskien tai jatkuvuudenhallintaa sekä ennalta suunniteltua kykyä sopeuttaa toimintaansa häiriötilanteissa tai kykyä palautua häiriöistä taas normaaliin toimintaan (ns. resilienssikyky). Toimintavarmuuden ja varautumisen käsitteistä ei kuitenkaan välttämättä vallitse yhtäpitävää käsitystä eri toimijoiden välillä edes yhden hallinnonalan sisällä, mikä onkin tunnistettu vastikään aloittaneen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan liikennejärjestelmän toimintavarmuushankkeen lähtökohdaksi.

Liikennejärjestelmän toimintavarmuuteen kohdistuu monenlaisia uhkia, kuten esimerkiksi sään ääriolosuhteet, kansainvälinen rikollisuus, suuronnettomuudet sekä talous- ja työmarkkinahäiriöt. Lisäksi on varauduttava valmiuslain tarkoittamiin poikkeustilanteisiin, kuten uudenlaisiin hybridiuhkatilanteisiin sekä liikennejärjestelmään kohdistuviin eriasteisiin hyökkäyksiin ja terroritekoihin. Myös liikenteen digitalisaatio tuo mukaan uudenlaisia uhkakuvia.

Liikennejärjestelmän toimintavarmuutta voidaan edistää paitsi toimijan omaehtoisin, vapaaehtoisin toimin niin myös lainsäädännöllä tai sopimuserusteisella, toimijalle taloudellisesti korvattavalla varautumisella. Lainsäädännöllä voidaan toimijalle asettaa lakisääteisiä varautumisvelvoitteita. Tällainen velvoite voi olla esimerkiksi pakollinen varautumissuunnittelovelvoite. Tämä velvoite voi tarkoittaa paitsi toimijan oman toiminnan jatkuvuuden niin myös toimijan asiakkailleen tarjoaman palvelun jatkuvuuden varmistamista pakollisella, viranomaisen tarkastamalla ennakkosuunnittelulla.

Liikennejärjestelmän toimintavarmuudessa on tarkasteltava koko järjestelmää: liikennepalveluita, liikenneverkkoa (väylät, tiet, satamat, asemat), kuljetuslogistisia palveluita ja -järjestelmiä, liikennettä tukevia viestintäverkkoja ja viestintäpalveluita sekä liikenteen seuranta- ja ohjausjärjestelmiä. Kaikkiin näihin osa-alueisiin liittyy erilaisia viranomaisia, muita toimijoita sekä palveluntuottajia.

Liikennejärjestelmän toimintavarmuutta koskeva liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan sisäinen hanke on käynnistynyt huhtikuussa 2017, mutta se ei ehdi tuottaa yhteistä toimintavarmuuden tulevaisuuskuva ja käsitteistöä koskevaa tietoa vielä liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen tarpeisiin. Näin ollen tässä ehdotuksessa on varautumista koskevien säännösten osalta luontevaa pitäytyä sisällöllisesti pääosin voimassaolevassa oikeustilassa. Varautumista koskevat alemmanasteisen sääntelyn valtuutussäännökset on kuitenkin tarkoituksenmukaista yhdenmukaistaa niin, että alemmanasteinen sääntely mahdollistetaan myös kaupunkiraideliikenteen osalta, ja sen muodoksi vahvistetaan myös rautatieliikenteen osalta varautumisasioiden edellyttämää yleisyystasoa paremmin vastaava valtioneuvoston asetus.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Digitalisaatio ja tieto

3.1.1 Tiedon sääntely liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädettiin palveluita koskevan tiedon saamisesta palveluntarjoajien avointen rajapintojen kautta. Kyse on tiedoista, joita palvelun käyttäjä tarvitsee voidakseen käyttää liikkumispalveluita mahdollisimman helposti ja joustavasti. Säännöksen avulla ei saada tietoja palveluiden käyttämisestä. Tällainen tieto voisi kuitenkin olla kehittyvillä markkinoilla monella tapaa hyödyllistä. Toisaalta on huomioitava, että suoraan palveluntarjoajalta tullessaan tällaiset tiedot voivat sisältää liike- tai ammattisalaisuuksia.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheeseen sisältyi IV osan 1 luvun 2 §:n 2 momentissa säännös siitä, että palveluntarjoajilla on velvollisuus toimittaa liike- tai ammattisalaisuuden estämättä määräjoiin tietoja harjoittamansa liikenteen tarjontaa koskien ja toteutunutta kysyntää koskien Liikennevirastolle sen tehtävien toteuttamiseksi. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston tehtäviin kuuluu seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa sekä sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi virasto tuottaa tilastoja ja tutkimuksia, joissa hyödynnetään saatua tietoa. Liikennevirasto voi salassapitosäännösten estämättä antaa saamansa tiedon eteenpäin toimivaltaisille viranomaisille.

Lain toisessa vaiheessa ehdotetaan lisättäväksi IV osan 1 luvun 2 §:n viimeiseksi momentiksi säännös, jossa asetettaisiin Liikennevirastolle velvoite avata saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuus vaarannu.

Säännöksen avulla pyritään edistämään liikenteen palveluiden ja liikennejärjestelmän kehittämisessä tarvittavien tietojen saamista eri toimijoiden käyttöön mahdollisimman monipuolisesti. Säännös ei aseta palveluntarjoajille uusia velvollisuuksia, ja sen avulla pystytään myös luomaan tasapainoa tiedon saatavuuden ja liike- ja ammattisalaisuuksien välille. Silti se lisää yhden merkittävän aikaisemmin puuttuneen tulokulman saatavilla oleviin tietoihin.

Lakiin liikenteen palveluista sisältyvän tietosääntelyn tavoitteena on asettaa palvelunkäyttäjä keskiöön ja tällä tavoin mahdollistaa yhtenäisten matkaketjujen muodostuminen ovelta ovelle. Lain ensimmäisessä vaiheessa on jo säädetty siitä, että tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun kertamatka voidaan hankkia toiselta palveluntarjoajalta avoimen rajapinnan kautta. Lain toisessa vaiheessa on tarve laajentaa mahdollisuutta kytkeä matkaketjuun tai henkilön yhdistämispalveluun myös meri- ja lentoliikenteen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia.

Tämä pyritään mahdollistamaan avaamalla henkilön eri palveluissa olevia käyttäjätilejä hänen tahdostaan, ja antamalla henkilölle mahdollisuus sallia se, että kolmas osapuoli hoitaisi tilillä asiointia hänen puolestaan. Tämän johdosta lain III osan 2 lukuun on lisätty uusi pykälä. Sen 1 momentin mukaan liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimijan on mahdollistettava rajapintojen avulla se, että toinen liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja hankkii käyttäjän pyynnöstä hänen puolestaan lipputuotteita tai muita palvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita hyödyntäen käyttäjän olemassa olevalla käyttäjätilillä olevia henkilötietoja. Säännöksessä ei siis velvoiteta digitalisoimaan

palveluita, vaan se koskee tilanteita, joissa käyttäjätili on jo olemassa. Säännöksessä todetaan, että käyttäjän eri palveluissa olevien käyttäjätilien tietoja ei ole tarkoitus siirtää käyttäjätilitä toiselle, vaan henkilötietoja saa käyttää vain siinä määrin kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Henkilöllisyyden varmistaminen on erityisen tärkeää, kun puolesta-asiointisuhde perustetaan tai sitä muutetaan olennaisesti, jotta voidaan poistaa väärinkäytösten mahdollisuus.

Liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien välille on tarpeen synnyttää samankaltainen luottamusverkosto kuin esimerkiksi vahvan sähköisen tunnistamisen palveluntarjoajien välille on synnytetty lainsäädännön avulla. Liikkumis- ja yhdistämispalveluiden osalta luottamuksen ja luottamusverkon syntymiseen pyritään käytännön toimin, esimerkiksi kohdassa 2.1. selostetun Lippu-projektin avulla. Luottamuksen syntymiseen pyritään myös liikenteen palveluista annetun lain III osaan lisätyn uuden 5 luvun 1 §:n avulla. Siinä veloitetaan välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajat tekemään Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoituksen palveluistaan sekä kertomaan yhteystietonsa. Koska olemassa ei kuitenkaan vielä ole yhteisiä palveluita koskevia määrittelyjä, on välttämätöntä, että puolesta-asiointin mahdollistavan rajapinnan avaava palveluntarjoaja voi arvioida kolmannen osapuolen luotettavuutta ennalta asettamiensa arviointikriteerien ja ehtojen mukaan. Pääsy tietoihin ei saisi evätä, jos pääsy hakevalla toimijalla on toimintaan viranomaisen tai viranomaisen valtuuttaman kolmannen osapuolen vastaavaa tarkoitusta varten myöntämä lupa, hyväksyntä, auditointi tai sertifiointi tai sen toiminnan on muutoin osoitettu vastaavan yleisesti käytettyä standardia tai alan yleisesti hyväksytyjä ehtoja. Tällainen viranomaisen myöntämä lupa voisi olla vaikka maksupalveludirektiivin edellyttämä toimilupa, jos palveluntarjoajalla on tarve sellaisen hakemiseen direktiivin mukaisesti. Jos pääsy evätään, on pääsy hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt. Käytännössä myös puolesta-asiointi edellyttää osapuolten välistä sopimista, samoin kuin kertalippujen hankkiminen lain ensimmäisen vaiheen säännöksen mukaisesti. On huomattava, että sovittaessa käytettävien ehtojen on oltava liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 4 §:n mukaisesti oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

Tämä etenemistapa on saanut vaikutteita toimintamallista, joka on luotu EU:n toisella maksupalveludirektiivillä (PSD2-direktiivi). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2366 maksupalveluista sisämarkkinoilla, direktiivien 2002/65/EY, 2009/1001/EY ja 2013/36/EU ja asetuksen (EU) N:0 1093/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/64/EY kumoamisesta annettiin 23 päivänä joulukuuta 2015. Jäsenvaltioiden on pantava direktiivi täytäntöön viimeistään 13 päivänä tammikuuta 2018. Direktiivi edellyttää, että maksupalveluntarjoajan on asiakkaan pyynnöstä avattava toiselle palveluntarjoajalle pääsy oman järjestelmänsä kautta asiakkaan tilitietojen käyttöön. Järjestelmä edellyttää tilinpitäjäpankilta ”standardoitua”, julkaistua rajapintaa palvelujen toteuttamista varten. Tilinpitäjäpankki ei saa puolestaan edellyttää sopimusta kolmannelta osapuolelta. Järjestely vaatii luonnollisesti tilinhaltijan nimenomaista hyväksymistä.

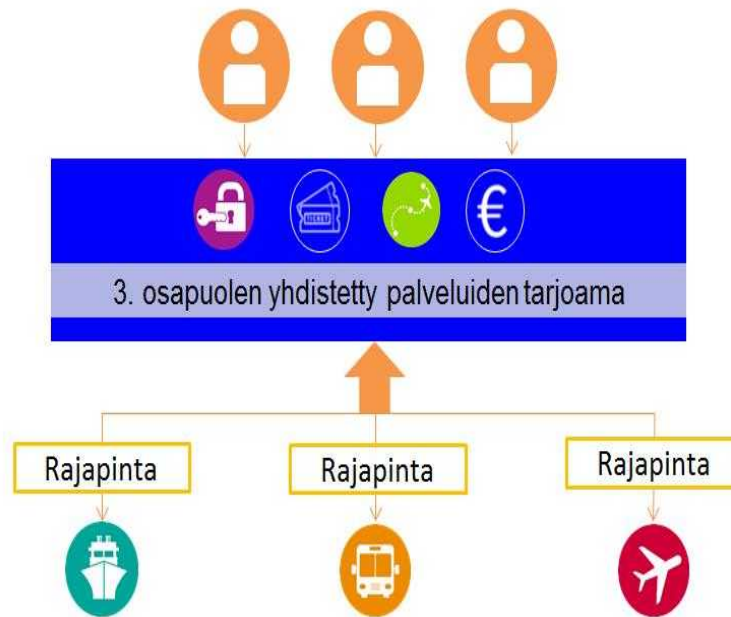
Samoin kuin pankkipalveluissa, palveluntarjonta on nykyään liikennemarkkinoilla toistaiseksi edelleen putkimaista, eli tapahtuu yhdeltä palveluntarjoajalta asiakkaalle. Ovelta ovelle -matkan hankkiminen vaatii tällaisessa tilanteessa huomattavaa vaivannäköä.

Nykytila – liikennepalveluiden hankkiminen



Markkinoilla on jo havaittavissa ilmiöitä, jotka muuttavat tätä kuvaa. Liikenteen palveluista annettu laki pyrkii vahvasti edistämään ja mahdollistamaan tätä kehitystä. Tavoitteena on, että käyttäjän valitsema palveluntarjoaja voisi koota asiakkaan tarpeisiin mahdollisimman sopivan liikkumispalvelupaketin, johon voitaisiin mahdollisesti yhdistää muita asiakkaan käyttämiä palveluita ja useita eri käyttäjätilejä. Edellytyksenä on, että palvelunkäyttäjällä on käyttäjätili palveluntarjoajan kanssa. Malli ei ole välttämättä kaikki palveluntarjoajat kattava, mutta sen piiriin voidaan saada laaja valikoima erilaisia palveluita. Tulevaisuudessa toimintamalli voi laajeta huomattavasti, ja palvelupakettiin voitaisiin esimerkiksi liittää vakuutus- ja liikennepalveluita, maksupalveluita sekä terveystalvauksia.

Liikenteen palveluista annetun lain II vaiheessa mahdollistetaan henkilön puolesta-asiointi



Liikenteen palveluista annetun lain III osan tietosäätely muodostaa lain ensimmäisen ja toisen vaiheen jälkeen vahvan pohjan uudenlaisten, käyttäjäkeskeisten palveluiden kehittämiseksi ja tarjonnalle sekä liikennejärjestelmän kehittämiseksi kokonaisuudessaan. Avattava tietokokonaisuus hyödyttää kaikkia toimijoita, niin käyttäjiä, markkinoilla toimivia palveluntarjoajia kuin myös viranomaisia ja muita julkisia tehtäviä hoitavia.

Alla on esitetty lain sääntelyn muodostama kokonaisuus toisen vaiheen jälkeen.

Laki liikenteen palveluista mahdollistaa saumattomat matkaketjut

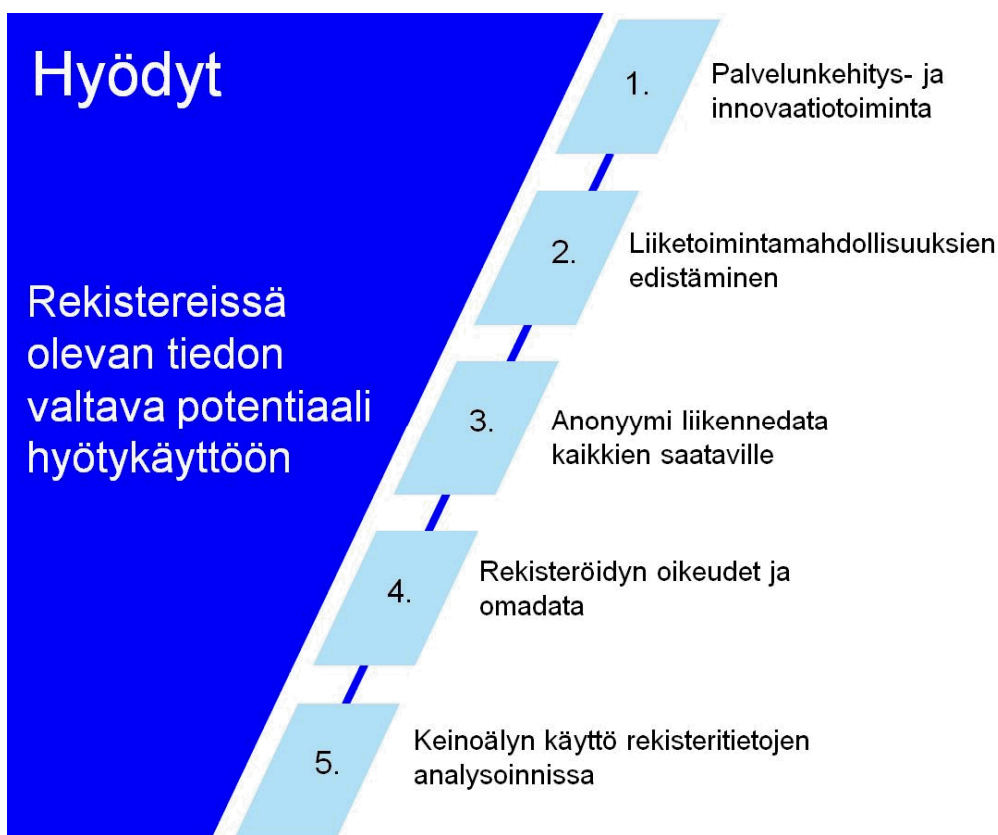


3.1.2 Liikenteen rekisterisääntelyn kokonaisuudistus

Suomessa viranomaisten rekistereitä on kehitetty vuosikymmenien ajan. Tuskin miltään muulta maalta maailmassa löytyy yhtä pitkältä aikajaksolta yhtä tarkkoja rekistereitä, jotka kattavat kaikki yhteiskunnan alat. Mahdollisuus tämän tiedon parempaan hyödyntämiseen olisi Suomelle merkittävä kilpailukykytekijä. Olemassa oleva runsas ja vaihteleva lainsäädäntö sekä sen tulkinta ovat toistaiseksi haitanneet rekistereissä olevan tiedon hyödyntämistä. Myöskään luovutuskäytäntöjä ei ole pystytty uudistamaan digitaalisuuden mukanaan tuomia mahdollisuuksia vastaavaksi. Yksittäisluovutusten ja suoramarkkinointiin tehtävien massaluovutusten rinnalle on pystyttävä luomaan käytäntöjä, jotka mahdollistavat rekisteritietojen hyödyntämisen esimerkiksi tuotteiden ja palveluiden kehittämiseen liittyvässä kehitys- ja innovaatiotoi-

minnassa. Näitä keinoja voidaan kehittää, kun samalla huolehditaan digitaalisen kehityksen edellyttämän luottamuksen, erityisesti tietosuojan ja tietoturvan, korkeasta tasosta.

Liikenteen rekisterisääntelyn kokonaisuudistuksella pyritään tähän päämäärään liikennesektorin osalta. Liikenne on toimialana suuressa murroksessa, ja muun muassa liikenteen automaatio ja sen rinnalla liikennevälineiden välinen sekä liikennevälineiden ja infrastruktuurin välinen viestintä tarvitsevat välttämättä eri toimijoille kertyvää tietoa voidakseen toimia luotettavasti ja turvallisesti. Esityksellä luodaan polkua tähän tulevaisuuteen, ja sillä pyritään saamaan liikenteen rekistereihin varastoitunut huomattava potentiaali yhteiskunnan eri toimijoiden käyttöön.



Liikenteen turvallisuusviraston rekisterin ylläpitoa koskeva sääntely ehdotetaan siirrettäväksi kokonaisuudessaan lakiin liikenteen palveluista. Samalla nykyinen erimittainen, monimutkainen ja osittain vanhentunut rekisterisääntely uudistettaisiin kokonaisuudessaan. Liikenteen rekistereiden kokonaisuudistus merkitsee siis samalla merkittävää norminperkuuta. Ehdotettavan uuden V osan sääntelyn tullessa voimaan kumoutuvat kokonaan laki ajoneuvoliikennerekisteristä ja sen nojalla annettu samanniminen asetus (1116/2013) sekä laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015). Liikenteen palveluista annetun lain II osan johdosta kumoutuu kokonaan myös laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä, jonka 9 luku koskee

kelpoisuusrekisteriä. Lisäksi kumoutuu pykäliä ajoneuvolaista (1090/2002), rautatielaista, laista kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä, laista vesikulkuneuvorekisteristä, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista, ilmailulaista ja alusrekisterilaista. Myös liikenteen palveluista annetun lain ensimmäiseen vaiheeseen sisältynyt V osan sääntely, joka koski liikenneluparekisteriä, tulisi sulautetuksi osaksi uutta V osaa.

Ehdotuksen mukaisesti luovuttaisiin tarpeettomasta erityissääntelystä. Tämä koskee kaikkia voimassa olevia yleislakeja, joiden sisältöä ei pitäisi olla tarpeen toistaa sektorilainsäädännössä, eikä myöskään viittauksia voimassa oleviin yleislakeihin tarvita. Yleislakeja tulee lähtökohtaisesti soveltaa, ellei erityislaissa toisin säädetä. Tällaisia lakeja ovat muun muassa hallintolaki ja julkisuuslaki. Ehdotusta valmisteltaessa on otettu erityisen tarkasti huomioon EU:n yleinen tietosuoja-asetus, jonka soveltaminen alkaa 25.5.2018, ja on siten ehdotuksen voimaan tullessa henkilötietojen käsittelyä koskeva yleissäädös.

Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta, mutta siinä on tavanomaista enemmän kansallista, direktiivinomaista liikkumavaraa. Asetuksen johdanto-osassa viitataan siihen, että asetuksen soveltamisessa voidaan ottaa huomioon jäsenvaltioiden perustuslakien vaatimukset. Suomessa erityisesti perustuslain 10 §:ään perustuva perustuslaillinen traditio on edellyttänyt, että ainakin rekisteriin merkittävistä tiedoista, säilytysajoista ja tietojen luovuttamisesta on pitänyt säätää lailla. Lisäksi on syytä huomioida perustuslain 2 §:n 3 momentin edellytys siitä, että julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja että kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia.

Ehdotusta valmisteltaessa on päädytty siihen, että ottaen huomioon Suomen perustuslaillinen traditio ja yleisen tietosuoja-asetuksen mahdollistama kansallinen liikkumavara, on yleisen edun mukaista, että perustavaa laatua olevista asioista on olemassa selkeyttävät lain tason säännökset, kun kyse on viranomaisen rekisteristä. Näitä perusasioita ovat rekisteriin tallennettavat tiedot tietotyypeittäin, käyttötarkoitus, tallennusajat ja tietojen luovuttaminen rekisteristä. Muu henkilötietojen käsittelyyn liittyvä säännöstö, toisin sanoen pääosa sääntelystä, tulee suoraan asetuksesta. Voimassa oleva ja ehdotettu rekisterisäännöstö kohdistuu myös sellaisen tietoon, jossa ei ole kyse henkilötiedoista. Näin ollen rekisterisääntelyä ei voitaisi kokonaisuudessaan jättää pelkästään henkilötietojen suojaa koskevan yleissääntelyn varaan. Koska tarvitaan sekä sääntelyä muiden kuin henkilötietojen käsittelystä että henkilötietojen käsittelyä tarkentavia säännöksiä, on kansallinen sääntely hyvin perusteltua. Ehdotettu sääntely muodostaa ehjän ja helposti ymmärrettävän kokonaisuuden liikenneasioiden rekisteristä.

3.1.3 Tietovaranto

Ehdotuksen mukaan rekisterisääntelyssä siirryttäisiin erillisistä rekistereistä ja rekisterikohtaisesta sääntelystä yhteen liikenneasioiden rekisteriin ja sitä koskevaan sääntelyyn. Rekisterissä olisi toiminnanharjoittajalupia, liikennevälineitä ja henkilölupia koskevia tietoja. Toiminnanharjoittajia koskevat luvat on määritelty I osan 1 luvun 1 §:n 8 kohdassa. Ne ovat tyypillisesti toimilupia tai vastaavia rekisteröintivelvollisuuksia, jotka ovat edellytyksenä palveluiden lainmukaiselle tarjoamiselle. Suurin osa kyseisistä luvista myönnetään yrityksille tai yhteisöille, mutta luvanhaltijana voi olla joissakin tapauksissa myös luonnollinen henkilö. Silloin, kun kyse on yritykselle tai yhteisölle myönnetystä luvasta, ei suuri osa tiedoista ole henkilötietoja, poikkeuksena luonnollisesti muun muassa yrityksen tai yhteisön vastuuhenkilöitä koskevat tiedot. Liikennevälineitä koskevat tiedot voivat sisältää tietoja muun muassa omistajista tai haltijoista, mutta suuri osa tiedoista on luonteeltaan varsin teknisiä, eikä niiden käsittelyssä ole

kyse henkilötiedosta. Henkilölupiin liittyvät tiedot ovat puolestaan lähes poikkeuksetta henkilötietoja. Henkilölupa on määritelty I osan 1 luvun 1 §:n 7 kohdassa.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan kansallisessa lainsäädännössä voidaan mukauttaa asetuksen säännöksiä koskien myös käsiteltävien tietojen tyyppiä, silloin kun kyse on rekisterinpitäjän lakisääteisen velvollisuuden noudattamisesta. Ehdotuksessa on nimenomaan säädetty rekisteriin merkittävistä tiedoista tietotyyppien tasolla. Tarkemmin asiaa on avattu pykäläkohtaisissa perusteluissa, ja lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luonnollisesti rekisteriselosteen, jossa rekisterinpitoon liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia avataan tarkemmalla tasolla. On kuitenkin pidettävä yleisen edun mukaisena, että jokainen pystyy laista näkemään, mitä tietoja yleisesti ottaen voidaan häneen liittyen rekisteriin tallentaa.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa V osassa oli ainoastaan yksi luku. Nyt lukujen määrä lisääntyy kolmeen. Luvut ovat rakenteeltaan horisontaalisia eli ne eivät rakennu liikennemuotokohtaisesti. Luvuista ensimmäinen sisältää yleisiä säännöksiä, toinen sisältää tietosisältöjä ja säilytysaikoja koskevia säännöksiä ja kolmas sisältää säännökset siitä, kuinka rekisterissä olevia tietoja voidaan luovuttaa.

Liikenteen palveluista annetuin lain II vaihe tuo mukanaan liikenneasioiden rekisterin



Ehdotuksen myötä siirrytään sirpaleisista yksittäisistä rekistereistä tietovarantoajatteluun. Perustietovarantojen viitearkkitehtuurin määritelmän mukaan tietovaranto on toiminnan tarpeista johdettu ja hallinnollisista syistä määritelty tietojen kokonaisuus, jotta tiedot ovat paremmin hallittavissa. Tietovaranto kattaa yhteisesti hallinnoidun joukon tietoja, joista muodostuu loo-

ginen kokonaisuus. Tietovarannon tietojen hallinta on organisoitu ja vastuutettu yhdelle toimijalle. Tietovarannon tietovastuullinen toiminta sekä kehittämis- ja ylläpitovastuut on määritelty ja dokumentoitu.

3.1.4 Käyttötarkoitus

Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin jo on aikaisemmin katsottu kuuluvan liikennepalveluiden ja liikennejärjestelmän kehittymisen edistämiseen liittyviä tehtäviä. Liikenteen turvallisuusvirastosta annettu laki (863/2009) ei kuitenkaan ole tähän saakka riittävällä tavalla heijastellut näiden tehtävien merkitystä. Lakia muutetaan tässä yhteydessä niin, että nämä tehtävät huomioidaan, samoin kuin tehtävät, jotka liittyvät liikenteen tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimintaan.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin on luonnollisesti jo aikaisemmin kuulunut liikenteen rekistereiden pito. Jatkossa kuitenkin on huomioitava, että myös rekisterinpidon kautta voidaan edistää Liikenteen turvallisuusviraston muiden tehtävien tekemistä, jotka voivat liittyä esimerkiksi liikenteen turvallisuuden parantamiseen ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseen edistämiseen. Samoin rekisterinpidon kautta voidaan toteuttaa tavoitteita, jotka liittyvät liikennemarkkinoiden, -järjestelmän ja liikenteen palveluiden monipuoliseen tarjoamiseen ja kehittämiseen sekä näihin liittyvään tutkimus-, kehittämis-, ja innovaatiotoimintaan. Liikenteen rekistereitä pidetään myös liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi. Esitys sisältää ehdotuksen laiksi Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain muuttamisesta, jolla päivitetäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien kirjaus vastaamaan edellä sanottua.

Edellä mainitut asiat muodostavat käyttötarkoituksen, jota varten tietoa kerätään liikenneasioiden rekisteriin. Käyttötarkoitusta koskeva säännös vastaa yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa, jonka mukaan henkilötiedot on kerättävä tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten, eikä niitä saa myöhemmin käsitellä näiden tarkoitusten kanssa yhteensopimattomalla tavalla.

3.1.5 Tietojen luovuttaminen

Tietojen luovuttamisen käytännöt eivät ole juurikaan kehittyneet 2000-luvulla, vaan ne heijastelevat aikaa ennen digitalisaatiota. Jotta suomalaisissa rekistereissä oleva tietopääoma voitaisiin saada rekisteröityjä, yrityksiä ja julkista sektoria hyödyttävään käyttöön, on välttämätöntä kehittää luovutuskäytäntöjä ja niihin liittyviä ajatusmalleja. Ensinnäkin kaikki rekistereissä olevat tiedot eivät välttämättä kaipaa samantasoista suojelua. Tietojen laatu vaihtelee, ja osa niistä on julkista tietoa, joka on muutoinkin helposti saatavilla. Rekistereissä on myös paljon tietoa, jotka eivät lainkaan ole henkilötietoja. Parhaillaan kehittyvät myös anonymisointitekniikat, mikä mahdollistaa suurten tietomassojen hyötykäytön tietosuojaa vaarantamatta. Edelleen on huomioitava, että joissakin tapauksissa tietojen helppo saatavuus voi olla myös henkilöiden omien tavoitteiden mukaista. Tämä saattaa olla tilanne esimerkiksi silloin, kun on kyse ammatin tai elinkeinon harjoittamisesta. Erilaisiin tarkoituksiin voitaisiin myös soveltaa erilaisia tietojen luovutusten tapoja. On selvää, että erilaisiin tapoihin on liitettävä sellaisia turvamekanismeja, joita luovutustavan ja luovutettavien tietojen perusteella voidaan pitää tarpeellisina hyvän tietosuojan ja luottamuksen varmistamiseksi. Edellä sanottu tarkoittaa sitä, että tietojen luovuttamisen tilanteissa voi ja pitää esiintyä enemmän variaatioita kuin tähän saakka.

Samalla myös sääntelyn on tunnustettava enemmän variaatioita, mikäli rekistereissä olevaa tietoa halutaan hyödyntää laajemmin eri osapuolten edun mukaisesti.

Esityksessä pyritään ottamaan suhteellisen varovaisia askelia tietojen luovuttamisen kehittämiseksi. Lähtökohtana on olemassa oleva tilanne, ja ne havainnot, missä kohtaa ja miten nykytilanne ei vastaa olemassa oleviin tarpeisiin. Luovutustavat etenevät esityksessä laajasta, internetin kautta tapahtuvasta avoimesta tietojen luovuttamisesta rajoitetumpiin luovutusmahdollisuuksiin. Kaikista rajoitetuinta on salassa pidettävän tiedon luovuttaminen, joka voi tapahtua vain viranomaisille tai muille julkista tehtävää hoitavalle, sekä erillisen päätöksen perusteella kehittämis- ja innovaatiotoimintaan henkilön suostumuksella tai anonymisoituna.

Laajin tietojen luovutusmenettely edellyttää, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa avoimen rajapinnan kautta avoimena datana liikenneasioiden rekisteriin tallennetut tiedot siten, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin. Erityisesti liikennevälineisiin liittyy paljon sellaisia tietoja, jotka ovat valmiiksi anonyymeja. Henkilötietoja puolestaan voidaan tehdä anonyymeiksi, jolloin niitä voidaan hyödyntää esimerkiksi analysoinnin keinoin.

Liikenteen turvallisuusvirasto tekee jo tätä työtä, ja sillä on myös suunnitelmat työn etenemiseksi. On kuitenkin tärkeää, että myös lainsäädännössä tunnustetaan avoimen datan merkitys ja asetetaan julkisen sektorin toimijoiden tehtäväksi avata tietovarantojaan.

Lisäksi ehdotuksen mukaan avoimesta rajapinnasta luovutettaisiin tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvasta, luvan yksilöintitunnuksesta, luvanhaltijan nimestä ja yhteystiedoista sekä rekisteröinti-ilmoituksen osalta vastaavat tiedot. Liikenteen palveluista annettua lakia koskenut hallituksen esitys sisälsi vastaavan säännöksen, joskin luovutettavien tietojen määrä olisi ollut hieman laajempi. Perustuslakivaliokunta katsoi lausunnossaan PeVL 46/2016, että ehdotetun kaltaisesta internetiin sijoitettavasta henkilörekisteristä tietoja ei voida hakea erilaisina massahakuina, vaan esimerkiksi ainoastaan yksittäisinä hakuina. Tällaista rajausta pidettiin edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä arvioitaessa varsin laajan terveydenhuollon ammattihenkilöiden tietoja sisältävän tietopalvelun luomisen mahdollistavaa esitystä (PeVL 32/2008 vp, s. 3/I). Edellä sanotun johdosta liikenne- ja viestintävaliokunta muutti esitystä siten, että rajapinnasta on saatavissa ainoastaan luvanhaltijoina olevien oikeushenkilöiden tiedot.

Nyt ehdotettava mahdollisuus luovuttaa rajoitettu määrä toiminnanharjoittajalupia koskevia tietoja avoimen rajapinnan kautta eroaa terveydenhuollon ammattihenkilöiden hakuja koskevasta palvelusta siten, että terveydenhuollon ammattihenkilöissä on aina kyse luonnollisista henkilöistä, vastaavalla tavalla kuin tämän esityksen terminologiassa liikenteen henkilöluvisissa. Sen sijaan toiminnanharjoittajista suurin osa on oikeushenkilöitä tai yksityisiä elinkeinonharjoittajia. Rautateiden, ilmailun ja merenkulun saralla toiminnanharjoittajalupia ei voida edes myöntää luonnollisille henkilöille. Poikkeuksen muodostaa tieliikenne, jossa EU:n liikenteenharjoittaja-asetus ei tee eroa tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoina olevien luonnollisten ja oikeushenkilöiden välille. Taksiliikennelupien haltijoista suuri osa on luonnollisia henkilöitä.

Näidenkin luonnollisten henkilöiden osalta kysymys on kuitenkin elinkeinon harjoittamisesta, ja sen osalta on toiminnanharjoittajan tavoitteiden mukaista, että mahdolliset asiakkaat löytävät hänen yhteystietonsa mahdollisimman helpolla tavalla. Tällä hetkellä palveluntarjoajien

löytäminen on internetin yleisten hakukoneiden varassa, ja on enemmän tai vähemmän sattumaa, millaiset yhteystiedot palvelun käyttäjä löytää, miten ajantasaisia ne ovat, ja miten helpokäyttöisiä ne ovat. Säännöksen tavoitteena on, että avointen rajapintojen päälle voitaisiin rakentaa esimerkiksi kattavia hakupalveluita, joista palvelun käyttäjä voisi helpolla tavalla saada tietoa alueensa palvelutarjonnasta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta syntyviä palveluita juuri hakupalveluihin. Voimassa olevan julkisuuslain 16 §:n 3 momentin mukaan viranomaisen henkilörekisteristä saa antaa henkilötietoja sisältävän kopion tai tulosteen tai sen tiedot sähköisessä muodossa, jollei laissa ole toisin erikseen säädetty, jos luovutuksensaajalla on henkilötietojen suoja koskevien säännösten mukaan oikeus tallettaa ja käyttää sellaisia henkilötietoja. Sähköisellä muodolla tarkoitetaan esimerkiksi internetiä. Voimassa olevan henkilötietolain 8 §:n mukaan käsittelyperusteen voivat muodostaa esimerkiksi rekisteröidyn suostumus tai se, että käsittelystä säädetään laissa. Vastaavat perusteet ovat johdettavissa yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklasta. Henkilön suostumuksella luovuttaminen avoimesta rajapinnasta olisi siis mahdollista ilman nimenomaista lain säännöstäkin.

Suostumusta on kuitenkin pidettävä erittäin kankeana menettelytapana, joka lisää viranomaisen kustannuksia ja aiheuttaa toiminnanharjoittajille turhaa hallinnollista taakkaa tilanteessa, jossa luovutetaan luonnollisen henkilön osalta ainoastaan elinkeinon harjoittamisen perustiedot, eli tieto voimassa olevasta luvasta, luvanhaltijan nimestä ja yhteystiedoista. Näiden tietojen hyvä saavutettavuus ei ole elinkeinonharjoittajan näkökulmasta uhka, vaan edistää hänen mahdollisuuksiaan saada liiketoimintansa menestymään. Säännöksessä mahdollistettaisiin kuitenkin se, että luonnollinen henkilö voisi kieltää tietojen luovuttamisen, minkä pitäisi taata riittävien suojakeinojen olemassa olo tilanteessa. Toiminnanharjoittajien yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden sekä liikennemarkkinoiden toimivuuden ja vääristymättömyyden takia on tärkeää, että myös toiminnanharjoittajina olevat luonnolliset henkilöt voivat saada yhteystietonsa saataville yhtä helposti kuin vastaavaa toimintaa oikeushenkilömuodossa harjoittavat. Säännöksen tavoitteena on markkinoiden toimivuuden edistäminen ja se, että palveluita tarvitsevat käyttäjät ja niitä tarjoavat toiminnanharjoittajat löytäisivät toisensa nykyistä paremmin.

Ehdotuksen 3 §:ssä säädettäisiin julkisten tietojen yksittäisluovutuksista. Ehdotus koskisi edellä mainittujen toiminnanharjoittajalupaa koskevien rajattujen tietojen (tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvasta, luvan yksilöintitunnuksesta, luvanhaltijan nimestä ja yhteystiedoista) lisäksi tietoa toiminnanharjoittajan vastuuhenkilön nimestä. Liikennevälineiden osalta tietoja saisi omistajan, haltijan, käyttäjän ja edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista, ja lisäksi katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta. Edelleen yksittäisluovutuksena saisi tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta. Yksittäisluovutus vaatii aina jonkin otantaperusteen olemassa oloa, luonnollisen henkilön osalta otantaperuste voi olla etu- ja sukunimi, henkilötunnus tai muu yksilöivä tunnus ja oikeushenkilön osalta yritys- tai yhteisötunnus.

Sääntely ei ole liikennesektorilla täysin uutta, vaan voimassa olevan ajoneuvoliikennerekisterilain 14 §:ssä säädetään yksittäisluovutuksista ajoneuvoihin liittyen, sekä ajo-oikeudesta, vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin tarvittavasta ADR-ajoluvasta sekä taksinkuljettajan ajoluovasta. Myös lentolupakirjasta on saanut vastaavalla tavalla tietoja. Ehdotettu säännös laajentaa vastaavan tiedonsaantioikeuden muihin liikennemuotoihin. Säännöksen taustalla on yleiseen etuun liittyvä painava tarve tarkastaa voimassa olevia lupia tai joitakin muita henkilöön liittyviä oikeuksia. Tarve tarkastukseen saattaa liittyä esimerkiksi työhönottotilanteeseen, palvelun hankkimista koskevaan tilanteeseen, liikennevälineen omistajan vaihdokseen tai vahinkotilan-

teeseen. Tiedon saamisen rajaaminen yksittäisluovutukseen otantaperusteen nojalla on perusteltua, koska voimassa oleviin henkilölupiin saattaa sisältyä indikaatioita tietynlaisen koulutuksen suorittamisesta sekä pätevyysvaatimusten ja terveystietojen täyttämistä. Luonnollisella henkilöllä olisi oikeus kieltää yhteystietojensa luovuttaminen yksittäisluovutuksena. Kielto ei kattaisi muita säännöksen mukaan luovutettavia tietoja sen johdosta, että toisen osapuolen tarve tarkastaa esimerkiksi tietyn luvan voimassa olo on joissakin tilanteissa välttämätön.

Ehdotuksen 4 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto saisi luovuttaa rajoitettua määrää tietoa liikennepalveluiden tarjoamiseen ja kehittämiseen sekä tutkimukseen, mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun, asiakasrekisterin yhteystietojen ja liikennevälineen tietojen päivittämiseen sekä muihin vastaaviin hyväksymiinsä tarkoituksiin. Säännöksen nojalla voitaisiin luovuttaa ainoastaan rajoitettu määrä tietoja siten, että kyse olisi samoista julkisista tiedoista, jotka voidaan edellä selostetun 3 §:n nojalla luovuttaa yksittäisluovutuksina internetin kautta.

Ehdotettu säännös ei sekään olisi kokonaan uusi liikennesektorilla, vaan ajoneuvoliikennerekisterilain 19 §:n nojalla voidaan ajoneuvoliikennerekisteristä luovuttaa tietoja suoramarkkinointiin, muuhun osoite- ja tietopalveluun, asiakasrekisterin yhteystietojen ja ajoneuvon tietojen päivittämiseen sekä tilastointia, historiallista ja tieteellistä tutkimusta sekä siihen verrattavaa muuta tutkimusta varten, samoin kuin muihin rekisterinpitäjän hyväksymiin tarkoituksiin. Tyypillinen luovutustilanne liittyy suoramarkkinointiin, joka on puhtaasti kaupallinen käyttötarkoitus, johon liittyy ainoastaan erittäin rajoitetusti yleisempiä yhteiskunnallisia hyötyjä. Suurin osa hyödyistä myös kohdistuu suoraan tietoa saavaan yritykseen, ja palveluiden käyttäjien kokema hyöty kohdistuu pistemäisesti joihinkin palvelunkäyttäjiin, jotka esimerkiksi hyödyntävät saamaansa palvelutarjousta.

Ehdotettu säännös yhdenmukaistaisi luovutusmahdollisuudet kaikkien liikennemuotojen kesken. Tärkeämpää kuitenkin on, että sen avulla pyrittäisiin toteuttamaan esityksen tavoitteita rekistereissä olevan tiedon nykyistä laajemmasta hyödynnettävyydestä liikennemarkkinoiden, -palveluiden ja -järjestelmän kehittämiseksi. Mikäli tavoitteet saavutetaan, hyöty kohdistuu laajasti niin palveluita tarjoaviin yrityksiin, jotka saavat kehitettyä toimintaansa, palveluiden käyttäjiin parempien palveluiden muodossa kuin yhteiskuntaan, joka hyötyy taloudellisen toimeliaisuuden kasvusta sekä mahdollisesti saatavasta kilpailukykyhyödyistä.

Samaan aikaan on todettava, että ehdotus ei puutu tietosuojaan eikä yksityisyydensuojaan sen enempää kuin nykyinenkään sääntely, jonka perusteella tietoja voidaan luovuttaa kaupalliseen toimintaan. Luovutettavien tietojen määrä on selkeästi rajoitettu tiettyihin julkisiin tietoihin, minkä lisäksi luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää kokonaan tietojensa luovuttaminen näihin tarkoituksiin. Tietoja ei luovuteta internetin kautta, mutta ne voidaan luovuttaa muulla tavoin sähköisesti. Tiedot luovutetaan tiettyä käyttötarkoitusta varten, eikä luovutuksensaaja saa käyttää niitä muuhun tarkoitukseen. Tietoja ei myöskään saa luovuttaa eteenpäin ilman muuta lain säännöstä tai Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Tällä tavoin voidaan muun muassa varmistaa, että tietoja ei siirretä ETA-alueen ulkopuolelle. Luovutuksensaajan on muutoin henkilötietoja käsitellessään noudatettava luonnollisesti yleisen tietosuoja-asetuksen säännöksiä, muun muassa säännöstä sisäänrakennetusta ja oletusarvoisesta tietosuojasta.

Tietosuoja-asetuksen yleisen edun mukaisena tavoitteena olisi rekisterissä olevan tietojen hyödynnettävyyden edistäminen. Kyseessä on julkisuusperiaatteen piiriin kuuluvista tiedoista

ta, joilla on merkitystä laajemmalle yleisölle. Oikeasuhtaisuus turvattaisiin sillä, että kyseessä olisi rajattu määrä tietoja. Vaikka Liikenteen turvallisuusvirasto voisi luovuttaa tietoja myös vastaaviin muihin tarkoituksiin, näiden tarkoitusten on liityttävä liikenteeseen. Tällä rajauksella, jatkoluovutuskiellolla ja rekisteröidyn kiello-oikeudella turvattaisiin luovutusten oikeasuhtaisuus.

Esityksen 5 §:ssä mentäisiin vielä pidemmälle pyrkimyksessä edistää liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämistä ja tarjontaa, liikennejärjestelmää ja -palveluita koskevan tietoisuuden ja ymmärryksen lisäämistä sekä liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenteen ympäristövoittojen saavuttamista. Liikenneasioiden rekisteristä voitaisiin luovuttaa tietoja näitä tarkoituksia palvelemaan kehittämis- ja innovaatiotoimintaan. Näihin tarkoituksiin voitaisiin luovuttaa muitakin kuin 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuja tietoja, kuitenkin niin, että salassa pidettäviä tietoja saisi luovuttaa ainoastaan henkilön suostumuksella tai anonymisoituna ja rikos- tai sakkorekisteristä saatuja tietoja ainoastaan anonymisoituna.

Lisäksi säännöksessä pyrittäisiin varautumaan tietojen käsittelyyn tekoälyn keinoin mahdollistamalla tietojen koneellinen käsittely siten, että käsittelyn lopputulos sisältäisi ainoastaan anonymisoitua tietoa. Esimerkiksi käsittelemällä tietoja algoritmien avulla voitaisiin saada merkittävää uutta tutkimustietoa.

Säännöksen avulla pyrittäisiin merkittävän yleisen edun saavuttamiseen. Rekistereissä oleva tieto on Suomessa poikkeuksellisen kattavaa, laadukasta ja pitkiä aikasarjoja käsittävää. Tällaisen tiedon saaminen yleisesti hyödyttävään kehitys- ja innovaatiotoimintaan voisi olla merkittävä kilpailukykytekijä. Samalla on kuitenkin selvää, että riittävästä tasapainottavista turvaavista tekijöistä on huolehdittava. Henkilöllä olisi aina oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen näihin tarkoituksiin. Tämä oikeus koskisi paitsi luonnollista henkilöä, myös oikeushenkilöä, koska tiedoissa saattaa olla myös joitakin yritys- tai ammattisalaisuuksiksi katsottavia elementtejä. Tietojen luovuttaminen edellyttäisi aina Liikenteen turvallisuusviraston päätöstä, jota tehdessään viraston olisi voitava varmistua pyydettyjen tietojen tarpeellisuudesta käyttö-tarkoitusta huomioiden, tietojen turvallisesta käsittelystä ja hakijan luotettavuudesta. Luovutettuja tietoja ei saisi käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tietoja ei saisi luovuttaa edelleen. Liikenteen turvallisuusvirastokaan ei voisi antaa lupaa edelleen luovutukseen, vaan päätös tehtäisiin jokaisen tietoa pyytävän kohdalla erikseen.

Esitetty sääntely ei muuta tietojen luovuttamisen periaatteita kolmansissa maissa olevia viranomaisia kohtaan. Viranomaisten välisten luovutusten osalta luovutaan turhasta erityissääntelystä silloin, kun luovuttamiseen soveltuvat yleislait. Toiseksi esityksessä pyritään helpottamaan tiettyjen suurelle yleisölle tärkeiden tietojen saatavuutta avoimen rajapinnan tai yksittäiskyselyiden avulla. Näiden osalta ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että kysely tehdään kolmannesta maasta. Esityksessä ehdotetaan kiello-oikeutta suoja-toimenpiteenä ja luovutusmahdollisuus koskisi vain rajattuja tietoja joiden saamista puoltaa yleinen etu.

3.1.6 Omadata

EU:n yleisen tietosuojasetuksen 20 artiklan mukaan rekisteröidyllä on oikeus saada häntä koskevat tiedot ja oikeus siirtää häntä koskevat tiedot toiselle rekisterinpitäjälle. Tiedot on oikeus saada jäsennellyssä, yleisesti käytetyssä ja koneluettavassa muodossa. Rekisteröidyllä on oikeus saada siirrettyä henkilötietonsa suoraan rekisterinpitäjältä toiselle, mikäli se on teknisesti mahdollista. Oikeutta siirtää tiedot järjestelmästä toiseen toteutetaan ainoastaan silloin,

kun henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste tulee suostumuksesta tai sopimuksesta. Edellytyksenä on myös se, että henkilötietoja käsitellään automaattisesti. Liikenteen turvallisuusviraston osalta asetuksen mukainen rekisteröidyn oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen ei tule sovellettavaksi, koska henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste on Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluva laissa säädetty velvoite.

Rekisteröidyn oikeutta siirtää tiedot järjestelmästä toiseen voidaan pitää tärkeänä digitalisatietokehityksen ja tiedon hyödyntämisen edistämistavoitteet huomioiden. Liikenteen turvallisuusviraston toiminta liikennepalveluiden ja digitalisaation edistäjänä edellyttää, että henkilön tiedollista itsemääräämisoikeutta toteuttava oikeus siirtää tiedot ulotetaan myös siihen. Samalla toivotaan, että tästä syntyisi hyvän käytännön esimerkki suomalaisen julkisen sektorin toimijoiden keskuuteen. Menettely vahvistaa rekisteröidyn oikeuksia ja luottamusta viranomaisen suorittamiin henkilötietojen käsittelytoimiin ja myös lisäisi läpinäkyvyyttä.

Ehdotettu sääntely mukauttaisi EU:n yleisen tietosuojasetuksen sääntelyä. Kansallisen liikumavaran perusteena olisi tietosuojasetuksen 6 (1) (c) artikla kohta. Yleisen edun mukaisena tavoitteena on edistää rekisteröidyn uuden oikeuden toteutumista myös viranomaisten rekisterien osalta sekä edistää liikenteen rekisterissä olevien tietojen hyödyntämistä. Rekisteröidyn oikeuksien laajentaminen ei aiheuta ongelmia oikeasuhtaisuuden kannalta: rekisteröidyn oikeuksia laajennetaan ja velvoite kohdistuu vain viranomaiseen, joten sillä ei ole vaikutuksia yleisesti rekisterinpitäjille asetettuihin velvollisuuksiin.

Ehdotus mukauttaa asetuksen sääntelyä myös siten, että Liikenteen turvallisuusviraston rajapinnat mahdollistaisivat rekisteröidyn tietojen noutamisen rajapinnasta koneluettavassa muodossa. Asetuksen mukaan avoin rajapinta on ainoastaan yksi mahdollisuus toteuttaa siirrettävyys. Käytännössä se on myös nykyään ainoa tehokas tapa toteuttaa se, minkä johdosta täsmällinen lain vaatimus avoimesta rajapinnasta on tarpeen. On huomattava, että noutamisen voi henkilön tahdon mukaisesti tehdä yksityinen palveluntarjoaja. Koska kysymyksessä ovat viranomaisen tiedot, henkilön oikeus saada itseään koskevat tiedot tarkoittavat tiedon kopiointia, jolloin ne jäävät myös viranomaisen järjestelmään. Oikeus koskee niin luonnollisia kuin oikeushenkilöitäkin.

3.1.7 Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan kehittäminen

Liikenteen turvallisuusviraston tavoitteena on mahdollistaa, että viraston toiminnassa syntyneet rekisteritiedot ovat laajasti ja helposti tiedon hyödyntäjien käytettävissä huomioiden tietojen käsittelylle laissa asetetut vaatimukset. Yhteiskunnan digitalisoituminen haastaa viranomaisia löytämään uusia ratkaisuja tietojen saattamiseksi tietoa hyödyntävien tahojen tarpeisiin. Viranomaisen tehtävänä on myös olla mukana edistämässä digitalisaatiota ja digitaalisten palvelujen ja markkinoiden syntymistä.

Digitalisaatio ja digitaalisten palvelujen syntyminen perustuvat kykyyn sekä mahdollisuuteen käsitellä ja hyödyntää tietoa. Jotta Liikenteen turvallisuusviraston tietoa voitaisiin käsitellä ja hyödyntää, on määriteltävä, kuvattava sekä dokumentoitava sen tietovarannot. Tietovarantojen kuvaamisen yhteydessä syntyneen dokumentaation perusteella voidaan muodostaa yhteistyössä tiedon hyödyntäjien kanssa tietotuotteita, joissa huomioidaan myös tietosuojalainsäädännön asettamat edellytykset tiedon hyödyntämiselle. Tietotuotteilla ja tietotuotteen kuvauksilla on tarkoitus helpottaa ja nopeuttaa tiedon hyödynnettävyyttä uusiin ja innovatiivisiin palveluihin kansalaisille ja yrityksille. Tällä toimintamallilla mahdollistetaan myös pienten sekä tiedon

hyödyntämistä vasta suunnittelevien organisaatioiden ja kuluttajien mukaan tuleminen tiedon hyödyntäjiksi.

Tietotuotteita suunnitellaan yhdessä tietoa hyödyntävien tahojen kanssa. Kehitys kohdistetaan tiedon hyödyntäjien kannalta mielenkiintoisimpiin tietoihin. Käytännössä tietotuotteiden muodostaminen on loogisten kokonaisuuksien muodostamista rekisterin muuttujatason tiedoista. Tietotuotteiden muodostamisessa huomioidaan myös se, että samaan tietotuotteeseen ei päätyisi eritasoisia tiedon suojaamistoimenpiteitä edellyttäviä tietoja. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi henkilötietoja sisältävät ja henkilötietoa sisältämättömät tiedot erotellaan pääsääntöisesti omiin tietotuotteisiinsa. Näin lopputuloksena voi myös syntyä kokonaan avoimena datana jaettavia tietotuotteita. Henkilötietoa sisältäville tietotuotteille, joihin liittyy käyttörajoitteita, voidaan määritellä yhdenmukaiset, vakioidut ja tarvittaessa digitalisoitavat käyttöehdot. Käyttöehdot muodostuvat julkisuuslain, henkilötietolain ja liikennemuotoikohtaisien lakien säännöksistä. Jatkossa eri liikennemuotojen tietojen hyödyntäminen on entistä sujuvampaa, koska edellä todettu tietotuotteiden muodostaminen yhdenmukaistaa näkymän eri liikennemuotojen tietoihin. Tietotuotteita muodostettaessa pääosassa ovat itse tiedot, niiden kuvaukset ja hyödyntämisenäkökulma, eikä se, millä teknisellä toteutuksella tiedot ovat hyödynnettävissä. Tehtävät ratkaisut mahdollistavat tietojen laajan, teknisestä toteutustavasta riippumattoman hyödynnettävyyden.

Tietotuotteistus mahdollistaa tiedonluovutuspalvelujen tehokkaan automatisoinnin, vakioinnin ja tarkoituksenmukaiset kuvaukset sekä dokumentaation hyödynnettävistä tiedoista. Dokumentaatio voidaan liittää osaksi sähköisiä palveluja ja se voidaan jakaa myös digitaalisessa muodossa. Tavoitteena onkin esittää tiedot saatavilla olevista tietotuotteista ja niiden sisältämistä tiedoista joustavasti osana sähköisiä palveluja. Tällä tavoin tulevaisuudessa on käytettävissä dynaaminen ja digitaalinen näkymä kaikkeen saatavilla olevaan ja hyödynnettävään rekisteritietoon. Tietotuotteita voitaisiin hyödyntää erilaisilla teknisillä toteutuksilla, kuten kutsumalla ohjelmointirajapintaa tai lataamalla tietotuotteita siirtotiedostoina tiedostonlatauspalvelusta.

Tekniset toteutukset mahdollistavat myös tietotuotteiden sisältämän tiedon rajaamisen, mikäli luovutuksensaajalla ei ole oikeutta vastaanottaa kyseisen tietotuotteen sisältämää tietoa sellaisenaan. Myös täysin avointen ohjelmointirajapintojen toteuttaminen on mahdollista avoimen datan tietotuotteiden hyödyntämiseksi. Ensimmäiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto tulee mahdollistamaan tietotuotteiden lataamisen koneluettavassa tiedostomuodossa toteutettavasta tiedostonlatauspalvelusta. Liikenteen turvallisuusvirasto tarjoaisi tietotuotteisiin myös päivityspalvelun, mikä on edellytyksenä viranomaisen keräämän tiedon hyödyntämisessä sovellus- ja palvelutuotannossa.

Edellä todettu mahdollistaa Liikenteen turvallisuusviraston tietojen koneluettavan hyödyntämisen sekä erilaisten tietojen hyödyntämiseen perustuvien sovellusten ja palvelujen toteuttamisen. Näin parannetaan myös Liikenteen turvallisuusviraston tiedon hyödynnettävyyttä päätöksenteossa ja avataan tiedonhyödyntäjille ja palvelujen tuottajille mahdollisuuksia toteuttaa monipuolisempia ohjelmointirajapintoja sekä synnyttää laajoja ekosysteemejä tiedon hyödyntämiseen. Sen lisäksi, että tietoa hyödyntäville palveluntarjoajille syntyy kehityksestä suoria hyötyjä, syntyy tiedon tehokkaammasta uudelleenkäytöstä etua kaikille niille käyttäjille, jotka hyödyntävät tuotettuja sovelluksia ja palveluita. Hyöty syntyy erityisesti mahdollisuudesta käyttöönottaa uusia innovatiivisia ja käyttäjälähtöisiä digitaalisia palveluja.

Liikenteen turvallisuusviraston tietovarantojen hyödyntämisen lisäksi olisi hyödyllistä toteuttaa vastaavia kehittämistoimenpiteitä myös muualla valtiohallinnossa, etenkin avoimeen dataan liittyvien kehittämistoimenpiteiden hyvien käytäntöjen kannustamana. Laajemmassa merkityksessä kaikkien viranomaisten tietovarantojen tietojen hyödyntämisellä olisi keskeisesti vaikutusta yritysten innostamisessa omien tietovarantojen avaamiselle sovellus- ja palvelukehityksessä. Uuden liiketoiminnan ja innovaatioiden on useasti todettu syntyvän nimenomaan laajojen tietovarantojen tietojen yhdistämisestä ja datalähtöisestä koneälyn hyödyntämisestä.

Tietojen luovuttaminen muussa tapauksessa kuin yksittäin luovutetun tiedon, anonyymien tietojen (avoin data) tai tilastotiedon osalta edellyttää hakijalta pyyntöä (hakemus) tietojen saamiseksi sekä Liikenteen turvallisuusviraston tapauskohtaista arviointia tietojen luovuttamisen edellytyksistä. Hakemuksen johdosta annetaan päätös (hallintopäätös). Tiedonluovutuspalvelujen toteuttaminen vakioitujen tietotuotteiden ja niiden kuvausten avulla mahdollistaa tietojen luovutusta koskevan lupamenettelyn uudelleen arvioinnin ja kehittämisen. Luvan myöntämisen edellytyksiä koskeva arviointi helpottuu, kun tietopyynnöt kohdistuvat vakioituihin tietopalvelutuotteisiin, joiden käyttötarkoituksiin ja tietotuotteen sisältämän henkilötiedon suojaamiseen liittyvät ehdot on ennalta suunniteltu, arvioitu ja vakioitu. Hakemuksen tekemistä, luvan myöntämisen edellytysten arviointia ja päätöksen tekemistä automatisoidaan mahdollisimman pitkälle.

Kysymys on yhtäältä hallintomenettelyn asianmukaisesta toteuttamisesta ja toisaalta tietosuojalainsäädännön edellyttämästä asianmukaisesti suunnitellusta henkilötietojen käsittelystä.

On perusteltua, että jatkossakin tietojen luovuttaminen tapahtuu rekisterinpitäjän harkinnan ja luvan perusteella. Perinteinen hallinnollinen päätöksenteko voidaan kuitenkin sähköistää ja toteuttaa siten, että se on asiakaslähtöistä, tietoturvallista, tehokasta ja mahdollisimman virheetöntä sekä lain säännökset huomioivaa. Tietojenluovutuspalvelujen kehittäminen voidaan digitalisoida siten, että hallinnollinen menettely ja asianmukainen henkilötietojen käsittely on sisäänrakennettu sähköiseen asiointipalveluun. Tietojen hakijalla on mahdollisuus tutustua ennen tietojen hakemista Liikenteen turvallisuusviraston tietotuotteisiin ja arvioida omaa tietojen tarvettaan suhteessa siihen, millaisia tietotuotteita Liikenteen turvallisuusviraston sähköisestä asiointipalvelusta on mahdollisuus hakea. Asiakkaalla on myös mahdollista saada tietää tietotuotteen käyttöehdot, jotka tietotuotteeseen liittyvät. Sähköinen asiointipalvelu ohjaa asiakasta menettelytavoista ja asian käsittelyn eri vaiheista. Asiakkaalla on myös mahdollista seurata asian käsittelyä viranomaisessa sekä saada tieto heti, kun tietotuote on saatavissa koneluettavassa muodossa. Lupapäätös muutoksenhakuohjeineen annetaan tiedoksi hakijalle sähköisesti.

3.2 Kuljetuspalvelut

3.2.1 Tieliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Tieliikenteen osalta keskeisenä tavoitteena on siirtää kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksiä koskeva sääntely muiden kuljetusalan ammattipätevyyksien tavoin liikenteen palveluista annettuun lakiin. Tieliikenteen ammattipätevyyden säilyttämisen osalta esitetään nykyisen koulutusjärjestelmän säilyttämistä tässä vaiheessa. Hallituksen esityksen valmistelussa selvitettiin mahdollisuuksia siirtyä EU:n tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin mahdollistamaan näyttökoemalliin. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalalla käynnissä

olevan laajan ammatillisen koulutuksen uudistuksen seurauksena tällaisen uudistuksen vaikutuksia oli kuitenkin poikkeuksellisen hankala arvioida, joten uudistusta vastustettiin lausunto-kierröksellä vahvasti. Tämän vuoksi tieliikenteen ammattipätevyyksien osalta ehdotus sisältää vain eräitä vähäisiä joustoja ja pääosin esitetään nykyisen toimintamallin säilyttämistä.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä on noussut esille, etteivät tieliikennelain 6 a luvun säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja ajopiirturista luonteisesti istu tieliikennelakiin. Tämän vuoksi esitetään, että tieliikennelain 6 a luvun säännökset ja samalla yrittäjäkuljettajan työaikaa käsittelevän lain säännökset siirretään lakiin liikenteen palveluista. Säännöksiin tehtäisiin vain ne muutokset, jotka siirtäminen edellyttää. Samalla tavalla sääntelyn sujuvoittamisen hengessä esitetään, että eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetun lain säännökset siirrettäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin.

3.2.2 Raideliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Rautatieliikenteen osalta tavoitteena on poistaa rautatiehenkilöstön lupajärjestelmästä kansalliset lisät ja vahvistaa turvallisuusjohtamisjärjestelmämallia myös tällä osa-alueella. Edelleen pyritään keventämään terveysvaatimusten hallinnointiin liittyvää järjestelmää, mikä vähentäisi hallinnollista taakkaa toimijoilta ja tehostaisi viranomaisen toimintaa. Toimijoita koskevana uudistuksena esitetään, että rautatieyritysten toimiluvan myöntäminen siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastoon, joka on toimilupaviranomainen jo tieliikenteessä ja ilmailussa.

Kaupunkiraideliikenteen osalta ainoana tavoitteena on saattaa liikennöintiä koskeva sääntely samaan lainsäädäntökehikkoon muun liikenteenharjoittamisen kannalta. Kaupunkiraideliikennettä koskeva sääntely on uutta, kevyttä, turvallisuusjohtamismalliin perustuvaa sääntelyä, joka toimii myös hyvänä esimerkkinä muun liikenteen sääntelylle.

3.2.3 Merenkulun tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Merenkulun osalta uudistuksessa voidaan sääntelyn keventämisen ja selkiyttämisen lisäksi tunnistaa kaksi keskeistä tavoitetta: merenkulun koulutusta koskevan sääntelyn saattaminen kansainvälisten velvoitteiden mukaiseksi sekä viranomaistoiminnan kehittäminen.

Merenkulun koulutus on pääosin ammatillisen tutkintojärjestelmän ja siihen liittyvien hyväksyntöjen piirissä. Kansainvälisissä merenkulun yleissopimuksissa on kuitenkin eräitä koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen sisällön hyväksymistä koskevia vaatimuksia, joita ei ole Suomessa sellaisinaan täytöntöönpantu. Täytöntöönpanon puutteellisuudet heijastuvat muun muassa koulutuksen järjestäjien mahdollisuuksiin koulutusvientiin. Siltä osin kuin puutteet koskevat myös EU:n vähimmäiskoulutusdirektiivin täytöntöönpanoa, riski on myös seuraamustoimista EU-tasolla. Esitys sisältää uusia vaatimuksia koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen sisällön hyväksymisestä, joiden myötä poistettaisiin kansainvälisten ja EU:n vaatimusten täytöntöönpanon puutteet.

Viranomaistoiminnan kehittämisen osalta merkittävimmät muutokset kohdistuisivat merimieslääkärijärjestelmään. Tällä hetkellä merimieslääkärien hyväksynnästä vastaa sosiaali- ja terveysministeriön alainen Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valvira. Lain valmistelussa käytyjen keskustelujen pohjalta ehdotetaan, että liikenteen lääkärijärjestelmän hallin-

nointi on tarkoituksenmukaista keskittää Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka vastaa jo ilmailun ja rautateiden lääkärijärjestelmästä sekä myös tieliikenteen lääkärijärjestelmästä.

Merenkulun terveyteen kohdistuvia vaatimuksia käsitellään merenkulun kansainvälisissä järjestöissä, joiden toimintaa seuraa Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenteen turvallisuusvirasto avustaa ministeriötä alan erityisasiantuntemusta edellyttävissä tehtävissä, ja Liikenteen turvallisuusvirastossa on jo jonkin aikaa toiminut erityinen liikennelääketieteen yksikkö, johon on keskitetty lääketieteellistä asiantuntemusta edellyttävien kysymysten käsittely. Liikenteen turvallisuusvirastolle olisikin tarkoituksenmukaista keskittää vastuu kansainvälisen vaatimusten käytännön täytäntöönpanosta sekä merimieslääkäreiden osaamisen ja lääkärijärjestelmän hallinnoimisesta.

Lisäksi ehdotetaan, että merimieslääkärien hyväksyntä muutettaisiin toistaiseksi voimassaolevasta määräaikaiseksi (5 vuotta). Tämä mahdollistaisi merimieslääkärijärjestelmän paremman valvonnan ja siten laadun parantamisen.

Lisäksi kansallisesta kansimiehenkirjasta ehdotetaan luovuttavaksi ja se korvattaisiin aluksilla tehdyllä perehdytyksellä. Tämä tarkoittaisi sitä, että itse pätevyyskirjasta luovuttaisiin, mutta kaikki koulutusvaatimukset säilyisivät voimassa olevia vastaavina. Näin ollen kansimiehiltä vaadittaisiin edelleen aluksella suoritettavan perehdyttämislouenteisen koulutuksen lisäksi ensiapukoulutusta ja alkusammutuskoulutusta. Siirtyminen perehdytysluonteiseen koulutukseen lisäisi turvallisuutta, koska koulutus käytäisiin jokaisella aluksella erikseen eikä vaan kerran toistaiseksi voimassaolevan pätevyyskirjan hakemisen yhteydessä. Muutos vähentäisi varustamoiden ja merenkulkijoiden kustannuksia ja hallinnollista taakkaa. Kansimiehen kirjoja myönnetään tällä hetkellä hieman alle 200 kappaletta vuosittain.

Vähäisenä muutoksena voidaan pitää merenkulun kabotaasilupien myöntämisen siirtämistä ministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

3.2.4 Ilmailuun liittyvät tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Ilmailun osalta ei esitetä merkittäviä lainsäädäntömuutoksia. Ilmailun osalta keskeiset vaatimukset on määritelty suoraan sovellettavissa Euroopan unionin asetuksissa. Hallituksen esityksessä ehdotetaan säilytettäväksi mahdollisuus kansalliseen sääntelyyn kauko-ohjatun lento-toiminnan osalta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin ilmailulaista luvanvarainen lentotoimintaa koskevat kansalliset säännökset. Esityksessä sujuvoitettaisiin jonkin verran markkinoillepääsyä koskevien organisaatio- ja henkilölupien kansallista lupaprosessia ja mahdollistettaisiin EU-sääntelyn mukaisesti ilmoituksenvarainen toiminta lentotyössä ja lentomiesthistön koulutuksessa myös kansallisesti.

3.3 Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia

3.3.1 Puolesta-asiointia koskeva ehdotus

Puolesta-asioinnin avulla mahdollistetaan tulevaisuudessa nykyistä yksilöidympien matkaketjujen muodostaminen siltä osin, kun ketjun eri osapuolten asiakastietoa on käytettävissä. Puolesta-asioinnin avulla parannetaan liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa käsiteltävänä olleiden yksittäisten matkaketjujen rakentamisen lisäksi monipuolisempien yhdistettyjen liikkumispalveluiden tarjoamisen mahdollisuuksia. Puolesta-asioinnin myötä mat-

kaketjujen ja yhdistettyjen palveluiden piiriin saadaan myös meri- ja lentoliikenteen liput, alennusperusteet ja erilaiset sarja- ja kausiliput. Puolesta-asiointi on nähtävä osana liikenteen markkinoiden muutosta kohti palvelukeskeisyyttä.

Mikäli puolesta-asioinnista ei säädetä lain tasolla, on vaarana, että nykyiset merkittävät liikkumispalveluiden tarjoajat vahvistavat suuresti rooliaan myös yhdistämispalveluiden tarjoajina ja hyödyntävät ja hallitsevat asiakastietojaan vain omiin tarkoituksiinsa. Tällöin on mahdollista myös, että matkaketjuja kehitetään vahvasti liikkumispalveluiden tarjoajien tarpeista lähtien ja valikoitujen kumppanien kanssa.

Yhdistämispalveluiden tarjoajien näkökulmasta vaarana on, että niiden on vaikea saada aikaan merkittävää lisäarvoa sisältäviä maksullisia palveluja suhteessa liikenneoperaattorien hinnoittelemiin palveluihin. Edelleen vaarana on, että palveluiden kehitystyö joutuu painottumaan uusiin palveluihin ja palvelupaketteihin, eikä pysty hyödyntämään riittävästi nykyisten liikenneoperaattorien tarjoamia palveluita. Palvelunkehitystä vauhdittamalla on mahdollista, että syntyy suomalaisia palveluita, joilla on kysyntää myös kansainvälisesti.

Mikäli yhdistettyjä palveluita ei saada nopeasti syntymään laajassa mittakaavassa, kuluttajalle tulee kustannuksia tai kuluttaja joutuu näkemään enemmän vaivaa saadakseen matkaketjuja aikaiseksi toisin sanoen ”yhden luukun periaate” ei toteudu. Kuluttaja ei myöskään saa riittävän pitkälle personoituja matkustuspalveluja esimerkiksi suhteessa yksityisautoilun hyödyntämiseen ja tekee tällöin valintoja, jotka eivät ole yhteiskunnan kannalta toivottuja (esimerkiksi yksityisautoilun rooli ja käyttö ei muutu toivottuun suuntaan).

Viranomaisten näkökulmasta puolesta-asioinnin puuttuminen tarkoittaisi sitä, että yhteiskunnan näkökulmasta joukkoliikenteen rooli ei mahdollisesti kehity suotuisasti osaksi matkaketjuja.

3.3.2 Sähköiset rahtikirjat

Liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen valmistelussa tarkasteltiin lainsäädännöllisiä mahdollisuuksia logistiikkaketjun, ja erityisesti tieliikenteen rahtidokumenttien digitalisoimiseksi. Toistaiseksi muun muassa tavaraliikenteessä noudatettavat lait perustuvat vahvasti perinteisten paperisten asiakirjojen käyttöön. Kansainvälisiä tiekuljetuksia koskee yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR-yleissopimus, SopS 50/1973), johon Suomi on sitoutunut.

Sähköistä rahtikirjaa koskevan kansallisen lainsäädännön uudistamisen osalta tarkasteltiin vaihtoehtoa, jossa sähköisen rahtikirjan käyttö kansallisessa tieliikenteessä olisi säädetty pakolliseksi. Sähköinen rahtikirja tarkoittaa kansainvälisiä tieliikennekuljetuksia koskevan CMR-yleissopimuksen valinnaisen lisäpöytäkirjan mukaan elektronisessa muodossa tehtyä kuljetussopimuksen vahvistusta, sisältäen kaikki kuljetussopimukseen sisältyvät ja sen liitteenä olevat sähköiset asiakirjat, joka on annettu rahdinkuljettajan, tavarankuljettajan tai muun niihin rinnastettavan tahon toimesta, joita CMR-yleissopimus sitoo.

Sähköisen rahtikirjan sääntelymahdollisuuksista ja toisaalta sääntelyn aiheuttamista esteistä toteutettiin asiantuntijaselvitys, jossa tarkasteltiin kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön nykytilaa sekä haastateltiin logistiikan alan merkittäviä toimijoita. Sähköisten rahtikirjojen käyttöä itsessään pidettiin kannatettavana vaihtoehtona ja todettiin, että rahtiasiakirjojen digi-

taalisuus toisi selvästi kustannusetua toimialalle. Sääntelyn osalta nähtiin kuitenkin, että nykyinen oikeusministeriön hallinnonalalle kuuluva kansallinen lainsäädäntö mahdollistaa jo sellaisenaan sähköisten asiakirjojen käytön (tiekuljetussopimuslaki 345/1979). Lisäksi katsottiin, että pakottava kansallinen sääntely ei olisi Suomelle etu rajat ylittävissä kaupankäynnissä, vaan mahdollisesti loisi turhia rasitteita ja heikentäisi kilpailuetua esimerkiksi verrattuna sellaisiin muihin EU-maihin, kuten Saksa, joissa vastaavaa pakollista sääntelyä ei ole. Tämän vuoksi päädyttiin siihen, että sähköistä rahtikirjaa koskevaa sääntelyä ei sisällytetä tässä vaiheessa lakiin liikenteen palveluista, ja asia otetaan mahdollisesti myöhemmin tarpeen mukaan uudelleen tarkasteluun. Näin ollen asiaa tulee arvioida uudelleen myöhemmissä liikennekaarihankkeen sääntelyvaiheissa suhteessa muuhun lainsäädäntö- ja markkinakehitykseen.

Lisäksi yhtenä tärkeänä syynä edellä mainitulle ratkaisulle on rahtikirjoja koskeva kansainvälinen sääntely, johon Suomen voimassaoleva kansallinen lainsäädäntö myös perustuu. Suomi on ratifioinut CMR-yleissopimuksen, johon on annettu valinnainen lisäpöytäkirja (Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note), joka koskee sähköisen rahtikirjan käyttöä tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa. Suomi on allekirjoittanut kyseisen sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan 2008. Tällä hetkellä lisäpöytäkirjan on ratifioinut vain yksi toista valtiota. CMR-yleissopimus estää sähköisen rahtikirjan vaatimisen pakollisena kansainvälisissä kuljetuksissa, kunnes sen lisäpöytäkirja on asianmukaisesti riittävän monessa sopimusvaltiossa ratifioitu. Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto mahdollistettiin Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä uuden Venäjä-sopimuksen (84–85/2016) tultua voimaan 22.12.2016.

3.3.3 Tieliikenteen ammattipätevydet

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyden saavuttamisessa on ehdotuksen valmistelussa selvitetty siirtymistä koepainotteiseen ammattipätevyden suorittamiseen. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin mukainen osaaminen olisi saavutettu näyttökokeilla. Perustason ammattipätevyden saavuttaminen nopeutetulla 140 tunnin koulutuksella olisi ehdotettu pysytettäväksi. Jatkokoulutukseen ei ole valmisteltu muutoksia. Jatkokoulutuksen osalta on valmistelun kuluessa pohdittu, onko perusteita lieventää sitä koskevia vaatimuksia. Ottaen huomioon vireillä oleva tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin muutosehdotus (Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta COM(2017) 47 final), ei jatkokoulutuksen osalta nähty kuitenkaan nähty aiheita muutoksille.

Koevaihtoehto olisi korvannut nykyisin käytössä olevan 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja se olisi oikeuttanut C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittamiseen 18-vuotiaana ja D-luokan linja-auton ajokortin suorittamiseen 21-vuotiaana.

Koevaihtoehto olisi edellyttänyt teoriakokeen ja käytännön kokeiden suorittamista ajokorttidirektiivin vaatimusten mukaisesti. Teoriakokeen vähimmäiskesto olisi ollut neljä tuntia ja käytännön kokeen kaksi tuntia. Käytännön koe olisi sisältänyt ajokokeen, jonka kesto olisi ollut vähintään 90 minuuttia. Osa ajokokeesta olisi voitu korvata simulaattorilla tai liikenteen ulkopuolisella alueella tehtävällä vaikeissa olosuhteissa toimimiseen keskittyvällä osiolla. Muutoksilla ei olisi ollut vaikutusta kuljettajalta edellytettäviin osaamisalueisiin, sillä kokeiden pe-

rustan olisi muodostanut direktiivissä määritelty oppiaineiden luettelo, joka olisi edelleen myös nopeutetun koulutuksen perustana.

Valmistelussa pohdittiin koevaihtoehtoon siirtymistä mahdollisia vaikutuksia kuljettajien taitoihin, sillä elinkeinoelämän kannalta on oleellista, että sille on jatkossakin tarjolla ammattitaitoisia kuljettajia. EU-lainsäätäjän näkökulmasta ammattitaidon osoittaminen näyttökokeella on riittävä tae osaamisesta – kuten edellä on todettu, kokeet perustuvat direktiivin vaatimuksiin. Näyttökoejärjestelmä on käytössä yli kymmenessä Euroopan maassa. Näissä maissa ammattipätevyden suorittaneet kuljettajat ajavat jo tänä päivänä myös Suomen maanteilla.

Ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä todettiin voitavan kuitenkin tehokkaasti viestiä erilaisista yhteiskunnallisista tavoitteista ja näkökohdista kuten ympäristö- ja liikenneturvallisuusnäkökohdista. Näyttökoevaihtoehdossa vastaavalle viestinnälle ei ole luontevaa paikkaa, mikä puoltaa koulutusvaihtoehdon säilyttämistä, vaikkakin näitä elementtejä käsitellään myös työpaikkakohtaisessa perehdyttämisessä. Kuljettajan on hallittava oman työnantajan toiminnan erityispiirteet: yritys perehdyttää työntekijänsä yrityksen toimintakulttuuriin ja käytössä olevaan kalustoon, laitteisiin ja järjestelmiin.

Ammattipätevyuden saavuttamismallia on tarkasteltu ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistä käsitelleessä työryhmässä, joka julkaisi raporttinsa vuonna 2014 (http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisu_10_2014.pdf?sequence=1). Ensisijaisesti nähtiin, että direktiiviä olisi saatava muutetuksi niin, että saman jäsenvaltion sisällä voitaisiin käyttää sekä näyttökoejärjestelmää että perustason ammattipätevyden hankkimista normaalimuotoisella koulutuksella. Komissio on tehnyt ehdotuksen niin kutsutun tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin muuttamiseksi (Ehdotus maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta annettavaksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi COM(2017) 47 final, (<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/FI/COM-2017-47-F1-FI-MAIN-PART-1.PDF>)). Muutosehdotus ei sisällä muutoksia järjestelmän valintaan koskevaan artiklaan. Muutosehdotuksen käsittely Euroopan unionin neuvostossa ja parlamentissa on kesken.

Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistä käsitellyt työryhmä on ehdottanut, että harkittaisiin siirtymistä näyttökoejärjestelmään, mikä voisi helpottaa koulutuksen toteutusta mahdollistamalla joustavampi koulutuksen järjestäminen ja helpottamalla koulutuksen muokkaamista kunkin koulutettavan henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti.

Vaikka siirtyminen koulutusvaihtoehdosta näyttökoevaihtoehtoon on ollut jo useamman vuoden harkinnassa, yksityiskohtaisia taloudellisia laskelmia vaikutuksista ei ole tehty. Nykyisen järjestelmän kustannukset ovat helpommin arvioitavissa, vaikkakin koulutuksen järjestämistä vasta riippuen ne vaihtelevat (ammattillisen koulutuksen tai Puolustusvoimien tuottaman koulutuksen yhteydessä kiinteät kustannukset ovat yhteisiä muun toiminnan kanssa, koulutettavien määrät voivat olla suuremmat, kun taas autokoulussa järjestettävän koulutuksen toteuttamisen kustannukset ovat helpommin kohdennettavissa). Henkilökohtaisen ajo-opetuksen kustannukset ovat arvioitavissa, luokkaopetuksen tuntihinta voi vaihdella enemmän. Markkinaehtoiset toimijat tarjoavat nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta hiukan yli 3 000 euron hintaan ja peruskestoista noin 5 000 euron hintaan.

Esityksen valmistelussa toimijoilta pyydettiin arvioita siitä, millaisia vaikutuksia siirtymisellä näyttökoehvaihtoehtoon olisi. Koulutuksenjärjestäjille järjestetyssä työpajassa pyydettiin myös toimijoilta vaikutusarvioita. Pyynnöistä huolimatta toimijat eivät esittäneet arvioita siitä, millaisia vaikutuksia muutoksella olisi ollut. On ilmeistä, että tiedossa olevat laajemmat ammatillisen koulutuksen uudistukset vaikeuttavat taloudellisten ja toiminnallisten vaikutusten arviointia.

Puolustusvoimissa suoritettavien ammattipätevyysnäkökulmasta harkinnassa ollut muutos olisi kohdistunut kolmannekseen nyt koulutettavista. Tällä hetkellä Puolustusvoimat kouluttaa kaksi kolmannesta ammattipätevyyskoulutettavistaan nopeutetulla koulutuksella. Tästä nopeutetusta koulutuksesta luopumista ei ole harkittu luovuttavaksi, joten muutoksella olisi ollut vaikutuksia kolmannekseen Puolustusvoimien koulutettavista (1000 varusmiestä/vuosi, noin 500 varusmiestä/saapumiserä). Perusmuotoisesta ammattipätevyyskoulutuksesta Puolustusvoimissa valmistuva kolmannes on nykyisellään kuitenkin sekä maanpuolustuksellisesti että elinkeinoelämän näkökulmasta tärkein osuus koulutettavista, koska he ovat reserviin siirryttyään suoraan käytettävissä raskaan liikenteen tehtävissä. Nopeutetun koulutuksen suorittaneet saavat ennen 21 ikävuottaan kuljettaa vain C1 ja C1E sekä D1 ja D1E ajoneuvoluokkien kalustoa.

Maanpuolustuksellisesta näkökulmasta ja valmiusnäkökulmasta on tärkeää varmistaa, että Puolustusvoimista valmistuu riittävä määrä täyden ammattipätevyden haltijoita. Vaikka tie liikenteen ammattipätevyysdirektiiviä ei sovelleta asevoimien kuljetuksiin, myös siviilipuolelle kelpaava Puolustusvoimissa hankittu pätevyys toimii hyvänä houkuttimena Puolustusvoimien maakuljetuspuolelle hakeutumiseen. Elinkeinoelämän näkökulmasta on välttämätöntä, että Puolustusvoimissa hankittu koulutus täyttää direktiivin vaatimukset.

Puolustusvoimat tuottaa koulutuksesta itse vain kolmanneksen ja hankkii kaksi kolmannesta koulutuksesta yksityisiltä koulutuksenjärjestäjiltä. Puolustusvoimat ovatkin koulutuksenjärjestäjille merkittävä asiakas. Tämän hetkinen sopimuskausi on käynnistynyt vuoden 2017 alusta.

Esitysluonnoksesta esitetyissä lausunnoissa ehdotettiin, että Suomessa otettaisiin käyttöön kummatkin ammattipätevyysdirektiivin mukaiset ammattipätevyys hankkimismenettelyt. Sidosryhmien keskuudessa on se käsitys, että esimerkiksi Saksassa näin jo toimittaisiin. Direktiivin 3 artiklan 1 a kohdan sanamuoto on kuitenkin hyvin selkeä. Sen mukaan jäsenvaltioiden on valittava kahden vaihtoehdon välillä, jotka ovat siis perustason ammattipätevyyskoulutuksen edellyttäminen taikka näyttökoemalli. Kummankin vaihtoehdon rinnalla jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön nopeutetun koulutuksen mallin, jossa ammattipätevyys saavuttamiskäyrät ovat korkeammat. Valmistelun kuluessa varmistettiin Saksasta, että siellä on käytössä näyttökoemalli ja nopeutetun koulutuksen malli, mutta direktiivin mukainen normaali mittainen perustason ammattipätevyyskoulutus ei ole siellä käytössä. Komission kantaa direktiivin tulkinnassa on pyritty selvittämään, mutta korkeamman tason tai virallisia kannanottoja ei ole saatu. Asiantuntijatasolla on todettu direktiivin sanamuodon olevan selkeä. Luonnollisesti varmuutta ei ole siitä, puuttuisiko komissio Suomen toimintaan, jos sanamuodon vastaisesti toimittaisiin. Tarkasteltavana olevan ammattipätevyysdirektiivin muutoksen käsittelyssä Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on raportissaan kiinnittänyt huomiota siihen, että molempien vaihtoehtojen pitäisi olla käytettävissä ([https://dm.eesc.europa.eu/EESCDocumentSearch/Pages/opinionsresults.aspx?k=\(documenttype:AC\)%20\(documentlanguage:fi\)%20\(documentnumber:1181\)%20\(documentyear:2017\)](https://dm.eesc.europa.eu/EESCDocumentSearch/Pages/opinionsresults.aspx?k=(documenttype:AC)%20(documentlanguage:fi)%20(documentnumber:1181)%20(documentyear:2017))).

Käsittelyn tässä vaiheessa ei ole mahdollista arvioida, johtaako tämä aloite direktiivin muutokseen.

Esityksen valmistelun yhteydessä on keskusteltu työnjaosta liikenne- ja viestintäministeriön ja opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan kesken. Koska opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala toimii tieliikenteen ammattipätevyyskouluttajien lupa- ja valvontaviranomaisena ammatillisen koulutuksen yhteydessä tapahtuvassa toiminnassa ja Liikenteen turvallisuusvirasto muussa toiminnassa, on pohdittu, onko perusteltua, että kahdella eri hallinnonalalla hoidetaan tällaisia rinnakkaisia tehtäviä ja onko järkevää ja tarkoituksenmukaista, että perustason ammattipätevyyskoulutuksessa noudatettavan opetussuunnitelman vahvistaa opetushallitus, kun taas jatkokoulutuksen koulutusohjelman vahvistaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusviraston roolin vahvistamista perustason ammattipätevyyskoulutuksen viranomaistehtävissä harkittiin, koska virastolla on tieliikenteen toimijoita valvovana viranomaisena hyvä käytännön tuntuma siitä, mitä tietoja ja taitoja käytännössä edellytetään, se on jo vastannut jatkokoulutukseen liittyvistä viranomaistehtävistä ja se on muutoinkin tieliikenteen lupaviranomainen. Ammatillisen tutkinnon yhteydessä ammattipätevyyskoulutusta tuottavien koulutuksenjärjestäjien osuus on kuitenkin lähes puolet perustason ammattipätevyyskoulutusta tarjoavista toimijoista, ja heidän osaltaan nähtiin nykymallin toteuttavan paremmin yhden luvun periaatetta.

Koska tältä osin ei tuotu esille vahvoja muutostarpeita, ei tässä esityksessä ehdoteta muutoksia viranomaisten väliseen työnjakoon.

3.3.4 Muutokset rautatieliikenteessä

Veturinkuljettajadirektiivin ja sen nojalla annettujen komission päätösten täytäntöönpanosääntöksiä lukuun ottamatta muu rautateiden liikenneturvallisuustehtäviä koskeva sääntely on pääosin kansallista. Sääntely on myös joiltain osin tiukempaa kuin EU-lainsäädäntö edellyttäisi.

Kansalliset lupavaatimukset lisäävät hallinnollista taakkaa niin olemassa olevien kuin alalle tulevien toimijoiden osalta, ja kuormittavat viranomaista. Näitä vaatimuksia on perusteltu niiden turvallisuusvaikutuksilla. Rautatieliikenteen harjoittamisessa on kuitenkin monen muun liikennemuodon tavoin siirrytty turvallisuusjohtamisjärjestelmämalliin, jossa turvallisuutta hallinnoidaan siten, että toimijat tunnistavat turvallisuuteen vaikuttavat tehtävänsä ja määrittävät keinoja hallita turvallisuutta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä kattaa myös henkilöstön, sen osaamisen ja osaamisen kehittämistarpeet.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmämallissa viranomaisen määrittämät kansalliset lupavaatimukset eivät enää tuo sitä lisäarvoa, jota niillä on perinteisesti tavoiteltu. Kansallista sääntelyä on syytä karsia ja siirtyä useimpien muiden EU:n jäsenvaltioiden tavoin sellaiseen sääntelyyn, jossa rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijat määrittävät turvallisuusjohtamisjärjestelmässään turvallisuuteen vaikuttavat tehtävänsä ja niitä koskevat toimintatapansa sekä niistä seuraavat henkilöstön kehittämistarpeet.

3.3.5 Koti- ja matkailupalveluyritysten sekä vastaavien toimijoiden oikeus harjoittaa taksiliikennettä ilman lupaa

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti liikennekaarta koskevasta hallituksen esityksestä antamassaan mietinnössä (LiVM 3/2017 vp) huomiota siihen, että lakiehdotuksen perusteella koti- ja matkailupalveluihin liittyvät henkilökuljetukset eivät olisi enää vapautettuja liikennelupavaatimuksesta. Valiokunta kehotti mietinnössään tarkastelemaan lainsäädäntökokonaisuuden toisessa vaiheessa sitä, tulisiko lupavaatimukseen lisätä jonkinlainen rajanveto sellaista toimintaa varten, jossa henkilöiden kuljettaminen on vain hyvin pieni osa jotain kokonaan muuta palvelukokonaisuutta. Lausunnoilla olleeseen liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevaan hallituksen esitysluonnokseen sisältyi ehdotus tämän poikkeuksen palauttamisesta, mutta tarkempia vaikutusarvioita ei vielä esitetty.

Palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla on toistaiseksi saanut kuljettaa henkilöitä ilman taksilupaa, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Toimintaan sovellettavan taksiliikennelain esitöissä kohtaa on täsmennetty vielä siten, ettei palvelukokonaisuudeksi katsota esimerkiksi lentokenttäkuljetukset sisältävää hotelliyöpymistä ja että palvelukokonaisuus hinnoitellaan kokonaispakettina, ilman kuljetuksesta perittäviä lisämaksuja. Poikkeus on ollut taksiliikennelain aikaan perusteltu, sillä taksiluvan saaminen on ollut erittäin hankalaa ja taksitoimintaan on sisällynyt muun muassa asemapaikkaan ja päivystämiseen liittyen tiukkoja velvoitteita, joiden täyttäminen olisi käytännössä estänyt palvelupaketteihin sidottujen kuljetusten tarjoamisen.

Liikenteen palveluista annetun lain voimaantullessa lakisääteiset päivystys- ja ajovelvoitteet poistuvat ja taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavien lupien saaminen helpottuu oleellisesti, jolloin nykyisen kaltaiselle poikkeukselle ei ole samanlaista perustetta. Koti- ja matkailupalveluyritysten ei tarvitse sitoutua ajo- tai päivystysvelvoitteeseen, vaikka ne taksiliikenneluvan hakisivatkin. Tämä kuitenkin tarkoittaa, että näiden yritysten on täysimääräisesti noudatettava taksiliikennettä koskevia vaatimuksia, mikä tarkoittaa muun muassa sitä, että kuljettajilla on oltava taksinkuljettajan ajolupa ja matkan hinta on ilmoitettava määräysten mukaisesti. Niille koti- ja matkailupalveluyrityksille, jotka ovat nykyisin tarjonneet henkilökuljetuksia osana palvelukokonaisuuksia, tulee lisävelvoitteita nykyiseen verrattuna. Uudet velvoitteet ja erityisesti taksinkuljettajan kokeen suorittaminen voi lisätä kuljettajien osaamista ja helpottaa yritystoiminnan valvontaa, mutta toisaalta ne voivat muodostua kynnykseksi kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi osana muuta yritystoimintaa. Onkin odotettavissa, että uudistuksella on tältä osin kuljetuspalvelujen tarjontaa vähentävä vaikutus.

Hallituksen esitysluonnoksesta annetuissa lausunnoissa kuljetusalan toimijat suhtautuvat kriittisesti koti- ja matkailuyrittäjille esitettyyn poikkeukseen henkilöiden kuljettamiseen ilman taksiliikennelupaa pienimuotoisessa toiminnassa. Kirjauksen nähtiin heikentävän asiakasturvallisuutta, mahdollistavan harmaata taloutta ja aiheuttavan tulkintaongelmia lain valvonnassa.

Matkailualan ja teollisuuden etujärjestöt puolestaan kannattivat esitystä. MaRa ry katsoi, että poikkeuksen säilyttäminen olisi perusteltua, vaikka henkilöliikenteen lupien saamista helpottaankin nykyisestä. Luvan edellyttäminen matkailu- tai majoituspalveluja tarjoavilta yrityksiltä niiden kuljettaessa asiakkaitaan säännöksen tarkoittamissa olosuhteissa olisi tarpeettoman raskas viranomaisvelvoite kuljetuksen merkitykseen nähden. Kuljetuksen hankkiminen alihankintana kasvattaa matkailuyrityksen kustannuksia, mikä nostaa matkailupalveluiden hintaa. Poikkeuksen säilyttäminen ei kasvattaisi matkailualalla harmaan talouden riskiä, sillä yrityksiin kohdistuu muutoinkin viranomaisvalvontaa ja niiden pääasiallinen toiminta vaatii rekisteröitymistä työnantaja-, arvonlisävero- ja ennakonpidätysrekistereihin.

Poliisihallitus katsoi, että säännös voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Kansaneläkelaitos otti esille kysymyksen siitä, voisiko tällaista ei-ammattimaista kuljettamista korvata lainkaan yhteiskunnan varoista, kun luvanvaraisuuteen liittyvät laatukriteerit eivät täyty.

Taloudellisen vaikutuksen mittakaavaa on vaikea arvioida, sillä ei ole tarkkaan tiedossa, kuinka moni koti- tai matkailupalveluyritys tarjoaa tällä hetkellä kuljetuspalveluja. Karkean arvi- on mukaan tällaisia yrityksiä voisi olla tällä hetkellä noin tuhat. On äärimmäisen vaikea arvi- oida, kuinka suuri sellaisten yritysten joukko on, jotka eivät tällä hetkellä tarjoa kuljetuspalve- luja, mutta jotka voisivat tehdä näin tulevaisuudessa. Poikkeuksen poistaminen aiheuttaa ny- kyisin kuljetuspalveluja tarjoaville koti- ja matkailupalveluyrityksille kertaluontoisesti noin 600–800 euron kertakustannuksen, jos he haluavat tätä palvelua jatkaa. Tämän lisäksi vuotui- set valvontamaksut ja muiden lainsäädännön velvoitteiden täyttäminen toisi yksittäiselle yri- tykselle vuosittain noin 50 euron hallinnollisen lisäkustannuksen. Lupakulut suhteessa keski- määräiseen liikevaihtoon olisivat kotipalveluyritysten osalta 0,4 % ja matkailuyritysten osalta 0,04 %. Kokonaisuudessaan koti- ja matkailupalveluyrityksille aiheutuva kustannus olisi noin miljoonan euron luokkaa.

Harmaan talouden torjumisen näkökulmasta voidaan todeta, että koti- ja matkailupalvelut ovat toimialoina jo erityisessä viranomaisvalvonnassa ja sitä kautta verottajan vaikutuspiirissä.

Turvallisuusvaikutuksista merkityksellistä olisi, että näissä palveluissa kuljettajan rikostausto- ja ei tarkistettaisi, toisin kuin taksinkuljettajan tausta. Liikenneturvallisuusvaikutuksia ei voida pitää merkittävänä, koska taksinkuljettajallekin riittää henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus.

Nykyisin poikkeus on rajattu koti- ja matkailupalveluja tarjoaviin palveluyrityksiin. Liikenne- ja viestintävaliokunta kuitenkin kehotti tarkastelemaan laajemmin kaikkia palveluyrityksiä, joiden osana kuljetuspalvelu voisi olla, mutta joka kuitenkin muodostaisi vain hyvin pienen osan kokonaisuudesta. Tällaisten rajanvetojen tekeminen lainsäädännössä on haastavaa. Ny- kyisinkään ei ole tiedossa, miten suuren osan kuljetustoiminta muodostaa koti- ja matkailu- palvelujen liiketoiminnasta tai palvelukokonaisuuksista. Olisi myös haastavaa etukäteen arvi- oida millaisten palvelukokonaisuuksien yhteydessä kuljetuspalveluja keksitään tarjota. Tästä näkökulmasta tarkasteltuna poikkeus olisi pitänyt muotoilla hyvin väljäksi. Luonnoksessa hal- lituksen esitykseksi poikkeus olikin esitetty laajennettavaksi nykyisestä, koti- ja matkailupal- velujen rinnalle oli nostettu vastaavat palvelut, joissa kuljetus on vain pieni osa palveluntarjo- ajan tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

Vaihtoehtoja punnittaessa kummassakin ratkaisumallissa oli nähtävissä omat etunsa ja haittan- sa. Ottaen huomioon, että taksiliikenneluvan hakemisesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia ei voida pitää kohtuuttomina ja että palvelut voidaan hankkia luvan haltijoilta, ehdotetaan, että koti- ja matkailupalveluja sekä vastaavia palveluja koskevaa poikkeusta ei si- sällytetä lakiin.

3.3.6 Linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Kansallinen linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskeva lainsäädäntömme on ollut EU- vaatimuksia tiukempi kuljettaessa ajoneuvoja, joita käytetään muihin kuin kaupallisiin hen- kilö- tai tavarakuljetuksiin yksityiskäytössä. EU:n tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi ei näissä tilanteissa edellytä kuljettajalta ammattipätevyyttä. Suomessa on ammattipätevyysvaa-

timuksesta vapautettu vain ne kuljetukset, joissa linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvi- en kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa. Suomessa on alleviivattu ammattitaidon tarvetta esimerkiksi urheiluseurojen linja-autokuljetuksissa näiden kuljetusten turvallisuuden varmistamiseksi. Liikenteen palvelulain ensimmäisessä vaiheessa esitettiin, että Suomessa olisi siirrytty käyttämään direktiivin muotoilua, mutta eduskunta hylkäsi ehdotuk- sen ja katsoi, että asia tulee arvioida perusteellisesti myöhemmin muiden ammattipätevyyttä koskevien säännösten valmistelun yhteydessä.

Lausunnolla olleessa hallituksen esitysluonnoksessa oli ehdotettu ratkaisumallia, jossa ammat- tipätevyyttä ei tällaisissa yksityisissä, ei-kaupallisissa kuljetuksissa edellytettäisi, jos matkus- tajat tai heidän edunvalvojansa olisivat tietoisia ammattipätevyyden puutteesta. Tämä ratkai- sumalli ei saanut lainkaan kannatusta, mutta myöskään muita, nykysäännöstä joustavoittavia muotoiluja ei lausunnoissa ehdotettu.

Sidosryhmien kanssa käydyissä keskusteluissa on ollut esillä, että nykyinen säännös voi johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin silloin, kun pikkubussia käytetään kuin henkilöautoa ison perheen ajoneuvona. Vaikka perhekoot ovat pienentyneet, on Suomessa kuitenkin paljon perheitä, jot- ka eivät mahdu henkilöautoiksi luokiteltaviin tila-autoihin ja jotka voivat sen vuoksi hankkia perheen käyttöautoksi pikkubussin. Nykyisestä muotoilusta seuraa, että tällaisen pikkubussin matkustajaksi ei saa tulla kuin samassa taloudessa asuvia henkilöitä eli tällainen perhe ei voi tarjota kyytiä esimerkiksi isovanhemmille tai kotoa pois muuttaneille lapsille.

Lausuntokierroksen päättymisen jälkeen muutosehdotusta vastustaneille tahoihin oltiin yhtey- dessä sen selvittämiseksi, olisiko yhteisymmärrystä löydettävissä tällaisesta henkilöau- tonomaisesta käytöstä, jossa ulkopuolisten kyytiin tulijoiden määrä olisi rajoitettu. Huolena on ollut, että poikkeusta käytettäisiin vastoin tavoitteita esimerkiksi urheiluseurakuljetuksissa niin, että kalustosta ja kuljettajan pätevydestä tingittäisiin kustannussäästöyistä. Jos ulko- puolisten kyytiin tulijoiden sallittu määrä on rajattu pieneksi, ei se mahdollistaisi tämänkal- taista kustannussäästöjen tavoittelua. Sidosryhmät esittivät, että poikkeus rajattaisiin vain pik- kubusseihin eli D1-luokan ajoneuvoihin. Henkilöautonomaisena käyttöä voidaan pitää, jos kyydissä on samassa taloudessa asuvien lisäksi korkeintaan kolme henkilöä. D-luokan ajoneu- vojen osalta ei nähty perusteita ammattipätevyysvaatimuksen joustavoittamiseksi.

3.3.7 Merenkulun ammattipätevytydet

3.3.7.1 *Merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksyminen*

Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet edellyttävät, että merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutus hyväksytään STCW-yleissopimuksen mukaisesti. Merenkulun koulutuksen järjes- täjien ja koulutuksen hyväksynnän osalta toimivaltaisen viranomaisen rooli soveltuisi joko opetushallinnon alalta Opetushallitukselle tai liikennehallinnon alalta Liikenteen turvallisuus- virastolle. Koska kyse on STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin asettamien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanosta ja hyväksynnässä arvioidaan sitä, että koulu- tuksen järjestäjä ja pätevyysiin tai lisäpätevyysiin johtava koulutus täyttävät STCW- yleissopimuksen vaatimukset, ehdotetaan, että toimivaltainen viranomainen olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää STCW-yleissopimuksen mukaiset merenkulun pätevytydet ja lisäpätevytydet ja sillä on tehtävän edellyttämää erityisasiantunte- musta STCW-yleissopimuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto osallistuu myös STCW-

yleissopimuksen muutosten valmisteluun IMOssa, minkä vuoksi sillä on myös tieto tulossa olevista yleissopimuksen muutoksista.

3.3.7.2 *Merimieslääkärijärjestelmän uudistaminen*

Merimieslääkärijärjestelmää on Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuen kehitettävä joka tapauksessa. STCW-yleissopimus edellyttää laatujärjestelmää, jollaista Suomessa vielä ei ole. Järjestelmää on mahdollista lähteä kehittämään nykyjärjestelmän puitteissa tai siirtyä ilmailussa ja rautatieliikenteessä käytössä olevaan malliin, jossa liikenteen lääkärijärjestelmää hallinnoi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalalla uudistukset olisi toteutettava erillishankkeena, joka vaikuttaisi Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valviraan. Liikenteen hallinnonalalla kyse olisi Liikenteen turvallisuusviraston liikennelääketieteen yksikön toimivallan laajentamisesta samantyyppisistä tehtävistä ilmailun ja rautatien osa-alueilla merenkulkuun. Liikenteen turvallisuusvirastolla on jo rooli laivaväen terveystarkastuksissa. Se myöntää laivaväen ammattipätevyyden osoittamiseksi edellytettävät pätevyyskirjat, lisäpätevyystodistukset ja kelpoisuustodistukset, ja näiden myöntämisessä on otettava huomioon terveysvaatimusten täyttyminen. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lisäksi jo nykyisin toimivaltansa puitteissa poikkeuslupia terveysvaatimuksista.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.1.1 Vaikutukset kotitalouksiin

Nyt tarkasteltavana olevan ehdotuksen vaikutukset kotitalouksiin ovat luonteeltaan välillisiä seurauksia kuljetusalan kustannusmuutosten vaikutuksista kuljetuspalvelujen hintoihin. Digitalisaation mukanaan tuomia vaikutuksia kotitalouksiin on pidettävä positiivisina. Palvelut ovat helpommin saavutettavissa ja arvioitavissa, mikä parantaa kotitalouksien valinnan mahdollisuuksia. Paremmat mahdollisuudet hyödyntää liikennejärjestelmää tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä ja tuo mukanaan positiivisia yhteiskunnallisia vaikutuksia, mikä puolestaan heijastuu positiivisina vaikutuksina kotitalouksiin asti.

4.1.1.1 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset kotitalouksiin

Kuten liikenteen palveluista annetun lain ensimmäistä vaihetta koskevassa hallituksen esityksessä (161/2016 vp) tuotiin esille, lain tavoitteena on mahdollistaa uudenlaiset liikenteen ja liikkumisen palvelut. Tämän tavoitteen toteutumisella olisi erittäin merkittävä vaikutus kotitalouksille. Tämä johtuu erityisesti siitä, että liikenne on merkittävä kuluerä kotitalouksille. Tilastokeskuksen tuoreimman kotitalouksien kulutustutkimuksen mukaan vuonna 2012 Suomen kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 19 miljardia euroa, joka on 17 prosenttia kotitalouksien kulutusmenoista. Ajanjaksolla 1985–2012 tarkasteltuna liikenteen ja elintarvikkeiden osuudet ovat säilyneet koko 27 vuoden jakson ajan asumisen jälkeen suurimpina kulutuserinä. Liikennemenojen kasvu on ollut nopeampaa kuin elintarvikemenojen.

Kotitalouksien liikennemenoista ehdottomasti suurimman osan muodostaa oman auton hankinta ja käyttö. Henkilöauton omistuksen ja käytön kustannukset olivat vuonna 2012 Suomes-

sa 15,1 miljardia euroa. Muuhun liikenteeseen käytettiin Tilastokeskuksen kotitalouksien kulustilastojen mukaan 3,89 miljardia euroa. Tästä esimerkiksi linja-automatkoihin käytettiin 0,66 miljardia euroa, taksimatkoihin 0,17 miljardia euroa sekä junamatkoihin 0,39 miljardia euroa. Kuitenkin omaa autoa käytetään vain viisi prosenttia ajasta, 95 prosenttia ajasta se on käyttämättömänä. Uusien liikkumisen palveluiden arvioidaan vähentävän oman auton käytön tarvetta erityisesti suuremmissa kaupungeissa. Maaseutumaisessa asumisessa oma auto säilyttäneenä pitkään asemansa, mutta uudet mahdollisuudet voivat pidemmällä tähtäimellä vähentää yksittäisten kotitalouksien tarvetta omistaa useampia henkilöautoja. Kotitalouksien näkökulmasta kaikki toimet, jotka vähentävät tarvetta oman auton hankkimiselle, merkitsevät mahdollisuuksia säästöihin.

Liikenteen rekisteriuudistuksen osalta asiakkaan kannalta merkittävintä on, että uudistuksen myötä tiedon hyödynnettävyys eri tarkoituksissa parantuu. Vaikutukset ovat pääosin välillisiä. Uudistus tekee yksityisasiakkaan palvelusta sujuvampaa ja vähentää asiointitarvetta. Asiointin kustannukset voivat välillisesti laskea, kun esimerkiksi valokuvaa tai muuta asiakirjaa ei tarvitse erikseen toimittaa useaan tarkoitukseen. Asiakkaan kustannussäästö vaihtelee edellytetyn asiakirjan ja asiakkaan tarvitsemien palveluiden mukaan. Esimerkiksi nykyisten kuljettajien lupakirjojen määrien perusteella voidaan arvioida, että vähintään 20 000 henkilöllä on usean eri liikennemuodon lupakirja (lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto). Jos mahdollisuudesta hyödyntää esimerkiksi valokuvaa tai muuta asiakirjaa useassa käyttötarkoituksessa syntyvä kustannussäästö olisi esimerkiksi 20-50 euroa, muodostuisi yksityisten asiakkaiden kertaluonteiseksi hyödyksi 400 000-1 000 000 euroa. Hyödyn suuruusluokka on jossain määrin suuntaa antava. Arviointia varten ei ole saatavissa tarkkaa tietoa niiden asiakkaiden määrästä, jotka asioivat Liikenteen turvallisuusvirastossa useassa eri ominaisuudessa niin, että aiemmin toimitetut asiakirjat ovat vielä voimassa tai muutoin eri käyttötarkoitusten edellyttämien vaatimusten mukaisia. Tässä esimerkissä asiakirjan hyödyntämisestä useisiin käyttötarkoituksiin aiheutuu yrityksille, kuten valokuvausliikkeille, kustannusvaikutuksia liiketoiminnan vähentämisenä. Näitä vaikutuksia on kuitenkin tässä vaiheessa vaikea kohdentaa tarkasti, kun tiedossa ei vielä ole, mitä eri asiakirjoja voidaan hyödyntää ja miten laajaa hyödynnettävyys on.

Lakiesityksessä liikenneasioiden rekisteristä mahdollistetaan rekisterin tietojen laaja luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Tämä tukee liikkumispalveluiden markkinoiden kehittymistä. Luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin mahdollistaa uusien kuluttajien sovellusten ja palveluiden syntymisen ja tukee siten uusien liikkumisen tapojen ja sähköisen palvelukulttuurin syntyä. Kuluttajan hyötynä on tietojen ajantasaisuus ja sen myötä asioinnin nopeutuminen ja asiointikokemuksen parantuminen kuluttajan hankkiessa esimerkiksi huolto- ja varaosapalveluita. Muutosten ennakoidaan vaikuttavan tuotetun sovelluksen tai palvelun hinnoitteluun loppukäyttäjälle: tarjonnan laajentuessa ja kilpailun lisääntyessä palveluiden kuluttajahinnat pienentyvät. Asiakkaan hyötyihin vaikuttavat voimakkaasti kehittyvien palveluiden luonne ja käyttöönottoaste, minkä vuoksi palveluiden tuomille kustannus- ja aikasäästöille on vaikea arvioida suuruusluokkaa. Helsingin seudun joukkoliikenteessä kuukauden kausilippu maksaa nykyisin käyttöalueen mukaan noin 50 - 100 euroa. Tätä voidaan hyödyntää rajarvona sille, milloin liikkumispalvelusta alkaa olla siinä määrin lisäarvoa, että se houkuttelee käyttäjiä. Jos liikkumispalvelun käyttäjä säästää yhden kuukauden lipun, vaikka käyttäisi palvelun kautta samoja joukkoliikennevälineitä, on palvelu varmasti kiinnostava. Liikkumispalveluiden käyttö käynnistyy todennäköisimmin kaupunkien alueella, missä palveluiden yhdistelyyn on parhaat edellytykset. Palveluiden käyttö yleistyy todennäköisimmin ensin paljon joukkoliikennettä käyttävien ja satunnaisesti henkilöautoa tarvitsevien keskuudessa. Liikkuja-ryhmiä tehdyn tutkimuksen (Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusai-

HE 145/2017 vp

neistossa, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2007) perusteella voidaan arvioida, että tällaisista potentiaalisesti liikkumispalveluista kiinnostuneita eri kulkutapoja monipuolisesti käyttäviä on noin 20 - 40 % väestöstä. Osuus ei todennäköisesti ole ainakaan pienentynyt kymmenessä vuodessa, kun huomioidaan muun muassa joukkoliikenteen ja polkupyöräilyn palvelutason parantuminen. Suomen kymmenen suurimman kaupungin väestöstä 20 - 40 % tarkoittaa noin 435 000 - 870 000 henkilöä. Liikkumispalveluiden käytöstä kuluttajille aiheutuvan vuotuisen kustannus- ja aikasäästöhyödyn voidaan siis arvioida asettuvan 22 - 87 miljoonan tasolle.

Lisäksi lakiesityksen mahdollistama viranomaispalvelun kehittäminen ja erityisesti omadata-konseptin toteuttaminen toisi kuluttajille pitkällä aikavälillä noin 5 miljoonan euron suuruisen hyödyn säästyneinä asiakasmaksuissa. Kymmenen vuoden aikajaksolle vähittäin toteutettavasti arvioituna hyödyn suuruusluokka olisi noin 16 - 24 miljoonaa euroa (diskonttokorko 3,5 %). Vaikka esimerkiksi 5 %:n korkotasoa voidaan pitää hyvänä peruskorkotasona, on tässä esityksessä diskonttokorkona käytetty Liikenneviraston ohjeiden mukaista 3,5 %, jonka arvioidaan paremmin vastaavan riskittömän sijoituksen reaalikorkoa (Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2013, Liikenneviraston ohjeita 1/2015).

Liikkumispalveluiden määrän, hinnoittelun ja käytön seuranta käynnistetään lain liikenteen palveluista ensimmäisessä vaiheessa esitettyjen muutosten pohjalta.

Taulukko. Arvio kotitalouksien asioinnin sujuvuuden kasvusta ja liikkumispalveluiden kehityksestä saaman hyödyn suuruusluokasta kymmenen vuoden tarkastelujaksolla (diskonttokorko 3,5 %).

	hyötyvien henkilöiden määrä	hyöty (milj. euroa)
Asioinnin sujuvuuden kasvu (esim. asiakirjan uudelleenkäyttö, toistuvuus 5 vuoden välein)	20 000	1-2
Liikkumispalvelut (olettaen, että täysi 50-100 euron hyötypotentiaali saavutetaan 5 vuodessa)	435 000-870 000	140-561

Liikenneasioiden rekisteriä koskevalla rekisterien sisältöä yhtenäistävällä lakiesityksen osalla ei ole suoria vaikutuksia yksityisille asiakkaille, koska nykyisten rekisterien sisältämä tieto ei pääosin muutu eikä lakiesitys vaikuta esimerkiksi lupien hakemisprosesseihin. Kansalaisten hakemusmaksut ja muut maksut säilyvät nykyisellä tasollaan.

4.1.1.2 Ilmailuun liittyvien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Ilmailun osalta esityksellä ei arvioida olevan vaikutuksia kotitalouksiin.

4.1.1.3 Merenkulkuun liittyvien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Esitetyllä merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksynnän käyttöönotolla ei olisi vaikutusta toisen asteen koulutusta tai ammattikorkeakoulututkintoa suorittavien opiske-

lijoiden asiakashintoihin, koska koulutus on Suomessa maksutonta. Täydennys- ja lisäpätevyyskoulutukset sen sijaan ovat nykyisinkin maksullisia. Liikenteen turvallisuusviraston tekemän maksullisen arvioinnin ja hyväksynnän kustannukset siirtyvät todennäköisesti kurssien hintoihin. Korotuksen arvioidaan kuitenkin olevan vähäinen johtuen siitä, että koulutuskeskuksen hyväksyntä on voimassa toistaiseksi, ja koulutuskeskuksen maksaman hyväksyntämaksun suuruus arvioidaan olevan korkeintaan noin 600 euroa yksittäistä kurssia kohti. Kustannus jakautuu kunkin kurssin osalta useammalle vuodelle, mikä pienentää yksittäisen kurssiin osallistujan lisäkustannusta.

Toisaalta merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen STCW-yleissopimuksen mukaisuuden varmistaminen ja koulutuksen sisältöjen arviointi ja yhdenmukaisuuden parantaminen parantaa opiskelijan oikeusturvaa. Yhdenmukaisuus tukee mahdollisuutta vaihtaa koulutusyksiköstä toiseen.

Merimiestilastojen mukaan Suomessa on vuosina 2011–2015 työskennellyt keskimäärin 9 500 merenkulkijaa vuosittain. Merimieslääkärijärjestelmän muutosehdotuksilla ei arvioida pääosin olevan vaikutuksia merimieslääkärintarkastuksen asiakashintaan. Asiakashintojen vaihtelu on nykyisinkin suurta ja yksityiset toimijat hinnoittelevat palvelunsa itsenäisesti.

Merimieslääkäreiden pätevyyden ja toiminnan hallinnan ja valvonnan ajanmukaisuuden myötä merimieslääkärien palvelun laatu olisi tasaisempi, osaamisen ylläpitäminen valvottua ja yhteystiedot ajan tasalla. Tällä olisi myönteinen vaikutus laivaväen oikeusturvan kannalta.

Laivaväen tilanne säilyisi merimieslääkärintarkastusten osalta nykyisellään eikä muutoksella näin ollen ole odotettavissa vaikutuksia merenkulun turvallisuutta varmistavaan perustavoitukseen. Merimieslääkärintarkastuksessa käyvien osalta hoitavan lääkärin ilmoitusvelvollisuus tarkoittaisi parantunutta varmuutta alusten miehistön toimintakykyisyydestä. Toisaalta osalle laivaväestä tämä voi tarkoittaa kelpoisuuden menetystä.

4.1.1.4 Maaliikennettä koskevien muutosten vaikutus kotitalouksiin

Tieliikennettä koskevat muutokset ovat niin vähäisiä, ettei niillä juurikaan ole vaikutuksia kotitalouksiin. Käytännön vaikutuksia voi olla pikkubussin henkilöautonomainen käytön sallimisella ilman ammattipätevyyttä. Suurissa perheissä on tila-auton ja pikkubussin välillä tehtävää valintaa voinut osaltaan ohjata se, että voimassa olevan lainsäädännön mukaan pikkubussin kyydissä saa olla kuljettajan lisäksi ainoastaan samassa taloudessa asuvia henkilöitä. Pikkubussin henkilöautonomainen käyttö, jossa kyydissä voi olla satunnaisesti yksittäisiä muita sukulaisia, ystäviä tai tuttavuuksia, ei ole ollut sallittua. Nyt esitetyllä säännöksellä, jonka mukaan pikkubussin kyydissä voi kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien henkilöiden lisäksi olla enintään kolme muuta henkilöä, avataan mahdollisuus pikkubussin henkilöautonomaiseen käyttöön.

Rautatieliikennettä koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan vaikutuksia kotitalouksiin.

4.1.2 Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin

4.1.2.1 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin

Digitalisaation edistäminen on yksi pääministeri Sipilän hallitusohjelman strategisista painopisteistä. Hallituksen yhtenä tavoitteena on, että julkinen päätöksenteko on innovatiivisesti mahdollistanut ja luonut Suomeen suotuisan toimintaympäristön digitaalisille palveluille ja teollisen internetin sovelluksille ja uusille liiketoimintamalleille. Tähän pyritään muun muassa Digitalisoidaan julkiset palvelut -kärkihankkeella sekä Rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristö -kärkihankkeella. Ensimmäisen osalta yhtenä toimenpiteenä on, että vahvistetaan kansalaisten oikeutta valvoa ja päättää itseään koskevien tietojen käytöstä, samalla varmistetaan tietojen sujuva siirtyminen viranomaisten välillä. Toisen osalta yhtenä toimenpiteenä on, että lainsäädäntötoimin edistetään uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa ja että luodaan avoimella datalla ja tietovarantojen paremmalla hyödyntämisellä edellytyksiä uusille liiketoimintatiedoille. (Hallituksen julkaisusarja 10/2015: Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma, s. 26 - 27.)

Osana Rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristö -kärkihanketta valtioneuvosto teki 19.5.2016 periaatepäätöksen datan hyödyntämisestä liiketoiminnassa. Periaatepäätöksen toimenpiteiden mukaan muun muassa

- avoimen tiedon kulttuuria kehitetään julkisella sektorilla ja tuetaan kokeiluja,
- avoimeen lähdekoodiin perustuvien julkisten ja yksityisten toimijoiden tarjoamien tietopalvelujen ja rajapintapalveluiden käyttöä edistetään datojen jakamiseen ja hyödyntämiseen palvelukehityksessä,
- datan käyttöä mahdollistetaan kannustavalla sääntelyllä ja
- omadata-mallin käyttöönottoa edistetään.

Sinänsä avoimen datan politiikka ei ole Suomessa uusi asia, vaan sitä on jo pitkään edistetty määrätietoisesti niin valtiovaraministeriön johdolla koko julkishallinnossa kuin liikenne- ja viestintäsektorilla. Esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 2012 työryhmän, jonka tehtävänä oli tehdä ehdotuksia ja toteuttaa tarvittavia toimia liikenne- ja viestintätiedon uudelleenkäytön edistämiseksi (Liikenteen ja viestinnän avoin tieto -työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 10/2013). Nyt ollaankin siinä vaiheessa, jossa yksinomaan avaamisen sijasta pyritään tukemaan tiedon hyödyntämistä. Ehdotuksella pyritään edistämään näitä kaikkia periaatepäätöksen ja hallitusohjelman tavoitteita: myös aiemmin henkilö-tietoja sisältäneitä aineistoja julkaistaan anonymisoituna, tiedonluovutustapoja modernisoidaan käyttämällä rajapintoja sekä vahvistetaan henkilön oman datan hallintaa.



Kuvan lähde: Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017: Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, s. 61.

Tammikuussa 2017 valmistui selvitys liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan datan avaaminen ja hyödyntäminen liiketoiminnassa ja päätöksenteossa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 1/2017). Selvityksessä todetaan, että julkisen datan avaaminen on edistynyt hallinnonalalla hyvin ja suurin osa merkittävästä aineistosta saatiin hallinnonalalla avattua vuoden 2016 loppuun mennessä. Sitä vastoin haasteellista on muun muassa henkilötietoja ja liikesalaisuuksia sisältävä data, jota on erityisesti Liikenteen turvallisuusvirastolla ja Viestintävirastolla. Näin ollen selvityksessä suositellaankin, että datan avaamista vauhditetaan niiltä osin kuin tietoa ei ole vielä avattu ja siirretään hallinnonalan painopiste datan hyödyntämisen edistämiseen palveluissa ja liiketoiminnassa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 1/2017: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan datan avaaminen ja hyödyntäminen liiketoiminnassa ja päätöksenteossa, s. 25 - 26.) Yhtäältä tämä tehdään toimintatapoja kehittämällä (markkinointi, yhteinen ja ajantasainen datakatalogi sekä kehittäjäyhteistyö), toisaalta tarvitaan ehdotuksen kaltaista lainsäädäntöä, jolla sekä veloitetaan datan avaamiseen että turvataan henkilötietojen riittävä taso.

Avoimen datan hyödyntämisen esteitä on kartoitettu EU:n ja OECD:n piirissä. Esteitä on luokiteltu poliittisiin (puuttuva poliittinen tahto tai tietoisuus hyödyistä, isojen uudistusten läpiviemisen vaikeus, pitkäjänteisyyden puute), oikeudellisiin (puuttuva lainsäädäntö, lisenssien valinta ja sääntely, henkilötietojen suoja ja yksityisyydensuoja, immateriaalioikeudet), tekniisiin (datan laatu ja rakenteellisuus, standardien puute, metadatan olemassaolo), rahoitukseen (tulojen menetys siirryttäessä maksuttomuuteen, henkilöstöresurssit, teknologiahankinnat) ja muihin esteisiin. Näitä muita esteitä ovat muun muassa tietoisuuden puute niin avoimen data-aineiston olemassaolosta kuin sen hyödyistä, avoimen datan rajallinen määrä, yhteistyön puute julkisen sektorin eri toimijoiden välillä sekä ekosysteemien puute. (Euroopan komissio 2016: Open Data Maturity in Europe 2016 sekä Ubaldi 2013: Open Government Data: Towards Empirical Analysis of Open Government Data Initiatives, OECD Working Papers on Public Governance, No. 22).

Nämä esteet vaikuttavat siihen, pystytäänkö avoimen tiedon hyödyntämistä edistämään. Avoimen datan politiikka on Suomessa ollut jo pitkään poliittisella agendalla. Tiedon hyödyntämisen edistäminen on myös otettu huomioon hallinnon alan toimijoiden toimintasuunnitelmissa ja budjetissa. Ehdotuksella pyritäänkin ennen kaikkea edistämään alkujaan henkilötieto- ja sisältävien aineistojen avaamista henkilötietojen suoja huomioon ottaen. Lisäksi luovutus- ja sisältävien aineistojen avaamista henkilötietojen suoja huomioon ottaen. Lisäksi luovutus- ja sisältävien aineistojen avaamista henkilötietojen suoja huomioon ottaen. Lisäksi luovutus- ja sisältävien aineistojen avaamista henkilötietojen suoja huomioon ottaen. Tämä helpottaa tiedon saamista ja jatko-työhyödyntämistä.

Avoimen datan positiivisia vaikutuksia syntyy ainakin neljää kautta: luodaan uusia tuotteita ja palveluita, syntyy uusia yrityksiä, yritysten liikevaihto kasvaa ja tuottavuus kasvaa (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017: Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, s. 19).

Avoimen datan vaikutuksia innovaatiotoimintaan (vaikutuskanava 1) on vaikea tarkasti arvioida etukäteen: vaikutukset riippuvat saatavilla olevista tietoaineistoista, niiden saamisen helppoudesta sekä yritysten halusta ja kyvystä innovoida. Olemassa oleva tutkimus- ja tilastotieto kuitenkin viittaa siihen, että avoin data on merkityksellistä talouden ja innovaatiotoiminnan kannalta. Valtioneuvoston teettämään selvitykseen annettujen vastauksien perusteella näyttää siltä, että vuosien 2008 ja 2015 välillä erityisesti yritysten osuus on kasvanut avoimen tiedon hyödyntämistä ainakin tiettyjen tietoaineistojen osalta. Toisaalta kokonaiskuvan saamista vaikeuttaa se, että käyttäjiä ei aina tunnisteta. (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017: Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, s. 16 - 17).

Euroopan komission tekemässä tutkimuksessa on arvioitu, että Euroopan unionissa avoimen datan markkina-arvo vuonna 2020 on 75,7 miljardia euroa. Kasvua vuoteen 2015 olisi 36,9 %. Välillisesti avoimen datan markkinoiden arvo vuonna 2020 olisi 265–286 miljardia euroa. Markkinoiden koko kuitenkin vaihtelee maittain ja sektoreittain. Maakohtaisia kehityslinjoja ei tutkittu, mutta sektorikohtaisesti liikenne ja kaupankäynti olisivat isoimpia aloja arvolla mitattuna. Se olisi markkinoiltaan kolmanneksi suurin sektori vuonna 2020 arvioidulla 9,955 miljardin euron osuudella. (Euroopan komissio 2015: Creating Value through Open Data, s. 9-11.) Myös hieman vanhemmassa McKinsey&Company-konsulttitoimiston tutkimuksessa arvioidaan, että maailmanlaajuisesti liikennetiedon optimaalinen hyödyntäminen loisi kulkuvälineiden investointien ja hallinnan paranemisen avulla globaalisti 230-370 miljardin dollarin vuosittaiset hyödyt (McKinsey & Company 2013: Open Data: Unlocking Innovation and Performance with Liquid Information, s. 32.)

Vaikka monikansalliset tutkimukset ja ennusteet antavat suuntaviivoja kehitykselle, niistä ei voida tehdä suoria johtopäätöksiä kansallisesta tilanteesta. Avoimen datan vaikuttavuutta on kuitenkin tutkittu myös Suomessa. Avoimen datan käyttö tuotteisiin liittyvässä innovaatiotoiminnassa vaihtelee yritys-koon mukaan. Massadatan ja avoimen datan hyödyntämisen jonkin tutkitun käyttökohteen merkityksen arvioi suureksi tai kohtalaiseksi vähintään 250 henkeä työllistävästä yrityksistä 52,4 %, 50–249 henkilöä työllistävästä yrityksistä 38,7 % ja 10–49 henkeä työllistävästä yrityksistä 25,9 %. Tutkimus ei kattanut alle 10 henkeä työllistäviä yrityksiä. (Tilastokeskus (2016): Innovaatiotoiminta 2014, liitetaulukko 20a.)

Valtioneuvoston teettämän selvityksen mukaan avointa dataa innovaatiotoiminnassaan hyödyntävät yritykset tekevät markkinoiden kannalta uusia tavara- tai palveluinnovaatioita suhteellisesti useammin kuin muut yritykset. Tilastokeskuksen lukujen perusteella tutkimuksessa todetaan, että jopa yli puolet avointa dataa käyttäneistä innovaatiotoimintaa harjoittaneista yrityksistä on tehnyt vuosina 2012–2014 tuoteinnovaatioita. Vastaava osuus on vain runsas kolmannes muiden innovaatiotoimintaa harjoittavien yritysten joukossa. (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017: Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, s. 24.)

Innovaatiotoiminta on nykyään aiempaa keskeisemmässä asemassa uusissa yrityksissä (vaikutuskanava 2). Vuonna 2015 aloittaneista yrityksistä 34 % harjoitti tai oli harjoittanut innovaatiotoimintaa, kun vastaava osuus 10 vuotta aiemmin oli 10 %. Vuonna 2015 aloittaneista 47 % ilmoitti tuoneensa tai tuovansa seuraavan kolmen vuoden aikana markkinoille sellaisia tuotteita tai palveluita, jotka ovat uusia tai olennaisesti parannettuja markkinoiden kannalta. Vastaava osuus kymmenen vuotta aiemmin oli 36 %. (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 30/2016: Startup-yritysten kasvun ajurit ja pullonkaulat, s. 30.)

ETLAn vuonna 2011 tehdyn yrityskyselyn ja vuosien 2010 - 2014 tilinpäätöstietojen perusteella tehdyt estimointitulokset viittaavat siihen, etteivät julkisia tietoja tai dataa ylipäättään uusien tuotteiden tai palveluiden kehittämisessä käyttäneet yritykset ole kasvaneet muita yrityksiä nopeammin liikevaihdolla tai henkilöstömäärällä mitattuna (vaikutuskanavat 3 ja 4). Poikkeuksena olivat kuitenkin liikenne- ja paikkatietoa hyödyntävät yritykset: tutkimuksessa tehty aineistoanalyysi viittaa siihen, että liikennetiedoilla on positiivinen ja tilastollisesti merkitsevä yhteys liikevaihdon kasvuun (6,6 %:n kasvu). On huomattava, että ETLAn tutkimuksesta on jo kulunut joitakin vuosia, joten myös muilla sektoreilla tiedon hyödyntäminen on saattanut parantua, mutta liikennesektorilla ei ole mitään syytä olettaa tiedon merkityksen vähentyneen, pikemminkin päinvastoin. Liikennetietojen suureen merkitykseen viittaisi myös Liikenteen turvallisuusviraston tietoluovutusten huomattava suuruus. Koska liikennesektorilla digitalisointumisen tarjoaa paljon mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseen ja uuteen toimintaan, voidaan liikennetiedon paremman hyödyntämisen odottaa luovan kasvua edellä esitetyn perusteella.

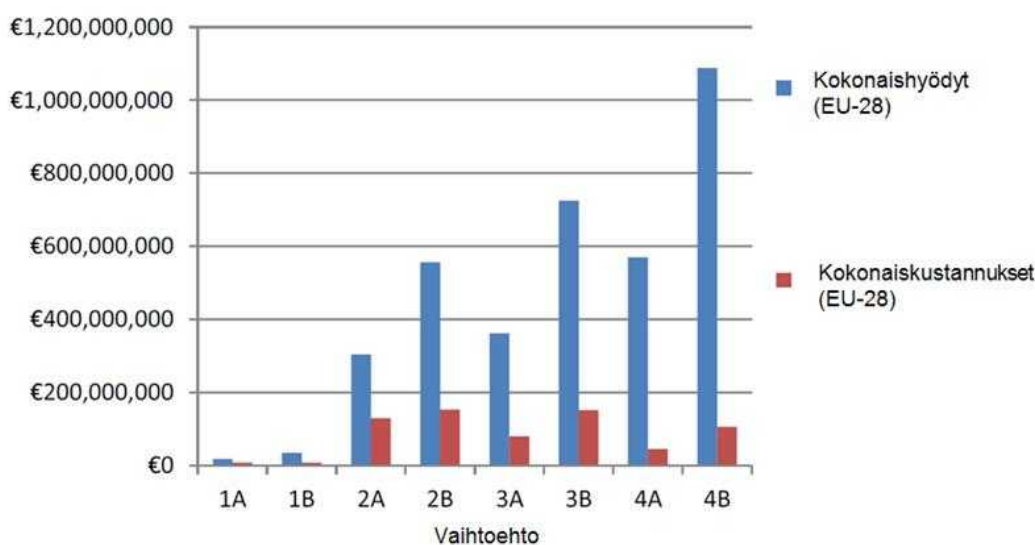
Kuten jo liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen valmistelun yhteydessä todettiin, liikennepalvelut muodostavat merkittävät markkinat Suomessa. Globaalisti tarkasteltuna markkinoiden koko on tuhansia miljardeja euroja. Suomalaiselle elinkeinoelämälle jakelukanavat vientiä ja tuontia varten ovat tärkeitä. Tuotteiden liikuttamisesta aiheutuvat kustannukset muodostavat merkittävän menoerän. Koko suomalaisen elinkeinon kannalta monipuoliset ja kustannustehokkaat liikennepalvelut ovat keskeisessä asemassa.

Merkittäviä kasvuodotuksia kohdistuu koko liikenteen palvelusektoriin. Palveluiden osuus koko liikennemarkkinoista on edelleen pieni. Liikkuminen perustuu vielä pitkälti itsepalveluun ja yksityisautoilun osuus henkilöliikenteen jakaumasta on 84 prosenttia. Palvelumarkkinoilla on sen vuoksi paljon hyödyntämätöntä kysyntäpotentiaalia. Uusilla palveluilla tavoitellaan uusia asiakkaita. Asiakkaiden tarpeisiin paremmin vastaavilla palveluilla on mahdollista synnyttää myös aivan uutta kysyntää ja siten laajentaa markkinaa. Uusien palveluiden myötä on odotettavaa, että kulutusta siirtyy oman auton käytöstä liikenteen palveluihin. Liikkumisen kulkumuotojakaumasta ilmenevän kysyntäpotentiaalin lisäksi on olemassa piilevää kysyntää eli liikkumistarpeita, joita nykyinen palvelutarjonta ei lainkaan kata. Kasvua odotetaan myös digitaalisten liikenteen palvelujen ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja vientiin, jossa Suomella on vahvaa osaamista. Palveluihin on syntynyt 2000-luvulla jo yli 220 000 työpaikkaa, kasvuyritykset ovat palvelualoilla ja kansainväliset palvelumarkkinat kasvavat 10 prosentin vuosivauhtia.

Digitaaliseen tietoon perustuvien liikenteen palvelujen ja sovellusten on arvioitu olevan maailmanlaajuisesti yksi tulevan vuosikymmenen kiinnostavimmista markkinoista. Rajapintojen avaamisvelvoite mahdollistaa uusien toimijoiden, liiketoimintamallien ja palveluiden kirjon syntymisen. Perinteisiin liikenteeseen liittyviin palveluihin voidaan myös jatkossa yhdistää monenlaisia lisä- ja oheispalveluita, mikä myös lisää kilpailun ohessa liiketoimintamahdollisuuksia. Rajapintojen avaamisella pyritään vauhdittamaan liikennemarkkinoiden muutosta, ja sillä on siten myönteisiä vaikutuksia kokonaismarkkinoihin.

Rajapintojen avaamisesta aiheutuu yrityksille kustannuksia. Kuten jo liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa todettiin, kustannusten määrä saattaa vaihdella varsin voimakkaasti riippuen esimerkiksi käytetyistä tietojärjestelmistä ja toimijoiden valmiuksista hyödyntää digitaalisia työkaluja. Monet isoista toimijoista ovat jo avanneet tietorajapintojaan tai tehneet avaamista valmistelevaa työtä, joten ehdotetusta muutoksesta ei katsota aiheutuvan niille merkittäviä uusia kustannuksia. Muiden toimijoiden osalta veloitteen täyttämistä helpottaa mahdollisuus avata rajapintoja kuulumalla jonkin välityspalvelun tarjoajan yhteistyön piiriin, ja lisäksi pienten toimijoiden osalta on olemassa mahdollisuus poiketa vaatimuksesta. On myös tärkeää huomata, että ehdotettu puolesta-asiointia koskeva säännös ei itsessään edellytä palveluiden sähköistämistä, vaan kohdistuu vain rajapinnan avaamiseen tai muulla tavoin toteutettuun järjestelmään pääsyyn. On arvioitu, että rajapintojen avaaminen teknisenä toimenpiteenä ei aiheuttaisi suurina pidettyjä kustannuksia (10 000-50 000 €), vaan isompana kustannuseränä nähdään sopimusten hallinnoiminen. Rajapintojen avaaminen on liikenneoperaattoreille myös aikataulutekijä, mitä vaikutusta voidaan pienentää riittäväillä siirtymäajoilla. Sekä yritysten näkökulmasta että myös yleisemmältä kannalta olisi tärkeää, että sopimusjärjestelyissä päästäisiin mahdollisimman pian skaalattaviin yhteisiin malleihin. Näitä pyritään kehittämään parhaillaan Viestintäviraston vetämässä Lippu –projektissa.

Arvio tietorajapintojen avaamisen hyödyistä ja kustannuksista 2016-2030



Lähde: Study on ITS Directive, Priority Action A: The Provision of EU-wide Multimodal Travel Information Services, D5 Final Report, European Commission, May 2016.
Directorate-General Mobility and Transport, Under Framework Contract MOVE/C3/SER/2014-471.

On kuitenkin huomattava, että ajantasaisen liikennetiedon avaamisen hyötyjen arvioidaan olevan jopa 3,5 kertaa suurempia kuin tiedon avaamisen kustannusten.

Yllä olevassa diagrammissa on kuvattu multimodaalisten matkatietopalveluiden tietojen avaamisen kustannuksia ja hyötyjä EU:ssa. Laskelmat perustuvat komission ITS-direktiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteisista) valmistelussa arvioimiin toimintavaihtoehtoihin. Komissio on arvioinut kustannuksia neljälle eri toimenpidevaihtoehdolle. (Lähde: Study on ITS Directive, Priority Action A: The Provision of EU-wide Multimodal Travel Information Services D2.2 Report on Stakeholder Consultation). Vaihtoehdot 1-4 kuvaavat eri toimintavaihtoehtoja tietorajapintojen avaamisvelvoitteen osalta. Alavaihtoehdot A ja B kuvaavat avoimen tiedon maantieteellistä kattavuutta siten, että vaihtoehto A kuvaa kattavaa TEN-T verkkoa (*comprehensive TEN-T network*) ja alavaihtoehto B EU-laajuista liikennepalvelutietoa (*transport network*).

Kaikissa vaiheissa avoin tieto edellyttää jäsenvaltiolta kansallisen yhteispisteen perustamista (*national access point, NAP*). Vaihtoehdossa 1 (minimitaso, ”minimal intervention”) avaamisvelvoite koskee staattista matkatietopalveludataa. Vaatimuksena on, että data on saatavilla koneluettavassa muodossa NAP:sta. Vaihtoehdossa 2 (data keskiössä, ”data focus”) avaamis-

velvoite koskee sekä staattista että dynaamista matkatietopalveludataa. Kansallisesta rajapinnasta saatavalle tiedolle on asetettu vaihetta 1 tarkemmat muotovaatimukset siten, että staattinen data on oltava NeTeX- sekä IFOPT-muodossa ja dynaaminen data SIRI-muodossa eräin poikkeuksin. Vaihtoehdossa 3 (tiedonyhdistämispalvelut keskiössä, ”linking services focused”) avaamisvelvoite koskee sekä staattista että dynaamista dataa. Vaatimuksena on, että data on saatavilla koneluettavassa muodossa kansallisesta yhteyspisteestä. Vaihtoehdossa 4 (kokonaisvaltainen lähestymistapa, ”comprehensive approach”) tietorajapintaa ja siinä olevaa tietoa koskevat samat vaatimukset kuin vaiheessa 2. Siinä kuitenkin vain staattinen data on pakollisesti avattava.

Vaihtoehdossa 1 ja 2 ei edellytetä, että rajapinnassa olisi datan tiedonsiirtopalveluja tai -yhdistämispalveluja (*linking services*), mutta niissä suositellaan avointa CEN API-standardia ja sen käyttöä. Vaiheessa 3 CEN OPEN API-standardit ovat pakollisia kaikille tietopalveluille. Vaiheessa 4 CEN OPEN API- standardit ovat suositeltavia, mutta velvollisuus niiden käyttöön arvioidaan tarpeen perusteella.

Saatava hyöty on arvion mukaan jokaisessa vaiheessa suurempi silloin, kun maantieteellinen soveltamisala on mahdollisimman laaja. Multimodaalit matkustustiedot ja niiden avaaminen tuovat arvion mukaan eniten taloudellista hyötyä silloin, kun tiedon avaamista lähestytään kokonaisvaltaisesti ja tietoa voidaan mahdollisimman laaja-alaisesti yhdistellä.

Puolesta asiointi on yksi mahdollistava elementti ja katalysoija liikenteen kehittymiseksi kohti palveluja ja palvelutoimintaa (Mobility as a Service eli MaaS). Puolesta asiointiin hyötyjen ja vaikutusten analysointi nivoutuu merkittävässä määrin osaksi tätä MaaS-kokonaiskehitystä. Näköpiirissä on erilaisia kehityspolkuja, jotka sisältävät myös keskenään ristiriitaisia mahdollisia vaikutuksia koskien muun muassa asiakkaan palvelukokemusta, eri toimijoiden välisiä voimasuhteita, tuottoja, kustannuksia tai jopa asiakassuhteen ja samalla asiakastiedon käyttöä siihen liittyvine yksityisyys- ja liiketoimintanäkökulmineen.

Puolesta-asiointi voi tuoda kustannuksia liikenneoperaattoreille (esim. 5%:n tukkualennus taksi-liikenteessä tarkoittaisi yli 3 miljoonan euron kustannusta, mikäli 10% matkoista hankittaisiin puolesta-asiointina). Toisaalta isot liikenneoperaattorit eivät vapaaehtoisesti anna tukku-alennuksia. Puolesta-asiointia tekevällä palveluoperaattorilla voi olla mahdollisuuksia veloittaa liikenneoperaattoria tämän sähköisen asiakasrajapinnan hoidosta (esim. 1-2% myynnistä). Toisaalta vahva liikenneoperaattori saattaa veloittaa palveluoperaattoria palvelurajapintojensa käytöstä.

Tulevaisuuden digitaalisissa palvelumalleissa myös pienten ja paikallisten liikenneoperaattorien palvelut on nykyistä helpompi yhdistää matkaketjuihin, jolloin niiden liiketoimintamahdollisuudet lisääntyvät ja tähän kenttään voi siten syntyä myös uusia toimijoita. Matkustajat saattavat siirtyä yhdistämispalvelun tarjoajan ohjaamana toiseen matkustusmuotoon, jolloin liikenneoperaattorien keskinäiset markkinaosuudet voivat muuttua. Pidemmällä aikajänteellä liikenneoperaattorien liikevaihto saattaa myös kasvaa uusien asiakassegmenttien eli palvelua käyttämään siirtyvien asiakkaiden myötä.

Useimmilla liikenneoperaattoreilla ei ole rajapinta-ajattelua tukevia, asiakastietoon perustuvia sähköisiä palvelujärjestelmiä. Tarve omalle kehitystyölle vähenee yhdistämispalvelun tarjoajien asiakasjärjestelmien myötä. Liikenneoperaattorin myyntirajapinnan kapasiteettia voidaan siirtää muihin tehtäviin, kun palvelua siirtyy yhdistämispalvelun tarjoajalle. Liikenneoperaat-

torille tulee uutta painetta kehittää omaa asiakashallintaansa ja palvelujaan, jos se haluaa säilyttää palveluoperaattoriin nähden kilpailevaa rooliaan asiakasrajapinnassa. Toisaalta isoissa volyymeissä liikenneoperaattori ei ole jatkossakaan taloudellista käsitellä asiakkaitaan yksilöinä vaan ryhminä (esimerkiksi alaikäiset, vanhuksat, omakuntalaiset). Samalla liikenneoperaattori voi kadottaa näkyvyyttä asiakkaitensa tarpeisiin, joka voi vaikuttaa liikenneoperaattoriin liikennepalvelun, reittien ja kapasiteetin suunnitteluun.

Yhdistämispalvelun tarjoajien toiminta niin Suomessa kuin kansainvälisestikin on vielä pientä. Suomessa alalla toimivia palveluoperaattoreita ovat muun muassa MaaS Global Oy (Whim-palvelu), Drive Now Oy, Tuup Oy, Shareit Blox Car Oy, AutoLevi Oy ja City Car Club Oy. Myös Suomessa toimivat isot liikenneoperaattorit ovat kehittämässä omia matkanvälityks- ja yhdistämispalveluratkaisujaan.

Puolesta-asiointia koskevat ehdotukset vaikuttaisivat yhdistämispalveluiden markkinaa muun muassa siten, että yhdistämispalveluiden tarjonta ei monopolisoidu suurille toimijoille, vaan alalle tulee monenlaisia toimijoita. Välitys- ja yhdistämispalvelujen roolin nähdään kasvavan ja monipuolistuvan ja luovan myös uutta liiketoimintaa, ja puolesta asiointi yhdistettynä asiakastietoon antaa välittäville palveluoperaattorille tasavertaisen mahdollisuuden lipunmyyntiin.

Digitalisaation myötä liikenneoperaattorit kehittävät omia digitaalisia matka-(lippu-) tuotteitaan ja asiakastietokantojaan, tukien oman toimintansa palveluoperointia. Tämä mahdollistaa, että myös liikkumispalveluiden tarjoajat voivat tarjota uudenlaisia matkaketjuja.

Haasteita ehdotetun puolesta-asiointia koskevan säännöksen vaikutusten arvioimiseen lisää se, että liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen tietorajapintojen avaamista koskevat säännökset tulevat voimaan vasta 1.1.2018, eli niiden vaikutuksista ei tässä vaiheessa ole käytännön tietoa. Näyttää kuitenkin siltä, että muualla maailmassa tapahtuva MaaS-palveluiden kehittyminen edellyttää sitä, että kokonaisuudessa on edettävä, mikäli Suomi haluaa säilyttää kärkisijan sektorilla. Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen kertalippuja koskevien lippu- ja maksujärjestelmien myyntirajapintojen avaaminen on ainoastaan yksi osa kokonaisuutta, ja nyt tehdyt ehdotukset täydentävät kokonaisuuden niin, että kaikkien liikennemuotojen ja kaikkien liikennepalveluiden yhdistäminen sekä kuukausi- ja sarjalippujen saaminen samaan yhdistettyyn palveluun olisi mahdollista. Muutoksen arvioidaan edistävän tavoitetta synnyttää Suomessa palveluja, joita voidaan hyödyntää maailmanlaajuisesti vientituotteina. Uudet palvelut voisivat toimia kansainvälisenä mallina yhteentoimivuuden rakentamiselle.

Liikenneasioiden rekisteriä koskevat ehdotukset vaikuttavat Liikenteen turvallisuusviraston nykyisiin sopimuskumppaneihin (noin 70 yritystä) ja uusiin yhteistyökumppaneihin. Erityisesti rekisteritietojen paremmat luovutusmahdollisuudet liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin vaikuttaa pieniin ja keskisuuriin sekä aloitteleviin yrityksiin, joille tietojen käyttö mahdollistaa uutta liiketoimintaa. Isoille yrityksille etua ei voida pitää vastaavalla tavalla merkittävänä ottaen huomioon, että hallinnolliset ja tiedonhankintaan liittyvät kustannukset ovat olleet niille aiemminkin pienemmät yrityksen koon ja tietomäärien tuoman skaalaedun vuoksi. Isot yritykset voivat myös kehittää uutta liiketoimintaa parantuneen tiedonsaannin myötä. Liikenneasioiden rekisterin tietoja hyödyntävät yritykset toimivat muun muassa lakisääteisissä tehtävissä (esim. katsastusyritykset, vakuutusyhtiöt), suoramarkkinoinnissa (esim. Posti, Fonecta) ja palvelun- tuotannossa (esim. ajoneuvotietosovellukset, liikkumispalvelut).

Liikenneasioiden rekisteriä koskevalla rekisterien sisältöä yhtenäistävällä lakiesityksen osalla ei ole suoraa vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston tiedonluovutusten asiakasyritysten kustannuksiin. Lakiesitys ei lisää yrityksille koituvia veroja, maksuja tai hallinnollisia työmääriä. Mahdollinen lupamenettelyn keventäminen voi vähentää hallinnollisia kustannuksia. Vä-lillisenä vaikutuksena eri rekisterien sääntelyn yhtenäistäminen tukee osaltaan tietojen luovu-tuksen automatisointia, mikä voi laskea yritysasiakkailta perittävien maksujen suuruutta. Tie-don luovutusten automatisointi mahdollistaa aiempaa suurempaan tietopyyntöjen määrään vastaamisen, mikä puolestaan luo yrityksille paremmat mahdollisuudet tiedon hyödyntämi-seen ja palveluiden kehittämiseen.

Mahdollisuus tietojen luovutukseen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin yhdessä liikenneasi-oiden rekisterin tietosisällön täsmentämisen ja yhtenäistämisen kanssa tekevät rekisteristä asiakasyrityksille selkeämmän ja helppokäyttöisemmän. Tietojen luovutus liikenteeseen liitty-viin tarkoituksiin ei edellytä yrityksiltä merkittäviä hallinnollisia kustannuksia, mikä tukee pienten toimijoiden mahdollisuutta tiedon saantiin. Näin tuetaan kilpailun lisääntymistä ja pa-rannetaan liikenteen markkinoiden toimintaa. Sovellusten ja palveluiden valikoima laajenee ja hinnoittelu määräytyy paremmin palveluiden kuluttajille tuottaman hyödyn mukaan. Laaja luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin tuottaa näin uutta palvelu- ja sovelluskehitystoi-mintaa. Tutkimus- ja kehitystoiminnan investointikustannukset liikennelupia, -välineitä ja toimijoita koskevassa tiedonsaannissa laskevat synergiaetujen vuoksi.

Tiedon hyödyntämisen ja palvelukehityksen hyötyjen odotetaan lisäävän erityisesti sovellus- ja palvelukehityksen toimialalla pienten ja aloittavien yritysten mahdollisuuksia tuottaa uutta liikenteeseen, liikenneturvallisuuteen, liikennevälineen kuljettamiseen ja liikenteen aiheutta-mien ympäristöhaittojen pienentämiseen liittyvää liiketoimintaa. Pienillä yrityksillä on valmi-us kehittää nopeasti uusia julkisiin tietoihin perustuvia tuotteita ja palveluita sitä mukaa, kun tietoja pystytään entistä tehokkaammin tarjoamaan yritysten käyttöön. Tutkimuksen mukaan pelkästään avoimen datan periaatteen mukaisten julkisten aineistojen avaamisen myötä suo-malaisten yritysten liikevaihdon todennäköinen kasvu olisi 15 % (Pertti Kiuru, Jaana Mäkelä & Petteri Huvio (2012): Avoimen julkisen tiedon hyödyntämisen potentiaalista suomalaisissa yrityksissä. Aalto-yliopisto, 2012. Vastaavia tuloksia toteutuneesta suuruusluokasta: Heli Koski, Mika Pajarinen (2017): Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus. Valtioneuvos-ton kanslia, luonnos 1.3.2017). Tutkimuksissa on todettu uusien työpaikkojen syntyvän her-kimmin nimenomaan pieniin yrityksiin (Eija-Leena Koponen, Heikki Räisänen (2013): Minne ja miten uudet työpaikat syntyvät? TEM analyysjä 51/2013).

Liikenteen turvallisuusviraston nykyisten tietojen luovuttamisen asiakasyritysten määrä (noin 70), laskennallinen liikevaihto (70–100 miljoonaa euroa) ja työllistävyys (noin 330 henkilöä) on syntynyt pääasiassa yhden liikennemuodon (tieliikenne) tietojen hyödyntämisen perusteel-la. Voidaan arvioida, että tieliikenteen tietojen käytön tehostuminen ja kolmen muun liiken-nemuodon (raideliikenne, merenkulku, ilmailu) tietojen käytön mahdollistaminen kokonaisuutena kolmin- tai nelinkertaistaisi liiketoiminnan laajuuden. Tämä tarkoittaisi laskennallisen lii-kevaihdon kasvua pitkällä aikavälillä mahdollisesti noin 300–400 miljoonan euron luokkaan ja 1 200 henkilön työllistämistä, mikäli liikennemarkkinoiden rakenne jatkuisi nykyisenkaltaise-na. Liiketoiminnan kasvun voidaan arvioida tapahtuvan muutaman vuoden kuluessa, minkä jälkeen vaikutus on pysyväisluonteinen.

Liikkumispalveluiden kasvun suuruusluokkaan vaikuttavat useat vaikeasti ennustettavat teki-jät, kuten palveluiden käyttöönoton laajuus ja muiden avautuvien tietovarantojen vaikutus yri-

tysten palvelukehityksen mahdollisuuksiin. Erityisesti tietojen yhdistelyyn ja henkilötietojen käsittelyyn, kuten omadataan, liittyvät kokeilut ja innovaatiot tulevat lisäämään uudenlaista liiketoimintaa, joka lisää kasvun edellytyksiä. Maailman talousfoorumi on arvioinut, että Tanskan suuruisessa maassa liikkumispalveluiden yhteenlaskettu yrityksille koitua hyöty kymmenen vuoden ajanjaksolla (2016–2025) olisi noin 1,6 miljardia dollaria eli 160 miljonia dollaria vuosittain (World Economic Forum (2017): Digital Transformation Initiative -yhteenvetoraportti. World Economic Forum, tammikuu 2017).

Liikenteen turvallisuusviraston tietovarantoja hyödyntävien yritysten tuottamien sovellusten ja palvelujen odotetaan kannustavan eri yrityksiä avaamaan hallussaan olevia tietovarantoja. Lain liikenteen palveluista ensimmäisessä vaiheessa on edellytetty henkilöliikenteeseen liittyvien tietojen avaamista avoimiin rajapintoihin. Tästä syntyy yritysten välisiä verkostoja, joissa tiedon hyödyntämisen mahdollisuudet edelleen edistävät liikkumispalveluiden tuottamista, innovaatioita ja digitalisaatioita. Liikkumispalvelujen kehityksen kautta lakiesityksellä on vaikutusta myös yritysten kansalliseen ja kansainväliseen kilpailukykyyn.

Kotitalouksien käyttäytyminen ja liikkumispalvelujen kasvava käyttö saattavat välillisesti vaikuttaa liikkumispalveluiden tarjontaan ja sikäli aiheuttaa välillisiä taloudellisia vaikutuksia muun muassa henkilö- ja tavaraliikenteen operattoreille. Näiden vaikutusten suuruuteen ja suuntaan vaikuttaa vahvasti syntyvien palveluiden luonne. Liikenneasioiden rekisteriä koskevan lakiesityksen aiheuttamia vaikutuksia on myös vaikea erottaa liikkumispalvelujen kokonaisuuden vaikutuksista.

Liikenneasioiden rekisteriin merkittyjen yritysten ja julkisyhteisöjen osalta lakiesityksen vaikutukset ovat samantyyppisiä kuin kotitalouksiin kohdistuvat taloudelliset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset.

Taulukko. Arvio yritysten asioinnin nopeutumisesta ja liikkumispalveluiden kehityksen tuomasta liiketoiminnan kasvusta saaman hyödyn suuruusluokasta kymmenen vuoden tarkastelujaksolla (diskonttauskorko 5 %). Arvio on melko maltillinen verrattuna WEF:n arvioihin.

	hyötyvien yritysten määrä	hyöty (milj. euroa)
Asioinnin nopeutuminen (säästettyjä htp 1–2 htp à 800–1 100 euroa)	70–200	0,9–2,4

4.1.2.2 Ilmailun markkinoita koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin

Ilmailun osalta muutokset ovat hyvin vähäisiä. Yritysvaikutusten näkökulmasta keskeisin muutos koskee lupamenettelyn kevenemistä, mutta senkin merkitystä voidaan pitää hyvin vähäisenä. Markkinoillepääsyn voidaan arvioida helpottuvan, kun kansallista lupaprosessia kevennetään ja lisätään lentotyön ja koulutuksen osalta ilmoituksenvaraista toimintaa mahdollistamalla lupamenettelyn tilalle ilmoitusmenettelyn käyttöönotto silloin, kun EU-lainsäädäntö ilmoitusmenettelyn vastaavassa toiminnassa sallii.

4.1.2.3 *Merenkulkua koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin*

Vaikutukset koulutuksen järjestäjiin. Merenkulkualan koulutusta annetaan Suomessa neljässä toisen asteen oppilaitoksessa (merenkulkualan perustutkinto, neljä koulutusohjelmaa) ja neljässä ammattikorkeakoulussa (merikapteeni ja merenkulkualan insinööri). Näistä oppilaitoksista yksi toisen asteen oppilaitos ja yksi ammattikorkeakoulu sijaitsee Ahvenanmaalla. Alalla on lisäksi ylempään ammattikorkeakoulututkintoon johtavaa koulutusta. Merenkulkualalla tarjotaan lisäksi täydennys- ja turvallisuuskoulutusta. Täydennyskoulutusta tarjoaa ammattikorkeakoulujen ja ammatillisten oppilaitosten lisäksi kaksi koulutusorganisaatiota.

Ehdotettu Liikenteen turvallisuusviraston suorittama merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen arviointi ja hyväksyminen olisi uutta toimintaa, eikä sillä olisi vaikutusta opetus- ja kulttuuriministeriön oppilaitoksille myöntämään koulutuksen järjestämislupaan. Näin ollen uusi menettely lisäisi jossain määrin koulutuksen järjestäjien hallinnollista taakkaa ja aiheuttaisi kustannuksia. Hyväksynnästä arvioidaan aiheutuvan toisen asteen oppilaitoksille ja ammattikorkeakouluille kustannukset, jotka olisivat noin 3 000–8 000 euron luokkaa. Kurssikeskusten yksittäisten kurssien hyväksynnit olisivat korkeintaan noin 600 euroa kurssia kohden. Hyväksyntä olisi pääsääntöisesti voimassa toistaiseksi ja kyse olisi siten kertaluontoisesta kustannuksesta. Lisäksi koulutukseen tehtävät muutokset edellyttäisivät hyväksyntää. Tältä osin kustannusten arvioidaan kuitenkin olevan vähäisempiä, koska arviointi voidaan tehdä usein osittain paperityönä ja työmäärä jäänee hyvin usein selvästi pienemmäksi kuin ensimmäisen hyväksynnän tapauksessa.

Toisaalta se, että merenkulun koulutus on hyväksytty STCW-yleissopimuksen mukaisesti, mahdollistaisi koulutuksen järjestäjille koulutusviennin. Koulutuksen järjestäjien olisi koulutuksen hyväksynnän myötä mahdollista markkinoida pätevyyskirjoihin tai lisäpätevyysiin johtavaa koulutusta erillään suomalaisen koulutusjärjestelmän mukaisesta tutkintopohjaisesta koulutuksesta. Suomalaisten koulutuksen järjestäjien ulkomaisten koulutusyksiköiden arviointi ja hyväksyminen mahdollistaisi myös koulutustoiminnan laajentamisen ja liiketaloudellisesti kannattavan koulutuksen tarjoamisen. Osa oppilaitoksista tekee jo tällä hetkellä koulutusviennin. Toisaalta lähialueilla, kuten Virossa, toimivat koulutuskeskukset voisivat kuitenkin myös muodostaa kilpailutekijän suomalaisille kurssikeskuksille ja oppilaitoksille.

Vaikutukset varustamoihin. Merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen arviointi ja hyväksyminen STCW-yleissopimukseen liittyviltä osin parantaisi koulutuksen yhdenmukaisuutta ja laadunvarmistusta. Siitä ei kuitenkaan aiheutuisi varustamoille suoria säästöjä tai lisäkustannuksia.

Ulkomaisten koulutusyksiköiden ja niiden antaman koulutuksen hyväksyminen mahdollistaisi varustamoille näiden yksiköiden hyödyntämisen oman työvoimansa rekrytoinnissa ja koulutuksessa. Näistä yksiköistä valmistuneet saisivat tällöin Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen. Ulkomaisten koulutusyksiköiden käytöstä saattaisi olla joillekin varustamoille hyötyä muun muassa koulutus-, majoitus- ja matkakulujen säästöinä. Tämä koskee lähinnä suuria varustamoja, joilla on tarve suurten henkilömäärien kouluttamiseen.

Mahdollisuus alimman tason turvatoimikoulutuksen (STCW VI security awareness, 4 tuntia) järjestämiseen matkustaja-aluksilla varsinaisten oppilaitosten sijaan helpottaa varustamoiden käytännön toimintaa ja vähentää hallinnollista taakkaa. Kyseessä olevan lakiehdotuksen mu-

kaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyväksyä tämän varustamoiden aluksilla antaman koulutuksen. Toisaalta kolme suurta matkustaja-alusvarustamo harjoittaa jo tätä koulutustoimintaa aluksillaan Liikenteen turvallisuusviraston laivaväkilain nojalla myöntämän poikkeusluvan nojalla. Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuus hyväksyä myös aluksilla annettavaa koulutusta, saattaa jossain määrin lisätä aluksilla annettavaa pienimuotoista koulutusta, mutta tämän mahdollisuuden hyödyntämisen arvioidaan käytännössä koskevan lähinnä suuria matkustaja-alusvarustamoita.

Edellä olevan perusteella koulutuksen järjestäjiä ja koulutuksen hyväksyntää koskevan esityksen ei arvioida aiheuttavan kokonaisuutena merkittäviä yritysvaikutuksia varustamoille. Vaikutukset kohdistuvat lähinnä suurimpiin toimijoihin, ei koko toimialaan.

Merimieslääkärijärjestelmään esitetyt muutokset, joiden seurauksena merimieslääkäreiden pätevyys ja merimieslääkärijärjestelmän toiminta paranevat sekä merimieslääkäreiden yhteystiedot ovat ajantasaisempia, parantaisivat merenkulun turvallisuuden lisäksi myös lakisääteisen palvelun saatavuutta. Tämän arvioidaan vähentävän jonkin verran häiriötilanteita ja varamiesjärjestelyjen tarvetta aluksilla ja helpottavan siten varustamojen henkilöstösuunnittelua. Merimieslääkärijärjestelmään esitetyillä muutoksilla ei kuitenkaan arvioida olevan varustamoille merkittäviä yritysvaikutuksia.

Vaikutukset merimieslääkärinä toimiviin. Merimieslääkärijärjestelmän muutosten keskeisin tavoite on järjestelmän laadun ja sitä kautta merenkulun turvallisuuden parantuminen. Merimieslääkärinä toimiville muutokset aiheuttaisivat lisäkustannuksia, koska hyväksyntä pitäisi uusien viiden vuoden välein. Aiheutuva lisäkustannus olisi kuitenkin vähäinen, koska hyväksynnän kustannus olisi noin 100 euroa viiden vuoden välein. Lisäksi osaamisen ylläpitämistä valvottaisiin tarkemmin. Osaamisen ylläpitäminen edellyttäisi yleensä täydennyskoulutuksissa käymistä. Yksittäisen lääkärin kustannus täydennyskoulutuksista olisi noin 1 000 euroa viidessä vuodessa. Toisaalta merimieslääkäreillä on maksullinen täydennyskoulutusvelvollisuus nykyisinkin, nyt osaamisen ylläpitämistä ainoastaan valvottaisiin tehokkaammin määräaikaisten hyväksynnän myötä. Kustannuslisää ei voida pitää merkittävänä sellaisten lääkäreiden osalta, jotka tekevät tarkastuksia säännöllisesti, mutta se saattaa karsia lääkäreiden joukosta sellaisia, jotka tekevät tarkastuksia vain satunnaisesti.

Merimieslääkärien hallinnollisten kustannusten ei arvioida muuttavan nykytilanteesta, koska hyväksynnän ja osaamisen ylläpitämisen käytäntöihin ei tulisi merkittäviä muutoksia hyväksynnän määräaikaaisuutta lukuun ottamatta. Ensimmäinen hyväksyntä edellyttäisi jatkossakin kaksipäiväisen koulutuksen ja osaamista tulisi ylläpitää. Myöskään koulutuksen ja hyväksymisen kustannusten ei arvioida juuri muuttuvan.

4.1.2.4 Raideliikennettä koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin

Kaupunkiraideliikenteen osalta ehdotus ei sisällä muutoksia. Sen sijaan rautatieliikenteen osalta ehdotetaan merkittäviä muutoksia turvallisuuskriittisiä tehtäviä suorittavien henkilöiden kelpoisuuksien hallintaan ja arviointiin liittyviin menettelyihin. Näiden muutosten voidaan arvioida tuovan rautatieliikenteen harjoittajille, rataverkon haltijoille ja muille alan toimijoille positiivisia taloudellisia vaikutuksia erityisesti keventyvän hallinnollisen taakan johdosta. Lisäksi muutokset mahdollistavat toimijoiden oman toiminnan kehittämisen aikaisempaa paremmin toiminnan laatu ja laajuus huomioon ottaen. Myös luopuminen esimerkiksi laissa edellytetystä kelpoisuuskirjasta vähentäisi selvästi toimijoiden lupakustannuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto laati vuonna 2016 vaikutustenarvioinnin rautateiden kelpoisuussäätelyn uudistamisesta. Vaikutustenarvioinnin mukaan uudistus korostaisi rautateiden toiminnanharjoittajien vastuuta omasta turvallisuuden hallinnastaan erityisesti valtion rataverkolla. Vaikka uudistus saattaisi muutostilanteessa johtaa väliaikaiseen turvallisuustason laskuun, se voisi pitkällä tähtäimellä johtaa turvallisuustason positiiviseen kehitykseen toimijoiden pysyessä joustavasti muokkaamaan kelpoisuusvaatimuksiaan entistä tarkoituksenmukaisemmiksi.

Vaikutustenarvioinnin mukaan muutos voisi johtaa turvallisuusriskeihin muun muassa. siihen liittyen, että turvallisuusjohtaminen on vielä osalle toimijoista suhteellisen uusi käsite eikä aina vielä käytännössä toimi. Rautatiejärjestelmä on lisäksi monitoimijaympäristö, jossa eri osapuolten toimiva yhteistyö on kriittistä turvallisen liikennöinnin varmistamiseksi, mistä johtuen toimijoiden osaamistasojen mahdollinen eriytyminen voi johtaa riskeihin. Yhtenä riskinä on myös se, että toimijat pyrkisivät tinkimään turvallisuusvaatimuksista lisätäkseen taloudellista kilpailukykyään.

Lainsäädäntö edellyttää toimijoilta muutosten merkittävyyden arviointia, riskienarviointia ja tarvittavien toimenpiteiden kehittämistä riskien hallitsemiseksi esimerkiksi eri tehtävien kelpoisuusvaatimuksia muokattaessa. Vaikutustenarvioinnin mukaan näiden vaatimusten pitäisi estää toiminnanharjoittajia muuttamasta kelpoisuusvaatimuksia merkittävästi ilman perusteellista riskienarviointia, mutta riskienarviointien kattavaan tekemiseen tulisi kuitenkin kiinnittää jatkossa enemmän huomiota. Liikenteen turvallisuusvirastolla on osaltaan tähän mahdollisuudet alan toimijoiden toimintaa valvoessaan ja muun muassa turvallisuusjohtamisjärjestelmiä auditoidessaan.

Vaikutustenarvioinnin mukaan lakimuutos tarjoaisi mahdollisuuden turvallisuuden parantamiseen, koska se korostaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmien merkitystä ja vastuuta kelpoisuuskien hallinnassa ja toiminnanharjoittajien tulisi jatkossa itse tunnistaa entistä paremmin kaikki toimintansa turvallisuuskriittiset tehtävät. Vastaavasti toimijat pystyisivät myös laatimaan itse tarkoituksenmukaiset kelpoisuusvaatimukset kyseisille tehtäville, mikä todennäköisesti kannustaisi tunnistamaan turvallisuuskriittisiä tehtäviä entistä laajemmin. Toiminnanharjoittajat voisivat jatkossa myös itse päättää koulutusten sisällöistä, mikä mahdollistaisi olennaisiin asiakokonaisuuksiin keskittymisen koulutuksissa ja tarvittaessa osaamisvaatimusten nopean muokkaamisen, jos esimerkiksi jonkin ammattiryhmän osaamisessa havaittaisiin puutteita. Muutos voisi myös tuoda jatkuvuutta rautatielääkärinä työskentelyyn ja parantaa rautatielääkärien osaamista.

Vaikutusten arvioinnin johtopäätöksen mukaan muutos olisi perusteltu rautatiejärjestelmän kilpailun avautuessa ja toimijoiden määrän lisääntyessä. Muutos tarjoaisi myös toiminnanharjoittajille mahdollisuuden taloudellisiin säästöihin, jotka muodostuisivat ennen kaikkea koulutus- ja terveydentilavaatimusten tarkoituksenmukaistamisen kautta. Muutos voi myös lisätä rautateiden houkuttelevuutta etenkin tavaraliikenteen asiakkaiden silmissä. Johtopäätöksenä vaikutustenarvioinnissa todetaankin, että yksityiskohtaista ja pitkälti kansallista kelpoisuussäätelyä on välttämätöntä päivittää rautatiejärjestelmän suurista muutoksista johtuen. Koska muutos ja sen vaikutukset olisivat kuitenkin suuria, muutoksenhallintaan tulisi kiinnittää selvästi huomiota.

Muutoksen taloudellisten vaikutusten arviointi on yrityskohtaisesti haastavaa toimijakentän koostuessa hyvin erilaisista toimijoista, jotka kukin reagoivat omalla tavallaan muutokseen.

Merkittävimmät taloudelliset vaikutukset rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille on pienimuotoisen kuljettajatoiminnan rajaamisella lain soveltamisalan ulkopuolelle sekä mahdollisuudella muokata turvallisuuskriittisten tehtävien koulutuksia entistä tarkoituksenmukaisemmaksi. Nämä muutokset koskevat arviolta noin 40–60 toimijaa (yksi suuri toimija, viisi keskisuurta toimijaa, loput pieniä toimijoita). Pienen toimijan kohdalla muutoksen tuomat kustannussäästöt saattavat olla muutamia tuhansia euroja vuodessa. Suuren toimijan kohdalla muutoksen mahdollistamat säästöt voivat olla useita kymmeniä tuhansia euroja vuotta kohden. Kymmenen vuoden laskentajaksolla hyötyjen suuruusluokaksi voidaan arvioida 0,9 – 2,7 miljoonaa euroa (diskonttokorolla 3,5 %).

Muutoksen taloudelliset vaikutukset rautatiealan oppilaitoksille olisivat puolestaan kaksijakoiset. Muutos vähentäisi lakisääteisten koulutusten määrää, mikä voi aiheuttaa rautatiealan oppilaitoksille taloudellisia menetyksiä. Suurimman osan toimijoista arvioidaan kuitenkin tarvitsevan ulkopuolisten oppilaitosten tarjoamia koulutuspalveluja jatkossakin, vaikka osa toimijoista voi päätyä kouluttamaan henkilöstönsä itse. Vastaavasti oletettavaa on, että Liikennevirasto hyödyntää myös jatkossa oppilaitosten koulutustarjontaa kouluttaessaan liikenteenohjaajia ja ratatyöstä vastaavia. Vaikka muutoksen myötä osa oppilaitoksissa suoritettavista koulutuksista poistuisi, toisi muutos myös uudentyypisiä tehtäviä rautateiden koulutussektorille. Uudet tehtävät voisivat liittyä muun muassa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden pätevyysien hallintaan liittyvään konsultointiin tai alihankintaan. Oppilaitokset voisivat myös laajentaa toimintaansa näillä osa-alueilla. Siirtyminen nykyisistä yhtenäisistä koulutuksista enemmän toimija- ja tehtäväkohtaisesti räätälöityihin koulutusohjelmiin lisää alkuvaiheessa hieman kustannuksia, kun koulutusohjelmat tulee päivittää. Toimijoiden koulutuskustannukset oletettavasti kuitenkin pidemmällä aikavälillä vähentyvät, koska koulutus voitaisiin jatkossa kohdentaa nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla ja ylimääräistä, tehtävään kuulumatonta, koulutusta ei tarvitsisi enää antaa. Toimijat voisivat myös yhteistyössä pyrkiä määrittämään yhteisiä koulutusohjelmasisältöjä ja näin tavoitella koulutuskustannusten laskua mm. suurempien luokkakokojen myötä.

Sääntelyä kevennettäisiin myös siirtymällä yksitasoiseen rautatielääkärijärjestelmään ja luopumalla erivapausjärjestelmästä. Lääkärintarkastukseen ja siihen liittyvän soveltuvuuden arvioinnin kokonaiskustannusten odotetaan muutoskassa halpenevan, sillä tarkastuksen suorittava rautatielääkäri arvioi jatkossa myös kuljettajan soveltuvuuden kuljettajantehtävään. Aikaisemmin soveltuvuuden arvioi asiantuntijalääkäri työterveydenhuollon ammattihenkilön suorittaman terveystarkastuksen pohjalta. Vaikka uutta rautatielääkärijärjestelmää ei enää jatkossa sidottaisi suoraan työterveydenhuoltoon, niin ei se kuitenkaan estäisi yritystasolla toimijoita luomasta menettelyjä siten, että kuljettajille suoritettaisiin samanaikaisesti työterveydenhuollon ja rautatielääkäriin edellyttämät tarkastukset. Näin toimijat voisivat pyrkiä saamaan aikaan kustannussäästöjä. Tällöin rautatielääkäriä tulee toimia lain vaatimukset täyttävä työterveys- huollon erikoislääkäri, joka työskentelee myös työterveyshuoltolaissa tarkoitettuna työterveys- huollon ammattihenkilönä (työterveyslääkäriä). Eriva-pausmenettelyn poistumisella ei ole arvioitu olevan suurta vaikutusta, sillä jatkossa tietyt rajatut tehtävät eivät enää kuulu lain soveltamisalan piiriin ja toimijat voivat tarvittaessa määrittää kevennetyt kriteerit näissä tehtävissä toimiville osana toimijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvattuja menettelyjä.

Lisätodistus- ja lupakirjarekistereihin tallennettavien tietojen tarkempi rajaaminen tuo toimijoille ja virastolle huomattavia säästöjä rekisterien välisen tietoliikenteen vähentymisen osalta.

4.1.2.5 *Tieliikennettä koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin*

Esitys sisältää tieliikenteen harjoittamista koskeviin säännöksiin niin vähäisiä sisällöllisiä muutoksia, ettei niillä voida arvioida olevan vaikutuksia yrityksiin.

Ammatillisen koulutuksen käsite esitetään määriteltäväksi laajemmin niin, että se kattaisi uusia toimijoina sellaiset ammatillisen koulutuksen järjestäjät, jotka eivät toimi opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämällä koulutuksenjärjestäjän luvalla, vaan tuottavat muuta tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehuksesta annetussa laissa tarkoitettuun tutkintoon tai osaamiskokonaisuuteen liittyvää koulutusta. Tällaisten toimijoiden lukumäärää ei tässä vaiheessa arvioida merkitykselliseksi, mutta markkinoille tarjotaan uudenkaltainen mahdollisuus kehittää omaa toimintaansa.

4.1.3 Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

4.1.3.1 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Tiedon saatavuuden parantamisen suurimmat vaikutukset kansantaloudelle ovat epäsuoria, ja niiden arvioiminen on tässä vaiheessa erittäin haastavaa. Maailman talousfoorumi on arvioinut, että Tanskassa liikkumispalveluiden markkinat tuottavat kokonaisuutena vuosina 2016–2025 yhteensä 11 miljardin dollarin hyödyt, joista 10 miljardia dollaria koituu yhteiskunnan hyödyksi kuluttajan hyötyinä, työvoima- ja tulotasovaikutuksina sekä päästö- ja kansanterveysäästöinä. Lisäksi tuottavuudessa saavutetaan noin miljardin dollarin parannus. Maailmanlaajuisesti on arvioitu, että liikenne- ja kulkumuotojen välinen integraatio maaliikenteessä voisi tuottaa 270 miljardin yhteiskunnalliset ja ympäristöhyödyt aikasäästöinä sekä ruuhkien, onnettomuuksien ja päästöjen vähentymisenä. Auton omistamiskustannusten lasku voisi lisäksi tuottaa 1 000 miljardin hyödyt seuraavien 10 vuoden aikana. Seuraavien kymmenen vuoden aikana henkilöliikenteessä tapahtuvan digitalisaation ja palveluistumisen tuottaman yhteiskunnallisen hyödyn arvioidaan kohoavan 3 100 miljardiin. Logistiikassa digitalisaation arvioidaan puolestaan tuovan noin 2 400 miljardin yhteiskunnalliset hyödyt. (World Economic Forum (2017): Digital Transformation Initiative -yhteenvetoraportti. World Economic Forum, tammikuu 2017.) Tiedon saatavuuden merkitys näiden hyötyjen realisoimisessa on merkittävä, ja Suomi voisi olla tässä suhteessa edelläkävijämaita kansainvälisesti katsoen.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen valmistelun yhteydessä esitetyt arviot tietorajapintojen avaamisen vaikutuksista kansantalouteen pätevät tälläkin hetkellä. Ensimmäisen vaiheen säännökset eivät ole vielä voimassa, eikä markkinoilla ole vapaaehtoisuuteen perustuen ehtinyt tapahtua kuin vasta vähän. Edelleen on siis todettavissa, että ehdotettujen muutosten suurimmat myönteiset vaikutukset kansantaloudelle syntyisivät niiden vaikutuksista liikennemarkkinoiden tehokkuuteen. Ehdotukset tukisivat uusien liiketoimintamallien kehittymistä, uusien yritysten syntymistä ja nykyisten toimijoiden mahdollisuutta kehittää toimintaansa.

Liikenteen kulkumuotojakauman ja uusien liikkumisen palvelujen käytön on arvioitu kasvattavan näiden palvelujen kuljetussuoritetta 11,7 miljardia henkilökilometriä, mikä vastaa nykyistä julkisen liikenteen suoritetta. Laskelman taustalla on EU:n komission raportti: “To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes” (<http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812->

july9thversion-awtfinalreport.pdf). Liiketoiminnan arvon voidaan tämän kautta arvioida kak-sinkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä.

Elinkeinoelämän keskusliiton vuonna 2016 teettämän kyselyn perusteella esineiden internetin, massadatan, robotiikan, tietoturvan ja älykkään liikenteen osalta edelläkävijäyritykset enna-koivat 74 prosentin liikevaihdon kasvua vuonna 2016 verrattuna vuoteen 2015.

Alalle tulon kynnyksen madaltumisen ja avoimen tiedon arvioidaan synnyttävän uusia palve-luja ja muuttavan ihmisten kulutuskäyttäytymistä liikkumispalvelujen suhteen yhteiskunnan kokonaisedun kannalta myönteiseen suuntaan. Yhteiskunnallisesta näkökulmasta on toivotta-vaa, että ihmiset siirtyisivät oman auton käytöstä joukkoliikenteeseen, sillä se parantaa liiken-neturvallisuutta sekä vähentää liikenneruuhkia ja ympäristöhaittoja. Siellä, missä joukkoliik-kenne vähentää oman auton käytön tarvetta, maankäyttö tehostuu, sillä parkkipaikkoja ja ties-töä ei tarvitse rakentaa niin suurelle määrälle autoja. Lisäksi toimiva liikennejärjestelmä helpot-taa ihmisten työllistymistä, opiskelua ja parantaa yleistä hyvinvointia. Ihmisten liikkuminen lisää myös muihin toimialoihin kohdistuvaa kulutusta. Onkin arvioitu, että joukkoliikentee-seen sijoitettu raha palautuu 1,5–2 -kertaisesti takaisin kansantalouteen.

Tiedon ja lippujärjestelmien osuuden kulkumuotojakaumaan on maltillisen skenaarion pohjal-ta arvioitu EU:n selvityksen mukaan tuottavan EU:ssa yhteensä 13,1 miljardin vuosittaiset hyödyt. Suomessa hyöty olisi vuosittain 193,1 miljoonaa euroa. Selvitys ei huomioi uusien palvelujen liiketoiminnalle aiheutuvia hyötyjä, vaan ainoastaan hyötyjä nykyisille käyttäjille ja yrityksille.

Miljoonaa euroa	Päästövähennys			Aikasäästö	Onnettomuus-kustannussäästö	Operointi-kustannussäästö	Kustannussäästö yhteensä
	CO2	HC, CO, Nox	Partikkelit				
Suomi	8,1	1,2	0,1	147,5	6,7	29,5	193,1
EU-28	85,0	556,5	9,6	10 091,0	456,0	2 018,0	13 216,0

Taulukko. Multimodaalisen matkatiedon ja saumattomien liikennepalvelujen hyödyt Suomes-sa ja EU:ssa. Lähde: "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" ("[http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf)).

Nykyisessä muodossaan joukkoliikenne on harvoin merkityksellinen korvike henkilöautoilul-le, sillä joukkoliikenteen tarjonta ei riitä täyttämään liikkumistarpeita koko matkaketjun osalta. Kun henkilöautoilun kulkutapaosuutta halutaan vähentää, on tärkeää, että sille syntyy aitoja korvaavia vaihtoehtoja, eli asiakaslähtöisiä ovelta ovelle –palveluja ja puolesta-asioinnin myö-tä etenkin laadukkaita yhdistettyjä palveluita. Rajapintojen avaaminen sekä markkinoille tulon helpottuminen ovat keskeisessä roolissa tässä tavoitteessa. Perinteisen näkemyksen mukaan liikennemuodot ovat keskenään vaihtoehtoisia, eli tietyn liikennemuodon kulutus vähentää

muiden liikennemuotojen kulutusta. Kun yhden liikennemuodon hinta laskee ja sen houkuttavuus lisääntyy, muiden liikennemuotojen kulutus vähenee. Kun markkinoille syntyy liikennemuotoja yhdisteleviä palveluja, liikennemuodoista tulee kuitenkin myös toistensa täydentäjiä, eli tietyn liikennemuodon kysyntä lisää muiden liikennemuotojen kysyntää. Kun yhden liikennemuodon hinta laskee, muidenkin liikennemuotojen kulutus lisääntyy. Koska henkilöautojen kulkutapaosuus on 84 prosenttia kaikesta moottoriajoneuvoilla harjoitetusta liikenteestä, on tällaiselle matkaketjokokonaisuuksia tarjoaville palveluille valtava markkinapotentiaali. Jotta uusia palveluja syntyy, tulee kaikissa osissa matkaketjua olla tarjontaa ja matkaketjujen osien hinta ei saa nousta liian korkeaksi suhteessa yksityisautoilun kustannuksiin.

Lakihankkeen ensimmäisessä vaiheessa esitetty arviointi pätee edelleen myös siltä osin, että uusien palveluiden syntyminen riippuu toimijoiden valmiudesta ja halusta tarttua lainsäädännön avaamiin mahdollisuuksiin. Uusien palvelujen vaikutukset eivät ilmene välittömästi, eikä ole mahdollista tarkasti arvioida, missä vaiheessa niistä seuraavat positiiviset vaikutukset alkavat näkyä käytännössä. Muutoksen vaikutuksia tulee arvioida pitkällä tähtäimellä ja verrata niitä ennen kaikkea nykyiseen kehityssuuntaan. Kokonaistaloudellisen arvioinnin näkökulmasta rekisteritietojen laaja luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin mahdollistaa palvelukehitystä, jonka voidaan arvioida tuottavan merkittäviä asiakashyötyjä asioinnin ja liikkumisen kustannussäästöinä. Laaja massaluovutus tukee myös pienten ja aloittelevien yritysten mahdollisuutta päästä liikennepalveluiden markkinoille ja synnyttää uutta sovelluskehitystä sekä tutkimus- ja kehitystoimintaa. Kansainvälisten arvioiden mukaan liikenteen tiedon lisäarvopotentiaali yritystoiminnalle voi Suomessakin helposti olla vuositasolla 100–200 miljoonan luokkaa. Yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat lähes kymmenkertaiset.

Liikenneasioiden rekisterin välitön suora vaikutus kansantalouteen tuotoksena tai työllisyysvaikutuksina on suhteellisen pieni verrattuna esimerkiksi Suomen bruttokansantuotteeseen (214 miljardia euroa) (Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito [verkkójulkaisu]ISSN=1795-8881. Helsinki: Tilastokeskus, viitattu: 17.3.2017). Lakiesityksen mahdollistaman rekisteritietojen luovutuksen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin on edellä arvioitu kasvattavan Liikenteen turvallisuusviraston asiakasyritysten liiketoiminnan laskennalliselta liikevaihdoltaan pitkällä aikavälillä mahdollisesti 300–400 miljoonan euron suuruusluokkaan ja nostavan asiakasyritysten työntekijämäärää noin 1 200 henkilöön, kun nykyisen työntekijämäärän arvioidaan olevan 330 henkilöä. Liikenteen tietualan kasvun voidaan arvioida tapahtuvan muutaman vuoden kuluessa, minkä jälkeen vaikutus on pysyväisluonteinen. Alan vuosiansiotason voidaan arvioida olevan noin 40 000–60 000 euroa. Toteutuneiden verotietojen perusteella arvioituna kyseisessä tuloluokassa ansiotuloverojen ja muiden ansiotuloista perittävien maksujen osuus on keskimäärin 20,4 % (Vero (2017): Tilastotietokanta. https://www.vero.fi/fi-FI/Tietoa_Verohallinnosta/Tilastoja_ja_tutkimuksia/ Tilastotietokanta(39115), viitattu 15.3.2017.) Liikenteen tietosalalla työskentelevien vero- ja maksutuotot kunnille ja valtiolle ovat siis vuosittain noin 10–15 miljoonaa euroa. Tätä summaa työntekijämäärän lisääntyminen kasvattaisi 7–11 miljoonaa euroa, diskontattuna ja laskettuna 10 vuoden ajalta 52–77 miljoonaa euroa (diskonttokorko 3,5 %). Hyöty on luonteeltaan jatkuva ja potentiaalisesti kasvava, kun muita liikenteen ja siihen liittyvien toimintojen tietovarantoja avataan käyttöön. Yhteiskunta hyötyy myös yritysten maksamasta yhteisöverosta. Yhteisöverokanta on Suomessa (2017) 20 %.

Lakiesitys liikenneasioiden rekisteristä aiheuttaa Liikenteen turvallisuusvirastolle noin 700 000–800 000 euron kertaluonteiset investointikustannukset. Liikenteen turvallisuusviraston

tietopalvelun toimintakulut voidaan jatkossakin kattaa kustannusvastaavuusperiaatteen mukaan liiketaloudellisilla tuloilla.

Liikenneasioiden rekisteriä koskevat ehdotukset vaikuttavat julkistaloudellisesti lähinnä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan eli käytännössä Liikenteen turvallisuusviraston perimiin maksuihin ja velvoitteista aiheutuviin investointikustannuksiin. Asiakkaiden hakeutumismaksujen tai muiden maksujen suuruuden tai määrän arvioidaan säilyvän nykyisellään. Liikenneasioiden rekisterin tiedonluovutusten osalta avoin data säilyy jatkossakin maksuttomana. Asiakkaiden omia tietojaan koskevien kyselyiden eli omadata-konseptin mahdollistamisen osalta on huomattava, että näistä tiedonluovutuksista ei ole tarkoituksenmukaista periä tavanomaista maksua, vaan ne tarjottaisiin lähtökohtaisesti maksutta. Tämä vähentää Liikenteen turvallisuusviraston tiedon luovutuksesta saatavia liiketaloudellisia tuloja. Vaikutus toteutuu pitkällä aikavälillä sitä mukaa, kun omadata-konseptia tarjoavat palveluntuottajat kehittävät konseptiin liittyviä palveluita. Uuden yritystoiminnan alueen kehitys- ja muutosvauhtia on vaikea arvioida, minkä vuoksi myös omadatan mahdollistamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuvien tulonmenetysten suuruutta on vaikea arvioida. Omadata-konseptin toteutumisen vaikutukset kohdistuvat kuitenkin ensisijaisesti nykyisiin kyselypalveluihin, joiden tuotto-osuus on noin puolet Liikenteen turvallisuusviraston tietopalvelun tuotoista. Näin ollen tulonmenetyksen suuruusluokka olisi pitkällä aikavälillä vuositasolla noin 5 miljoonaa euroa ja 10 vuoden ajalta 16–24 miljoonaa (diskonttokorko 3,5 %).

Lakiesityksen mahdollistama rekisteritietojen luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin mahdollistaa Liikenteen turvallisuusviraston muun kuin omadataan liittyvän tietopalvelu-toiminnan jatkumisen nykyisellä kustannusvastaavuuteen perustuvalla mallilla. Tietojen kasvava käyttö ja mahdollisuus tiedon automaattiseen luovutukseen voivat johtaa asiakkailta perittäviin maksujen laskuun kustannusvastaavuusmallin mukaisesti. Lakiesitys velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa julkisten tietojen luovuttamiseen avoimen rajapinnan kautta. Esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava siitä, että julkiset, liikennevälineitä ja toimijoita koskevat tiedot ovat saatavissa avoimen rajapinnan kautta. Viraston oman arvion mukaan tämä tarkoittaa neljän rajapinnan toteutusta. Lakiesitys velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa luovuttamaan tietoja yksittäisluovutuksina muun muassa ajoneuvotietojen tai toimijatietojen tarkistamista varten. Tähän veloitteeseen vastaaminen edellyttää kuuden rajapinnan ja kuuden sovelluksen toteuttamista. Laki-esitys velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa mahdollistamaan omadataan perustuvien palvelujen syntymistä. Liikenteen turvallisuusvirastolla on jo olemassa rajapintatoteutukset rekisteröidyn ajoneuvo- ja vesikulkuneuvotietoihin sekä asiakkaan ajoneuvotietoihin, joita voidaan hyödyntää soveltuvin osin omadatan mahdollistamisessa. Lakiesityksen mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto toteuttaa tarvittaessa myös muita rajapintatoteutuksia muihin henkilöön liittyviin tietoihin muun muassa rekisteröidyn ilma-aluksiin, lentolupakirjoihin tai ammattipätevyyksiin. Näiden rajapintojen määrästä on vaikea esittää arviota, koska niiden tarjonta määräytyy pitkälti omadata-konseptia kehittävien yritysten tarpeiden mukaan. Voidaan arvioida, että omadatan mahdollistaminen edellyttäisi alkuvaiheessa ainakin 5–10 rajapintatoteutusta.

Kokonaisuutena lakiesitys edellyttää Liikenteen turvallisuusvirastolta yhteensä noin 15–20 rajapinnan toteutusta ja kuuden sovelluksen toteutusta. Yhden rajapinnan toteuttamiskustannus on noin 20 000 euroa ja yhden sovelluksen 60 000 euroa. Lakiesityksen velvoittamien alkuvaiheen toteuttamiskustannusten arvioidaan näin olevan noin 700 000–800 000 euroa. Tietojen säilyttämisestä aiheutuvat kustannukset voidaan arvioida vasta, kun työnjako Kansallisarkiston kanssa on sovittu.

Lakiesitykseen liikenneasioiden rekisteristä sisältyy oikeuksia ja velvoitteita myös kansallisten ja kansainvälisten viranomaisten väliseen tiedonvaihtoon, mutta näihin liittyvistä tietojärjestelmistä ei ole odotettavissa lisäkustannuksia. Vastaavasti automaattista tiedonluovutusta kehitetään osana nykyistä linjatoimintaa eikä lakiesityksessä ole siihen liittyviä, kustannuksia lisääviä velvoitteita.

Oikeusrekisterikeskus on arvioinut, että lakimuutoksen yhteydessä toteutettavasta tietojen siirron automatisoinnista ja uusien tietoliikenneyhteyksien avaamisesta seuraa noin 10 000 – 20 000 euron kustannus (yhden uuden liittymän rakentaminen), jos varsinaisiin lähdejärjestelmiin ei ole tarvetta tehdä muutoksia. Tällaisia muutostarpeita ei ole tunnistettu.

4.1.3.2 Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Ilmailun lupamenettelyihin koskevilla pienillä muutoksilla ei voida katsoa olevan kansantalouteen ja julkiseen talouteen kohdistuvia merkityksellisiä muutoksia.

4.1.3.3 Merenkulkua koskevien muutosten vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Merenkulkua koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kansantalouteen tai julkiseen talouteen.

4.1.3.4 Raideliikennettä koskevien muutosten vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Rautateiden kelpoisuussäätelyyn ehdotettuja muutoksia voidaan pitää kansantalouden kannalta myönteisinä, koska muutokset yksinkertaistavat voimassa olevaa säätelyä ja lisäävät muun muassa yritysten mahdollisuuksia kehittää omaa toimintaansa nykyistä vapaammin. Vastaavasti uudistusten voidaan katsoa edistävän rautatiemarkkinoiden avaamista esimerkiksi sitä kautta, että rautatieliikenteen harjoittaja voi jatkossa kohdentaa henkilöstönsä koulutuksen tarkoituksenmukaisemmin ja kelpoisuuskirjasta luopumisen myötä viranomaiselta haettavien hyväksyntöjen määrä vähenee. Kaupunkiraideliikenteeseen ei tehdä sisällöllisiä muutoksia, joilla olisi merkitystä kansantalouteen tai julkiseen talouteen.

4.1.3.5 Tieliikennettä koskevien muutosten vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Tieliikennettä koskevilla ehdotuksilla ei nähdä olevan mainittavia vaikutuksia kansantalouteen ja julkiseen talouteen.

Julkisen liikenteen viranomaistehtävien muutosten vaikutukset on kuvattu luvussa 4.2.

4.1.4 Yhteenveto välittömistä taloudellisista vaikutuksista

Lainsäädännön arviointineuvosto esitti, että esitykseen sisällytettäisiin yhteenveto taloudellisia vaikutuksia koskevista määrällisistä arvioista. Yksinomaan määrällisiä arvioita sisältävä taulukko voisi kuitenkin antaa esityksen vaikutuksista harhaanjohtavan kuvan, kun kyseessä on näinkin laaja esitys, joka sisältää vaikutuksiltaan sängen erityyppisiä ehdotuksia ja arvioihin

HE 145/2017 vp

liittyy huomattavaakin epävarmuutta. Vaikutusten tiivistäminen taulukkomuotoon helpottaa kuitenkin kokonaisuuden hahmottamista. Ohessa on siis pääosin sanallisesti, mutta joltain osin myös määrällisesti kuvattu esityksen välittömiä vaikutuksia eri näkökulmista.

	Hyödyt	Kustannukset
Vaikutukset kotitalouksiin	Lakiesitys parantaa asiain sujuvuutta ja tukee liikkumispalveluiden kehittymistä. Asiain sujuvuus parantuu esimerkiksi toimitettavien asiakirjojen kelvatussempaan hakemukseen. Tämän hyödyn suuruusluokaksi on arvioitu suuntaantavasti noin 1 - 2 miljoonaa euroa 10 vuoden laskentajaksolla. Omadatakonseptin toteuttamisesta syntyvä hyöty asiakasmaksuissa on 10 vuoden jaksolla noin 16 - 24 miljoonaa euroa. Liikkumispalveluiden kehittymisellä kokonaisuudessaan voidaan arvioida seuraavien 10 vuoden aikana tuovan kuluttajille noin 140 - 561 miljoonan euron hyödyt. Hyöty ei aiheudu suoraan lakiesityksen myötä, vaan lakiesitys tukee liikkumispalveluiden edellyttämien taustatietojärjestelmien syntymistä ja tiedon saatavuutta.	Lakiesityksen ei arvioida aiheuttavan kotitalouksille erityisiä kustannusvaikutuksia. Merenkulun koulutuskeskusten täydennyskoulutuskursien hinnat saattavat nousta vähäisessä määrin.
Vaikutukset yrityksiin		
Tiedon saatavuuden parantaminen	Lakiesitys parantaa tiedon saatavuutta ja tukee siten tietoluovutuksia hyödyntävien yritysten toimintaa ja palvelukehitystä. Vaikutus kohdistuu erityisesti pieniin ja keskisuuriin yrityksiin. Lakiesitys vähentää yritysten hallinnollista taakkaa arviolta 1 - 2 henkilötyöpäivää lupaprosessin yksinkertaistamisen ansiosta. Tästä seuraisi yrityksille noin 0,9 - 2,4 miljoonan euron säästö 10 vuoden laskentajaksolla. Lakiesityksen tukema tietojen parempi saatavuus ja käytettävyys mahdollistaa liikennerekisterin tietoja hyödyntävien yritysten toiminnan kasvun 300 - 400 miljoonan euron liikevaihdon tasoon.	Tämän lakiesityksen tiedon saatavuuden parantamista koskevilla osioilla ei arvioida olevan suoria tai välillisiä kustannusvaikutuksia yrityksille.
Ilmailun säädösmuutokset	Ilmailun säädösmuutokset ovat vähäisiä. Markkinoillepääsyn voidaan arvioida helpottuvan, kun kansallista lupaprosessia kevennetään ja lisätään lentotyön ja koulutuksen osalta ilmoituksenvaraista toimintaa.	

HE 145/2017 vp

<p>Merenkulun sää-dösmuutokset</p>	<p>Merenkulun sää-dösmuutokset vahvistavat koulutuskeskusten ja oppilaitosten tarjoamien koulutusten asemaa ja yhtenäisyyttä sekä koulutusviennin mahdollisuuksia. Erityisesti suuret matkustaja-alusvarustamat hyötyvät mahdollisuudesta tarjota alemman tason koulutusta aluksella ja hyödyntää ulkomaisia yksiköitä.</p>	<p>Merilääkärijärjestelmään tehtävillä muutoksilla on vähäisiä kustannusvaikutuksia merilääkärinä toimiville pienyrittäjille. Kustannukset vastaavat nykyistä hakemus- ja koulutuskustannusten suuruusluokkaa</p>
<p>Rautatieliikenteen sää-dösmuutokset</p>	<p>Raideliikenteen sää-dösmuutokset keventävät toimijoiden hallinnollista taakkaa, mutta lisäävät näiden vastuuta omasta turvallisuuden hallinnastaan. Toimijat voivat jatkossa mm. muokata koulutus- ja terveydentilavaatimuksia oman tarpeensa mukaan. Muutosten on arvioitu tuovan 10 vuoden laskentajaksolla alan toimijoille noin 0,9 - 2,7 miljoonan euron hyödyt. Koulutuskeskusten osalta muutos voi vähentää nykymuotoisen koulutuksen tarvetta, mutta lisätä uudentyypisten ja räätälöityjen kurssien tarvetta.</p>	<p>Koulutuskeskuksille aiheutuu kustannuksia kurssien ja opetuksen uudelleen suunnittelusta.</p>
<p>Tieliikenteen sää-dösmuutokset</p>	<p>Sää-dösmuutosten merkityksen arvioidaan olevan yrityksille vähäinen.</p>	
<p>Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen</p>	<p>Liikenneasioiden rekisterin liiketoiminta- ja työllisyysvaikutusten verohyötyjen osalta liikenteen tietotalalla työskentelevien vero- ja maksutuotot kunnille ja valtiolle arvioidaan olevan 52–77 miljoonaa euroa laskettuna 10 vuoden ajalta, minkä lisäksi yhteiskunta hyötyy yritysten maksamasta yhteisöverosta. Muilla lakiesityksen osioilla ei ole arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia julkiseen talouteen tai kansantalouteen.</p>	<p>Omadata-konseptin toteuttamisesta aiheutuu Liikenteen turvallisuusvirastolle 10 vuoden laskentajaksolla noin 16 - 24 miljoonan menetykset asiakasmaksuissa. Lakiesityksen liikenneasioiden rekisteriä koskevien velvoitteiden toteuttaminen aiheuttaa Liikenteen turvallisuusvirastolle noin 700 000-800 000 euron kertaluonteiset kustannukset. Uusien tietoliikenneyhteyksien avaamisesta aiheutuu 10 000-20 000 euron kertaluonteinen kustannus.</p>

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

4.2.1 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset viranomaisten toimintaan

Vaikutukset viranomaisten keskinäisiin suhteisiin. Kaikki lakiesityksessä tarkoitetut rekisterit (noin 10 kpl) ovat nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston keräämiä ja ylläpitämiä. Lainsäädännön yhtenäistäminen ei kohdistu muihin hallinnonaloihin tai kuntasektorille eli hallinnonalojen keskinäiset roolit tai vastuut eivät muutu. Ahvenanmaata koskevaan sääntelyyn ja rekisterinpitoon ei lakiesityksessä puututa, vaan voimassa olevat käytännöt jatkuvat nykyisellään. Liikenneasioiden rekisterin tietojen säilyttämisen ratkaiseminen edellyttää asiasta päättämistä ja sopimista Liikenteen turvallisuusviraston ja Kansallisarkiston välillä.

Merimieslääkärijärjestelmän kehittämisestä aiheutuvia vaikutuksia selostetaan tarkemmin kohdassa 4.2.4.

Vaikutukset Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin ja menettelytapoihin. Liikenneasioiden rekisteriä koskevan, rekisterien sisältöä yhtenäistävän lakiesityksen osan tarkoitus on lainsäädännön yhtenäistäminen ja tiedon käytettävyyden parantaminen. Lakiesitys ei määrittele rekisterin toteutustapaa, johon ei ole lyhyellä aikavälillä odotettavissa suuria muutoksia. Rekisterin käytettävyyden odotetaan parantuvan pääasiassa tietosisältöjen yhtenäistämisen ja rekisterin osien yhteentoimivuuden parantuessa, jolloin olemassa olevaa tietoa voidaan hyödyntää laajemmin. Tällöin esimerkiksi asiakkailta aiemmin saatuja tietoja voidaan hyödyntää eri asiakastilanteissa eri liikennemuotojen lupahakemusten käsittelyssä. Tämä vähentäisi Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollista työtä ja parantaisi kelpoisuuksiin liittyvän valvonnan mahdollisuuksia.

Liikenneasioiden rekisterin myötä eri rekisterien ja tiedonluovutuksen periaatteiden yhtenäinen sääntely mahdollistaa käsittelysääntöjen yhtenäistämisen ja tukee näin osaltaan automatisoidun tiedonluovutuksen toteuttamista. Tämä vaikuttaa toimintatapoihin suhteessa nykyisiin, pääasiassa manuaalisina poimintoina tehtäviin tiedonluovutuksiin.

Lakiesitys liikenneasioiden rekisteristä velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa mahdollistamaan omadata-konseptiin perustuvien palvelujen syntymistä. Omadataan perustuvien palvelujen mahdollistaminen tarkoittaa Liikenteen turvallisuusviraston osalta käytännössä datalähteiden tarjoamista. Virasto mahdollistaisi rekisteröidyn omien tietojen hakemisen rajapintojen välityksellä koneluettavassa muodossa toteuttamalla tarvittavat rajapinnat keskeisimpien rekisteröidystä tallennettujen tietosisältöjen osalta. Toteutettavat rajapinnat mahdollistaisivat lähinnä rekisteröidyn tietojen hakemisen hyödynnettäväksi erilaisissa omadataan liittyvissä palveluissa. Liikenteen turvallisuusvirasto ei jatkossakaan hallinnoi rekisteröidyn suostumuksia eikä vastaa muusta omadataan liittyvistä toiminnallisuuksista tai sovelluksista. Omadataveloitteeseen liittyviä kustannuksia on käsitelty edellä kohdassa vaikutukset julkiseen talouteen.

Kustannussyyt ovat merkittävien este sille, ettei vielä avaamattomia dataja voida tarjota maksuttomina (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017: Avoimen datan hyödyntäminen ja vaikuttavuus, s. 13).

Vaikutukset Liikenteen turvallisuusviraston organisaatioon ja henkilöstöön. Lakiesityksellä liikenneasioiden rekisteristä ei ole vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston organisaatioon,

koska virasto vastaa nykyisinkin sääntelyn kohteena olevista liikenteen tietovarannoista ja tiedonluovutuksista. Toimintaa jatketaan vallitsevan organisaation puitteissa.

Lakiesityksen mahdollistaman rekisteritietojen luovutuksen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin arvioidaan kasvattavan tiedonluovutusten määrää. Toisaalta lupamenettelyn keventyminen ja mahdollisuus tiedonluovutusten automatisointiin vähentävät resurssien kuormitusta. Vaikutuksen henkilöresurssien tarpeeseen arvioidaan olevan neutraali.

Vaikutukset Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollisiin tehtäviin ja kustannuksiin. Lakiesityksellä ei muutettaisi asiallisesti Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta tiedonvaihtoon muiden viranomaisten tai lakisääteistä tehtävää hoitavien kanssa Suomessa tai EU-sääntelyn tai Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden nojalla. Näiden säännösten sanamuotoa kuitenkin yksinkertaistaan sekä jätetään joitakin asioita yleislakien säännösten varaan.

Esityksessä liikenneasioiden rekisteristä säädetään liikenneasioiden rekisterin sisältämien tietojen säilyttämis- ja poistamisajoista. Esityksessä asetetaan kaikelle tiedolle käyttötarkoituksen mukaan poistoaika paitsi liikennevälineen tiedoille, jotka esitetään pysyvästi säilytettäväksi. Tietojen arkistointia koskevasta Kansallisarkiston ja Liikenteen turvallisuusviraston keskinäisestä työnjaosta on sovittava. Tietojen säilyttämiseen ja mahdolliseen arkistointiin liittyviä tietoteknisiä kustannustekijöitä voidaan arvioida tarkemmin vasta, kun periaateratkaisu on tehty. Muutos aiheuttaa Liikenteen turvallisuusvirastolle sovellus- ja palvelinkustannuksia (muun muassa tiedon säilymisen ja käyttötarkoitukseen sidotun saatavuuden varmistaminen sekä poisto tai siirto ja hävittäminen säilytysajan päättyessä). Kansallisarkiston palveluihin liittyvät kustannukset selviävät myöhemmin, kun tiedon pysyvän säilyttämisen kehittäminen (ns. SA-PA-hanke) on edennyt riittävästi.

Vaikutukset kuntiin.

Yhteiskunnan rahoittamat ja tukemat kuljetukset (noin 1,5 miljardia euroa vuodessa) on merkittävä potentiaali uusille liikenteen palveluille. Vastavuoroisesti liikenteen palveluista annetun lain mukanaan toimien mahdollisuuksien hyödyntäminen avaa uusia näkymiä julkisen sektorin hankkimien kuljetusten järjestämisessä nykyistä tehokkaammin, myös kustannusmielessä. Puolesta-asiointi voi olla jatkossa tärkeä elementti edellä mainittujen tavoitteiden toteuttamisessa ja säästöjen saavuttamisessa.

Puolesta-asiointia koskevat ehdotukset aiheuttavat ainoastaan vähän kustannuksia julkiselle sektorille. Julkisen sektorin toimijoiden (kuntien tai kunnallisten liikelaitosten) tulisi avata sähköinen asiakasrajapintansa järjestämänsä paikallisliikenteen osalta vain, jos ne itse toimivat kunnallisena liikenneoperaattorina. Tällöinkin rajapinnan avaamisesta aiheutuneita kustannuksia pidetään yleensä varsin maltillisena (arviolta 10 000 – 50 000 €). Yleisempi tapaus lienee se, että kunnallinen toimija toimii alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjänä, jolloin sillä olisi velvollisuus yhdessä lipun liikkeelle laskijan kanssa huolehtia siitä, että määräytymisperusteeseen liittyvät tiedot olisivat käytettävissä siinä määrin kuin on tarpeen puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Pykälä ei säädi sitä, millä tavoin tämä velvoite voidaan toteuttaa, mutta siinä ei edellytetä tiedon reaaliaikaisuutta. Koska määräytymisperusteisiin liittyvät tiedot muuttuvat vain harvoin, osapuolet voisivat sopia päivitystahdistista, ja se voitaisiin myös toteuttaa teknisesti osapuolten sopimalla tavalla, tarvittaessa nykytilassa hyvinkin vaatimattomin teknisin ratkaisuin (esimerkiksi excel

-taulukoiden avulla, mikäli se on osapuolten kannalta tarkoituksenmukaista). Tästä aiheutuu vain vähän tai ei lainkaan kustannuksia.

Koska puolesta-asiointi on henkilöön sidottua, ei säännös mahdollista sitä, että esimerkiksi kuntakohtainen alennus valuisi muiden kuin siihen oikeutettujen käyttöön. Koska säännös edellyttää rajapinnan avaamista kunnilta vain harvoin ja säilyttää pääasiassa nykytilan, ei säännöksestä seuraa huomioitavia tietosuoja- tai tietoturvatoinenpiteitä.

4.2.2 Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin ilmailun osalta ei ole oleellisia muutoksia. Lupamennettelyiden keventäminen ja selkeyttäminen sujuvoittaa lupaprosesseja ja näin helpottaa viranomaisen tehtävienhoitoa.

4.2.3 Merenkulkua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan

Merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksyminen. Liikenteen turvallisuusvirastolle koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksyminen olisi pääasiassa uutta toimintaa. Koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen arvioinnin ja hyväksynnän arvioidaan lisäävän viraston työmäärää toiminnan käynnistymisvaiheessa yhden henkilötyövuoden ja jatkossa puoli henkilötyövuotta. Ulkomaisten koulutusyksiköiden arvioinnin ja hyväksynnän arvioidaan lisäävän viraston työmäärää 0,1 henkilötyövuotta ja varustamoiden matkustaja-aluksilla järjestämän koulutuksen arvioinnin ja hyväksynnän alle 0,1 henkilötyövuotta.

Koska Liikenteen turvallisuusvirasto osallistuu STCW-yleissopimuksen merenkulun koulutusvaatimusten muutosten valmisteluun IMOssa ja tuntee kyseiset koulutusvaatimukset jo nykyisellään, uusi hyväksymistoiminta ei lisäisi erityisasiantuntemuksen tarvetta virastossa. Muutokset selkiyttäisivät ja vahvistaisivat Liikenteen turvallisuusviraston asemaa STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin mukaisen merenkulun pätevyyyksiin ja lisäpätevyyyksiin johtavan koulutuksen toimivaltaisena ja valvovana viranomaisena.

Muutosesityksillä ei olisi suoranaista vaikutusta opetus- ja kulttuuriministeriön tai Opetushallituksen toimintaan, koska tältä osin ei esitetä muutoksia. Opetushallinnon alalla säilyisi yleinen valtakunnan tason vastuu koulutuksen järjestäjien ja opetussuunnitelmien hyväksynnästä ja koulutuksen järjestäjien auditoinneista.

Merimieslääkärijärjestelmän uudistaminen. Esityksen mukaan merimieslääkärien hyväksyntä, valvonta sekä rekisterin pito merimieslääkäreistä siirtyisi Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valviralta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näiden tehtävien vaatiman henkilöresurssien tarpeen arvioidaan olevan vähäinen. Rautatieliikenteen ja ilmailun liikennelääketieteellisen toiminnan yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirastossa käsitellään noin 6 000 lupataupausta vuosittain ja näihin kuuluu 5,1 henkilötyövuotta. Suhteessa toiminnan kokonaisuuteen liikennelääkäreiden (ilmailulääkärit, rautatielääkärit, merimieslääkärit) hyväksyminen on pienimuotoista toimintaa ja olemassa olevat tietojärjestelmät mahdollistavat toiminnan käynnistämisen uudessa liikennemuodossa (merenkulku).

Toisaalta eri liikennemuotojen vastaavien toimintojen yhdistämisestä Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan aiheutuu synergiaetuja muun muassa olemassa olevien tietojärjestelmien käytössä. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirastolle aiheutuu työtä nykyjärjestelmän

puutteista saadun palautteen hoitamisesta. Ehdotettu merimieslääkärijärjestelmän laadun ja valvonnan kehittäminen vähentäisi tältä osin viraston työmäärää. Esitettyjen muutosten vaikutuksen Liikenteen turvallisuusviraston työmäärään arvioidaan olevan vähäisiä ja sekä tarvetta kasvattavia että vähentäviä, minkä vuoksi vaikutuksien resurssitarpeeseen arvioidaan kokonaisuutena olevan neutraaleja.

Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntemus kattaa jo nykyisellään sekä merenkulun että liikennelääketieteen erityisalat. Liikenteen turvallisuusvirasto muun muassa myöntää merenkulun pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ja vastaanottaa tässä toiminnassa pätevyyksiin liittyvät merimieslääkärintodistukset. Liikenteen turvallisuusvirasto myös osallistuu IMO:ssa STCW-yleissopimuksen, joka kattaa merimieslääkärintarkastuksiin liittyvät vaatimukset, muuttamista koskeviin neuvotteluihin. Liikennelääketieteellisiä tehtäviä virastossa hoitaa nykyisin kuusi terveydenhuollon ammattilaista, joilla on pitkäaikainen kokemus liikennelääketieteellisestä viranomaistoiminnasta ja vaativista turvallisuusarvioinneista. Tämän lisäksi viraston liikennelääketieteellisellä yksiköllä on käytettävissään myös laaja asiantuntijalääkärien verkosto. Liikenteen turvallisuusviraston olemassa olevan asiantuntemuksen katsotaan siten olevan jo nykyisellään riittävä uusien tehtävien käsittelyyn.

Edellä kuvattujen tehtävien siirtämisen myötä Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valviran resurssitarve vähenisi. Resurssitarpeen muutoksen ei arvioida kuitenkaan olevan merkittävä. Virastosta poistuisi myös tarve ylläpitää asiantuntemusta merenkulun lääkärintarkastusten erityisvaatimuksista.

Kabotaasilupien myöntämisen siirto liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Merenkulun kabotaasilupien myöntämien ei ole merkittävä viranomaistehtävä. Lupahakemuksia käsitellään vuosittain vain jokunen. Lupatehtävä ei ole resurssivaikutuksiltaan merkityksellinen. Liikenne- ja viestintäministeriön näkökulmasta yksittäisten lupaprosessien ylläpitäminen ja henkilöstön osaamisen ylläpitäminen on helpompaa Liikenteen turvallisuusvirastossa kuin ministeriössä.

4.2.4 Raideliikennettä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan

Rautateiden kelpoisuussäätelyyn ehdotetut muutokset vähentävät nykyisiä Liikenteen turvallisuusviraston myöntämiä lupia ja lisäävät viraston valvontaroolin merkitystä. Lupien vähentämisestä johtuen virastolta jää saamatta jonkun verran lupatuloja, mutta vastaavasti myös viraston lupatyöhön käytettävä työmäärä vähenee. Poistuvien lupien vaikutus on kuitenkin kokonaisuudessaan vähäinen eikä muutoksilla ole esimerkiksi vaikutuksia viraston henkilötyövuosien määrään. Toimiluvan siirtäminen ministeriöstä virastolle ei myöskään käytännössä juuri vaikuta ministeriön tai viraston työkuormaan, koska myönnettävien toimilupien määrä pysynee jatkossakin pienenä. Kaupunkiraideliikenteen osalta vaikutuksia ei ole.

4.2.5 Tieliikennettä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksien säätelyyn ja suorittamiseen liittyviä viranomaisia ovat opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala (Opetushallitus, toisen asteen oppilaitokset), liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala Liikenteen turvallisuusvirasto sekä Puolustusvoimat. Uudistuksessa tehtävät säilyvät pääosin nykyisellään eikä merkittäviä vaikutuksia toimintaan ole tunnistettu.

4.3 Ympäristövaikutukset

4.3.1 Tiedon saatavuuden parantamisen ympäristövaikutukset

Lakiesityksellä ei ole tunnistettavissa suoria vaikutuksia luonnonvarojen tai energian käyttöön, tuotteiden valmistukseen tai kulutuskäyttämiseen, toimintojen sijoittumiseen, kuljetus- ja liikkumistarpeisiin taikka eri liikennemuotojen keskinäisiin suhteisiin, ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, päästöjen ja jätteiden määrään, laatuun ja käsittelyyn, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon ja sen muutokseen, luonnon monimuotoisuuteen, kasvillisuuteen sekä eliöihin tai yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön.

Kuten jo liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen valmistelun yhteydessä todettiin, lain ehdotusten toteutumisella voi olla merkittäviä välillisiä ympäristövaikutuksia. Merkittävimpiä ympäristöön liittyviä haasteita liikennesektorilla ovat ilmastonmuutos, ilmanlaadun heikkeneminen ja melu. Liikenteessä kuluu noin 20 prosenttia Suomessa käytetystä energiasta ja liikenteen osuus energiankulutuksesta on ollut hienoisessa kasvussa viime vuosina. Liikenteen kasvu lisää liikenteen energiankulutusta, vaikka autojen energiatehokkuus paranee jatkuvasti. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes, josta 90 prosenttia syntyy tieliikenteessä.

Hallitusohjelmassa asetetaan kunnianhimoisia tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Hallitusohjelman mukaan kotimainen öljyn käyttö tulisi puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus tulisi samassa ajassa nostaa 40 prosenttiin. Alustavien arvioiden mukaan nämä tavoitteet ovat vähintään yhtä kunnianhimoisia kuin EU:sta odotettavissa olevat Suomea koskevat velvoitteet.

Tärkeimmät keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat liikenteen energiankulutuksen pienentäminen (energiatehokkuuden parantaminen) ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla vaihtoehtoilla. Liikenteen ympäristötyön keskeiset tavoitteet ja toimintalinjat kaikille liikennemuodoille on kirjattu vuonna 2013 valmistuneeseen liikenteen ympäristöstrategiaan (LVM:n Julkaisuja-sarja 43/2013).

Pidemmällä aikavälillä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvattaminen ei riitä liikenteen ainoaksi päästövähennyskeinoksi. Liikenteen kuluttamat energiamäärät ovat vuositasolla niin suuria, että koko energiantarpeen kattaminen uusiutuvilla raaka-aineilla ei ole mahdollista. Siksi tarvitaan myös liikenteen energiankulutusta vähentäviä toimenpiteitä.

Uudet digitaaliset palvelut ja jakamistalouden ilmiöt kasvattavat kiinnostusta muun muassa autojen yhteiskäyttöön. Kansallisten ja kansainvälisten tutkimusten perusteella yhteiskäyttöauto korvaa jopa 8-25 yksityisomisteista autoa, minkä lisäksi se kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Muun muassa Turun kaupungin teettämässä selvityksessä listataan yhteiskäyttöautojen ympäristönsuojelullisesta näkökulmasta merkittävimpinä vaikutuksina vähäisempi ajosuorite johtaen alhaisempiin päästöihin ja ruuhkien vähentymiseen, vähäisempään kaupunkitilan tarpeeseen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien lisäämiseen, kaluston nopeampaan uudistumiseen sekä yleisesti liikkumistapojen monimuotoistumiseen muun muassa matkaketjuajattelun vuoksi. Päästövaikutukset ovat myös huomattavia. Lisäksi kimpakyydit nostavat tehokkaasti autojen täyttöastetta, joka on perinteisesti ollut hyvin alhainen. Yhteensä kulkumuotojakauman muutoksilla on EU-selvityksen perusteella arvioitu

Suomessa saatavan aikaan 11,7 miljardia henkilökilometriä vastaava siirtymä henkilöautoilusta, mikä vastaa 55,2 miljoonan euron vuosittaista hyötyä päästöjen vähennyksestä. Yhdessä onnettomuuskustannussäästöjen kanssa hyöty on 94,4 miljoonaa euroa.

Päästövähennys				
	Ajosuoritevähennys (mrd. km)	CO2 (milj. tonnia)	HC, CO, Nox (NOx- ekv. tonnia)	Partikkelit (tonnia)
Suomi	1,4	0,2	264,7	0,5
EU-28	97,1	13,1	18 152,0	103,8

Taulukko. Ajosuoritteen ja päästöjen vähennys yhteentoimivan tiedon ja lippujärjestelmien aikaansaaman kulkumuotojakauman muutosten kautta. Lähde: "To develop and validate a European passenger transport information and booking system across transport modes" (<http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/20140812-july9thversion-awtfinalreport.pdf>).

World Economic Forumin arvion mukaan maailmanlaajuisesti henkilöliikenteen digitalisaatio ja palveluistuminen voivat vuosina 2016–2025 tuottaa kaikkiaan 3 100 miljardin dollarin yhteiskunnalliset ja ympäristöhyödyt aikasäästöinä sekä ruuhkien, onnettomuuksien ja päästöjen vähentymisenä. Vastaavasti logistiikassa saavutettava hyöty olisi 2 400 miljardia dollaria. Muutoksilla saavutettaisiin henkilöliikenteessä noin 540 miljoonan tonnin säästö CO₂-päästöissä ja logistiikassa noin 9 900 miljoonan tonnin CO₂-päästö säästö. (World Economic Forum (2017): Digital Transformation Initiative -yhteenvetoraportti. World Economic Forum, tammikuu 2017). Puolesta-asiointia ja liikenneasioiden rekisteriä koskevat ehdotukset eivät yksinään tuota mittavan suuruusluokan hyötyjä, mutta mahdollistavat osaltaan liikkumispalveluiden ekosysteemin syntymistä ja liikenteen markkinoiden kehittymistä. Liikkumispalveluiden kehitys- ja tuotantotoiminta edellyttää esimerkiksi mahdollisuutta liikennetietojen laajaan massaluovutukseen, jotta tietojen käytön kynnys ja siten sovelluskehityksen taloudellinen riski on mahdollisimman matala.

4.3.2 Ammattipätevydet

Liikenteen kuljetuspalvelujen tarjontaan osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyksiä koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ympäristöön. Merenkulun osalta koulutustoiminnan luvanvaraisuus ja tarkempi sisällöllinen valvonta voi parantaa henkilöstön ympäristötietoisuutta. Muiden liikennemuotojen osalta osaamis- ja koulutusvaatimuksissa ei esitetä sellaisia muutoksia, joilla voisi olla ympäristövaikutuksia.

4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

4.4.1 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen

Rekisterienpidossa ja tietojen luovutuksessa noudatetaan henkilötietojen suojaa koskevaa lainsäädäntöä. Näillä pyritään suojaamaan yksilön oikeudet yksityisyyteen ja toisaalta varmistamaan kaikille yhtäläiset oikeudet itseään koskevaan tietoon. Tietojenluovutukset toimivat yhtäläisesti kaikille, joiden osalta edellytykset tiedonluovutuksiin toteutuvat. Ehdot koskevat lähinnä oikeutta henkilötietoja sisältävään tietoon. Avoimen rajapinnan kautta luovutetaan tietoa sallitun rajauksen mukaan kaikille, jotka ovat tiedoista kiinnostuneita. Käyttäjiä ei rekisteröidä eikä näin muodoin rajata. Rekisterinpito, tietojen luovutus tai avoimen datan käyttö eivät ole sidoksissa rekisteröidyn henkilön tai tietopyynnön esittäjän sukupuoleen. Näillä perusteiden voidaan katsoa, että lakiesitys tukee yhdenvertaisuutta ja syrjimättömyyttä eikä aiheuta sukupuolesta riippuvia vaikutuksia.

4.4.2 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset lapsiin

Liikenneasioiden rekisteri sisältää tietoja alaikäisistä myönnettyjen ajo-oikeuksien ja ajoneuvon omistaja- ja haltijatietojen muodossa. Lakiesitys ei muuta rekistereiden nykyistä tietosisältöä tässä suhteessa. Tietojen luovutuksessa noudatetaan samoja henkilötietosuojaa koskevan lainsäädännön periaatetta kuin muissakin tietojen luovutuksissa ja varmistetaan näin yksilönsuojan toteutuminen. Alaikäisiä koskevan tiedon käsittelystä ja suojaamisesta on säädetty tietosuoja-asetuksessa, joka on huomioitu lakiesityksessä.

4.4.3 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset ihmisten henkiseen tai fyysiseen terveyteen, hyvinvointiin tai hyvinvoinnin jakautumiseen

Rekistereitä ja tietojenluovutusta koskevilla säännöksillä ei ole suoria väestöllisiä terveysvaikutuksia eikä vaikutuksia sosiaali- ja terveyspalveluiden käyttömahdollisuuteen.

Henkilö- ja tavara liikenteen ammattipätevyyden suorittamistavalla tai viranomaisten toimivallan jaolla tieliikenteen ammattipätevyyssasiassa ei ole tunnistettavia suoria tai välillisiä väestöllisiä terveysvaikutuksia eikä vaikutuksia sosiaali- ja terveyspalveluiden käyttömahdollisuuteen tai hyvinvointiin.

Myöskään muilla ehdotetuilla säännöksillä ei ole suoria vaikutuksia henkiseen tai fyysiseen terveyteen, hyvinvointiin tai hyvinvoinnin jakautumiseen.

4.4.4 Vaikutukset kansalaisten asemaan ja toimintaan yhteiskunnassa

4.4.4.1 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset

Lakiesitys yhtenäistää rekisterien tietosisältöjä ja tiedon luovutuksen käytäntöjä, mikä parantaa rekisteröityjen mahdollisuutta ymmärtää, mitä tietoja heistä rekisteröidään, miten tietoja käsitellään ja mihin niitä käytetään. Tämä parantaa viranomaistoiminnan läpinäkyvyyttä. Rekisterin tietosisältöjen yhtenäistäminen ja olemassa olevan tiedon laajempi hyödynnettävyys tukevat sitä periaatetta, että asiakkaan on toimitettava tieto vain kerran, vaikka asioisi viraston kanssa useassa tarkoituksessa. Samalla asiointi ja asian käsittely nopeutuvat. Tuomalla tietoa

selkeämmin ja paremmin saataville ehdotus parantaa kansalaisten toimintamahdollisuuksia tarjoamalla tietoa yhteiskunnallisen osallistumisen, julkisen päätöksenteon arvioinnin ja vaikuttamisen pohjaksi. Hyödynnettävän tiedon määrän lisääntyminen tukee myös kolmannen sektorin sovelluskehitysmahdollisuuksia.

Omadata-konseptin mukaisten ratkaisujen mahdollistaminen tarjoamalla datalähteitä parantaa kansalaisen mahdollisuuksia itseään koskevien rekisteritietojen käyttöön ja hallintaan. Omadata-toimintamalli tehostaa tiedon hyödyntämisen läpinäkyvyyttä ja mahdollistaa rekisteröidyn oikeuksien tehokkaan toteutumisen.

Liikenteen rekisterien ja tiedon luovutuksen käytäntöjen yhtenäistäminen sekä omadata-konseptin mukaisten ratkaisujen toteuttaminen tukevat hallituksen julkisten palveluiden digitalisoinnin kärkihankkeen osahanketta ”Yhteinen tiedon hallinta” (Valtiovarainministeriö (2017): Yhteinen tiedon hallinta -kärkihankkeen sivusto. <https://wiki.julkict.fi/julkict/tyti>, viitattu 24.3.2017).

Yksityishenkilöiden oikeusturva turvataan jatkossakin noudattamalla henkilötietojen suoja koskevaa lainsäädäntöä. Tietovarantojen uudelleenkäytön volyymin kasvusta huolimatta rekisteröidyn yksityiselämän suojaan liittyvät oikeudet varmistetaan, ja samalla varmistetaan, että sääntely on yhteensopiva yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa. Tietoturvallisuuteen ja tietosuojaan liittyviä kysymyksiä on käsitelty laajemmin tietoyhteiskuntavaikutusten alla.

4.4.4.2 *Kuljetustoiminnan kehittäminen*

Tässä esityksessä tehdyille liikenteen markkinoillepääsyä tai liikenteen ammattilaisten ammatitipätevyyttä koskevilla muutoksilla ei voida arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kansalaisten asemaan ja toimintaan yhteiskunnassa.

4.4.5 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset työllisyyteen ja työelämään

Liikenteen turvallisuusviraston luovuttamaa tietoa käyttävien yritysten palveluksessa on arvioitu työskentelevän jatkossa noin 1200 henkilöä.

Liikennealan tietotyön merkitys työmarkkinoiden kokonaisuuden rakenteelle on nykyisellään pieni. Informaatio- ja viestintäala työllisti Suomessa Tilastokeskuksen mukaan 87 763 henkilöä vuonna 2014, kun kaikkien työllisten määrä oli 2,27 miljoonaa henkilöä. Lakiesityksen piiriin kuuluvien liikennealan tietotyöntekijöiden osuus on informaatio- ja viestintäalasta reilun prosentin luokkaa. Liikenteen tiedon ja liikkumispalveluiden yritystoiminnan kokonaisuuden taloudellista ja työllistävää merkitystä seurataan jatkossa lain liikenteen palveluista ensimmäisen osan vaikutusten seurannassa.

Muutosesityksen on arvioitu tuottavan merkittävästi uutta liiketoimintaa muun muassa tutkimukseen, kehitykseen ja liikkumispalveluihin. Vaikutukset työntekijöiden asemaan, palkkaukseen, työaikoihin, työsuhteiden luonteeseen, työsuojeluun, koulutukseen ovat kuitenkin kiinni lakiesitystä laajemmista yhteiskunnallisista muutoksista.

Ilmailun, merenkulun ja raideliikenteen muutosten ei voida arvioida merkittävästi vaikuttavan työllisyyteen ja työelämään, vaikkakin hallinnollisen taakan keventäminen on yritysten näkökulmasta positiivista. Merenkulun koulutusta koskevien uudistusten voidaan arvioida vähin-

täänkin turvaavan ja todennäköisesti myös edistävän suomalaisten merimiesten työllistymistä myös muiden maiden aluksilla.

Tieliikenteen ammattipätevyyssuodistuksen voidaan arvioida luovan lisää joustavuutta ammattipätevyyksien hankkimisessa ja siten edistävän työllistymistä ja työvoiman saatavuutta. Henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksissa työskentelee noin 70 000 tavaraliikenteen ja 12 000 linja-auton kuljettajaa. Suurin osa Suomen autoliikennealan yrityksistä on kooltaan pieniä: yrityksistä noin 50 % työllistää 1 - 9 työntekijää ja toimihenkilöä. Vähintään 300 työntekijää ja toimihenkilöä työllistäviä yrityksiä on noin 2 %, mutta niiden osuus alan henkilöstömäärästä on noin 40 %. Työpaikkoja on paljon maaseudulla, jossa työpaikkoja on muuten vähän tarjolla. Työllisyystilanne nähdään alan itsensä näkökulmasta melko hyvänä. Talouden suhdanteet vaikuttavat lähinnä tavarankuljetuksiin, kun taas linja-autoliikenne on ollut pitkälti taloussuhdanteista riippumatonta. Alan arvioidaan tarvitsevan jatkossa noin 5 000 uutta työntekijää vuosittain, joista noin 3 000 kuorma-auton kuljettajiksi, 700 linja-autonkuljettajiksi ja loput muihin toimiin. Vuodenvaihteessa 2017 kuljetusyrittäjistä noin 10 % arvioi lähitulevaisuudessa lisäävänsä kuljettajien määrää, noin 10 % vähentävänsä ja noin 80 % kuljettajien määrän pysyvän ennallaan.

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittamisen vaihtoehtoista nykyinen koulutukseen perustuva malli tuottaa työmarkkinoille vuosittain noin 6 000 ammattipätevyyden saavuttanutta henkilöä. Tämä vastaa hyvin kuljetusalan omaan arvioon työvoiman vuotuisesta tarpeesta. Kaikki pätevyyden saavuttaneet eivät luonnollisesti jatka kuljetusalalla, joten nykyisellä toimintamallilla syntyy myös jonkin verran ammattipätevien kuljettajien ylimäärää, joka pystyy vastaamaan esimerkiksi sijaisuustarpeisiin.

Ehdotetussa mallissa nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus säilytetään, mikä mahdollistane Puolustusvoimille ja ammattioppilaitoksille nykymuotoisen toiminnan jatkamisen ja siten tasaisen ammattipätevyyden suorittavien määrän. Pelkästään Puolustusvoimat kouluttaa vuosittain 3 000 pätevää kuljettajaa, mikä vastaa kuljetusalan arvioon tarpeen suuruudesta. Liikkumavaraa tarpeen täyttämiseen syntyy oppilaitoksista valmistuvista. Ammattipätevien kuljettajien ylitarjontaa ei juurikaan synny.

4.4.6 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset rikoksantorjuntaan ja turvallisuuteen

Säädösehdotuksen pääasialliset vaikutukset rikoksantorjuntaan ja turvallisuuteen syntyvät parantuvasta ja sujuvammasta yhteistyöstä viranomaisten rekisteritietojen ja rekisterien välisten tiedonsiirtojen kesken.

Tietoturvallisuutta ja tietojärjestelmäturvallisuutta koskevia kysymyksiä on käsitelty jäljempänä kohdassa tietoyhteiskuntavaikutukset.

Esitys merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksynnän käyttöönotosta parantaisi pätevyysiin johtavan koulutuksen yhdenmukaisuutta ja varmistaisi yhtenäistä laatutasoa, mikä välillisesti vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen merenkulkijoiden pätevyyksien ja yhtenäisen taitotason kautta.

Merenkulun turvallisuuden kannalta merkittävä ehdotus on myös hoitavan lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta ja oikeudesta säätäminen. Velvollisuus ilmoittaa turvallisuudesta vastaavan

henkilökunnan toimintakykyä heikentävistä sairauksista vähentää riskiä, että henkilökunta ei pysty toimimaan turvallisuusjärjestelmän mukaisesti normaalissa työssään saati poikkeustilanteissa. Mahdollisen terveystieteen toteutuksessa on olemassa suuronnettomuuden vaara.

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyiden suorittamistapa ei suoraan vaikuta rikosten tekemisen todennäköisyyteen, helppouteen tai alttiuteen. Kokeen läpäisseen henkilön on täytettävä ammattipätevyiden edellytykset eli ikä-, tieto- ja taitovaatimukset riippumatta siitä, suoritetaanko koulutus perustason koulutusjakson päätteeksi vai näyttökokeena. Teoriassa perustason ammattipätevyyskoulutus mahdollistaa kokelaan pidempiaikaisen arvioinnin, mutta rikosalttiuteen tai turvallisuusriskeihin viittaavien tekijöiden tunnistaminen koulutuksen aikana on epätodennäköistä.

Logistiikka- ja kuljetusala ovat osa huoltovarmuutta eli yhteiskunnan välttämättömien perustoimintojen turvaamista poikkeustilanteissa. Logistiikka- ja kuljetusalan huoltovarmuutta koordinoivat Huoltovarmuuskeskuksen infrastruktuuri-osasto, huoltovarmuusorganisaation logistiikkasektori sekä sektorin ohjauksessa olevat maa-, vesi- ja ilmakuljetuspoolit.

4.4.7 Tiedon saatavuuden parantamisen aluekehitysvaikutukset

Lakiesitys mahdollistaa tietoaineistojen laajentuvaa käyttöä sovellus- ja palvelukehityksessä, mikä lisää työpaikkoja tietotalalla. Tieto, tietotyö ja tietotyön tuotteet eli sovellukset ja palvelut ovat pitkälti paikasta riippumattomia, joten syntyvät uudet yritykset ja palvelut mahdollistavat pienyritysten sijoittumisen myös pienille paikkakunnille. Käytännössä tietotyön työpaikat ja pienyritykset keskittyvät kuitenkin Suomessa kasvukeskuksiin. Informaatio- ja viestintäalan työntekijöitä on koko maassa noin 4 % työllisistä, kun vastaava osuus Helsingissä on 8 %, Espoossa 9 % ja Tampereella 6 %. Liikennealan osuus informaatio- ja viestintäalan työllisistä on kuitenkin varsin vähäinen, joten lakiesityksen aluekehitysvaikutusta voidaan pitää neutraalina.

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyiden suorittamistapa on alueesta riippumaton. Kuitenkin, vapautettaessa ammattipätevydessä edellytettävän osaamisen hankkimistapaa, saataan heikentää erityisesti pienten koulutuskeskusten kannattavuutta. Määrämuotoisen koulutuksen tuottaminen saattaa olla liiketoimintamallina vähemmän riskialtis kuin näyttökokeeseen valmentava koulutus. Vaikutus kohdistuu todennäköisesti kysynnän painottumisen mukaan alueellisesti niin, että pienempien paikkakuntien koulutuskeskusten kilpailukyky suhteessa suurempien taajamien koulutuskeskuksiin heikkenee. Alueellinen vaikutus voidaan arvioida sikäli vähäiseksi, että kaikkein pienimmillä autokoulualan toimijoilla ei muutenkaan ole mahdollisuuksia ammattipätevyyskoulutusten tarjontaan muun muassa korkeiden kalustoinvestointien vuoksi.

4.4.8 Tiedon saatavuuden parantamisen tietoyhteiskuntavaikutukset

Lakiesityksellä kokonaisuutena on digitalisaatiota ja liikkumisen palveluistumista edesauttavia vaikutuksia, joita on kuvattu edellisissä osioissa. Tässä osiossa keskitytään tietoturvallisuuteen ja tietosuojaan. EU:n yleinen tietosuoja-asetus harmonisoi henkilötietojen suojan tason korkeaksi koko EU:n alueella. Ehdotetulla sääntelyllä ei vaikuteta yleisen tietosuoja-asetuksen suojan korkeaan tasoon, vaan käytetään asetuksen suomaa liikkumavaraa etenkin tietojen luovuttamisen osalta. Lakiehdotuksella ei heikennetä tietosuojan tasoa nykyisestä. Sitä vastoin henkilöiden mahdollisuuksia hallita omia tietojansa ehdotetaan parannettavaksi.

Puolesta-asiointi. Puolesta-asiointia koskevassa III osan 2 luvun 2 a §:n ehdotuksessa lähtökohtana on, että henkilöllä on olemassa asiakas- tai käyttäjätilit sekä avaamisveloitteen kohteena olevassa palvelussa että myös pääsyyn oikeutetun palveluntarjoajan palvelussa. Sääntöksen avulla ei ole tarkoitus toteuttaa EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettua siirto-oikeutta. Ehdotuksessa on pyritty selkeyttämään tätä toteamalla, että puolesta-asioinnissa henkilötietoja saa käsitellä vain siinä määrin, kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Käytännössä kysymys on siitä, että käyttäjätileillä olevia tietoja vertailemalla voidaan varmistua siitä, että kyse on samasta henkilöstä. Henkilötietoja ei ole tarkoitus lähtökohtaisesti lainkaan siirtää käyttäjätilitä toiselle. Asiointitapahtuman käynnistyttyä pääsyyn oikeutettu palveluntarjoaja välittää pääsyyn veloitettulle henkilön yksilöivän tunnuksen. Tämän jälkeen koneellisessa viestien vaihdossa lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita koskevat tiedot voidaan palauttaa käyttämällä lipunhankintatransaktiotunnusta ilman tarvetta siirtää matkustajan henkilötietoja tunnisteina. Lisäksi asiointitapahtumassa henkilötietoja voi olla tarvetta siirtää silloin, jos niitä on tarpeen liittää itse hankittavaa lipputuotteeseen tai muuhun liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavaan tuotteeseen (esimerkiksi nimi, alennusperusteen laatu tai vastaava). Koska kysymys on asiakkaan aloitteesta tehtävästä puolesta-asiointisuhteesta, on henkilötietojen käsittelylle olemassa suostumukseen tai sopimukseen perustuva oikeutus. Suostumuksen on täytettävä ne edellytykset, jotka sille henkilötietolaisissa ja jatkossa EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa asetetaan.

4.4.8.1 Liikenneasioiden rekisterin tiedot ja niiden käsittely

Liikenneasioiden rekisteri sisältää toiminnanharjoittajalupia, liikennevälineitä ja henkilölupia koskevia tietoja. Liikennerekisterin tietosisältö muodostuu lupaprosesseissa asiakkaalta saatavasta tiedosta sekä viranomaislähteistä ja muista lähteistä saatavasta tiedosta. Muista lähteistä saatavia tietoja ovat muun muassa liikennevälineiden valmistajilta ja maahantuojuilta, oppilaitoksilta tai näytön vastaanottajilta, terveydenhoidon asiantuntijoilta, katsastustoiminnan harjoittajilta ja Liikennevakuutuskeskuksesta saadut tiedot.

Tavanomaisin tiedon käsittelyprosessi Liikenteen turvallisuusvirastossa käsittää saapuneen tiedon käsittelyn, hakemuksiin tehtävät lisäselvitykset ja päätöksen. Rekisterin tietoa käsitellään myös tilastollisesti muun muassa liikenteen tilakuvan seurannassa. Tietoja luovutetaan Liikenteen turvallisuusviraston ulkopuolisille toimijoille viranomaistehtäviä ja yksityistä palveluntuotantoa varten. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia rekisterinpitoon liittyviä palveluja yksityisiltä tai julkisilta palveluntarjoajilta.

EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen osoitusvelvollisuus velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa osoittamaan ja dokumentoimaan henkilötietojen käsittelyyn liittyvät prosessit ja käytännön tietosuojatoimenpiteet, joilla virasto konkreettisesti toteuttaa tietosuoja-asetuksen vaatimuksia henkilötietojen käsittelyssä. Osoitusvelvollisuus lisää tietosuojatoimien suunnitelmallisuutta ja läpinäkyvyyttä sekä vahvistaa voimassaolevan lainsäädännön edellyttämää suunnitteluvuorollisuutta henkilötietojen käsittelyssä. Osoitusvelvollisuutta voidaan todentaa esimerkiksi henkilötietojen käsittelytoimista annettavalla selosteella, eri käyttötarkoituksia ja käsittelytoimia koskevilla käytännesäännöillä sekä muilla henkilötietojen käsittelyyn liittyvien prosessien dokumentoinnilla. Liikenteen turvallisuusviraston henkilörekistereiden rekisteriselosteet ja jo olemassa olevat käytännesäännöt tarkennetaan vastaamaan tietosuoja-asetuksen vaatimuksia. Jatkossa on kiinnitettävä erityistä huomiota myös siihen, että henkilötietojen käsittelyyn liittyvät prosessit tulevat kattavasti ja ymmärrettävästi dokumentoiduksi koko tiedon elinkaaren

ajan. Liikenteen turvallisuusvirastolla on voimassa oleva tietoturvasertifikaatti, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tietoturvallisuusjärjestelmä täyttää ISO/IEC 27001:2013 standardin vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa jatkossakin rekisterien tietoaineistojen tietoturvallisesta säilyttämisestä ja rajapintojen suojaamisesta.

EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa on omaksuttu riskipohjainen lähestymistapa rekisterinpitäjän velvollisuuksien laajuuden osalta (esimerkiksi artikkelit 24, 25 ja 32), Rekisterinpitäjän on otettava huomioon käsittelyn luonne, laajuus, asiayhteys ja tarkoitukset sekä luonnollisten henkilöiden oikeuksiin ja vapauksiin kohdistuvat, todennäköisyydeltään ja vakavuudeltaan vaihtelevat riskit. Johdanto-osan 84 ja 90 perustelukappale koskevat tietosuojan vaikutusarviointia, ja niiden mukaan riskien osalta tulisi arvioida riskin alkuperä, luonne, erityisluonne ja vakavuus.

Johdanto-osan 75 perustelukappaleen mukaan riskejä aiheuttaa:

1. henkilötietojen käsittelystä, joka voi aiheuttaa fyysisiä, aineellisia tai aineettomia vahinkoja, erityisesti jos käsittely saattaa johtaa syrjintään, identiteettivarkauteen tai petokseen, taloudellisiin menetyksiin, maineen vahingoittumiseen, salassapitovelvollisuuden alaisten henkilötietojen luottamuksellisuuden menetykseen, pseudonymisoinnin luvattomaan kumoutumiseen tai aiheuttaa muuta merkittävää taloudellista tai sosiaalista vahinkoa;
2. kun rekisteröidyltä saatetaan evätä heidän oikeuksiaan ja vapauksiaan tai estää heitä valvomasta omia henkilötietojaan;
3. kun käsitellään sellaisia henkilötietoja, jotka koskevat rotua tai etnistä alkuperää, poliittisia mielipiteitä, uskonnollista tai filosofista vakaumusta ja ammattiliittoon kuulumista, tai käsitellään geneettisiä tietoja tai terveyttä ja seksuaalista käyttäytymistä tai rikostuomioita ja rikkomuksia tai niihin liittyviä turvaamistoimenpiteitä koskevia tietoja;
4. kun arvioidaan henkilökohtaisia ominaisuuksia, erityisesti jos kyseessä on henkilöprofiilin luomista tai käyttämistä varten suoritettu analyysi tai ennakointi työsuorituksesta, taloudellisesta tilanteesta, terveydestä, henkilökohtaisista mieltymyksistä tai kiinnostuksen kohteista, luotettavuudesta tai käyttäytymisestä, sijainnista tai liikkeistä;
5. kun käsitellään heikossa asemassa olevien luonnollisten henkilöiden, erityisesti lasten, henkilötietoja;
6. tai kun käsitellään suuria määriä henkilötietoja ja käsittely koskee suurta rekisteröityjen määrää.

Riskipohjaisen lähestymisen avulla tietosuoja-asetuksen velvoitteet ja suojaustoimet räätälöidään Liikenteen turvallisuusvirastossa aina kyseiseen henkilötietojen käsittelyyn liittyvien ja havaittujen riskien pohjalta. Riskienarviointi tehdään jatkossa aina ennen kuin arvioinnin kohteena olevia henkilötietoja ryhdytään käsittelemään. Liikenteen turvallisuusviraston henkilörekisterien yhteinen toimintamalli rekisterien kuvaamiseen ja hallinnoimiseen valmistuu vuonna 2017. Viraston tietopääomasta tehdyt tietovirta- ja tietoarkkitehtuurikuvaukset luovat pohjan henkilötietojen käsittelyyn liittyvien riskien arvioimiselle. Riskienarvioinnit tukevat rekisterinpitäjälle asetettua osoitusvelvollisuutta ja sen selvittämistä, mitä rekisterinpitäjän velvoitteita ja rekisteröityjen oikeuksia kyseiseen riskienarvioinnin kohteena olevaan henkilötietojen käsittelyyn liittyy. Liikenteen turvallisuusvirasto on vuonna 2016 kokeiluluonteisesti teettänyt ulkopuolisella palveluntarjoajalla kaksi tietosuoja-asetuksen kriteeristöön ja vaatimuksiin pohjautuva henkilötietoriskien arviointia (privacy impact assessment, PIA). Virasto on myös laatinut tietotilinpäätökset vuosilta 2015 ja 2016, joista jälkimmäisessä on käsitelty EU:n tietosuoja-asetuksen vaikutusta viraston toimintaan.

Riskien arviointi täydessä laajuudessaan tehdään Liikenteen turvallisuusviraston tietosuojan vaikutusten arvioinnista. Ensimmäisen kategorian osalta riskejä syntyy, jos tietoihin pääsee käsiksi ulkopuolinen henkilö tai jos tietoja käsitellään lainvastaisesti. Taloudellisia vahinkoja voi aiheutua esimerkiksi omistusoikeuden väärästä merkinnästä. Ulkopuolisten pääsy tietoihin estetään teknisillä ratkaisuilla. Rekisterin lainmukaista käyttöä valvotaan teknisesti, ja avustavien tehtävien ulkoistamisen osalta suoritetaan aina ensin lakisääteinen luotettavuuden arviointi. Tältä osin nykytila ei muutu.

Ehdotuksella pyritään edistämään tietojen hyödyntämistä uudistamalla luovutuskäytäntöjä. Julkisten tietojen osalta on jännite toisaalta julkisuusperiaatteen ja tiedon hyödyntämisen edistämisen sekä henkilötietojen suojan välillä. Ehdotetussa sääntelyssä tietojen luovuttamisen tapa riippuisi luovutettavien tietojen määrästä ja tyypistä. Näin pienennettäisiin riskejä. Lisäksi henkilölle on annettu oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen. Siltä osin kun tietoaaineistoja anonymisoidaan ja julkaistaan avoimena datana, tunnistamisen riskejä kasvattaa laskentatehon jatkuva kasvaminen. Tietojen anonymisointi tuleekin nähdä jatkuvana prosessina, jossa tunnistettavuutta arvioidaan tasaisin väliajoin.

Toisen kategorian osalta ehdotuksella ei rajoiteta rekisteröidyn tietosuoja-asetuksen mukaisia oikeuksia. Päinvastoin henkilön konkreettisia mahdollisuuksia hallita omia tietojansa pyritään vahvistamaan omadata-ajattelun mukaisesti. Rekisteröidyllä ei kuitenkaan olisi oikeutta hallita tietoja, jotka on saatu rikos- tai sakkorekisteristä sekä valvonta- ja seuraamustietoja. Rajoitus on tarpeellinen näiden tietojen luonteen ja tarkoituksen takia. Kun rekisteröity kopioi tietojansa itselleen, rekisteröidyn tulee huolehtia kopioitujen tietojen riittävästä suojaamisesta.

Kolmannen kategorian osalta liikenneasioiden rekisterissä on terveydentilaa koskevia tietoja sekä rikoksiin ja rikkomuksiin liittyviä tietoja. Näin on myös nykyään. Näiden käsittelyedellytyksiä ja suojatoimia käsitellään luvussa 2.3.1.4 käsittelyn lainmukaisuuden yhteydessä.

Neljännän kategorian osalta liikenneasioiden rekisteriä ei käytetä henkilökohtaisten ominaisuuksien arviointiin tai henkilöprofiiliin luomiseen. Liikenneasioiden rekisteristä paljastuu kuitenkin varallisuudesta epäsuorasti tietoja esimerkiksi osoitteen tai rekisteröidyn liikennevälineen kautta. Tältä osin nykytila ei kuitenkaan muutu.

Viidennen kategorian mukaisia tietoja ei liikenneasioiden rekisterissä lähtökohtaisesti ole.

Kuudennen kategorian osalta Liikenteen turvallisuusviraston rekistereissä on suuri määrä tietoa suuresta joukosta ihmisiä. Kaikki rekisteriin tallennetut tiedot eivät kuitenkaan ole henkilötietoja. Rekistereihin sisältyy henkilötietojen suojan näkökulmasta kolmenlaisia tietoja: muita kuin henkilötietoja, henkilötietoja ja arkaluontoisia tietoja (tietosuoja-asetuksen terminologiassa erityiset henkilötietoryhmät sekä rikoksiin ja rikkomuksiin liittyvät tiedot).

EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen toimeenpanemiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto on nimenmynyt tietosuojavastaavan. Vuoden 2016 lopulla on aloittanut toimintansa tietosuojavastaavan koordinoima tietosuojatyöryhmä, jonka tarkoituksena on tunnistaa ja tarkentaa käytännön tasolle tietosuoja-asetuksen vaatimukset, jotka kohdistuvat sekä Liikenteen turvallisuusvirastoon että viraston toimeksiannosta toimiviin tahoihin henkilötietojen käsittelyn osalta. Konkreettisenä toimenpiteenä tietosuojatyöryhmä laatii tietosuojan nykytila- ja tavoitetilakuvauksen. Työryhmän tavoitteena on suunnitella ja aikatauluttaa ne kehitystoimenpiteet, joiden avulla tavoitetilaan päästään ennen toukokuuta 2018.

Sisäänrakennetulla ja oletusarvoisella tietosuojalla tarkoitetaan sitä, että EU:n tietosuoja-asetuksen tietosuojaperiaatteet otetaan huomioon jo henkilötietojen käsittelyä suunniteltaessa. Tätä periaatetta toteutetaan Liikenteen turvallisuusvirastossa muun muassa sisäisten ohjeistusten ja menettelyjen avulla. EU:n tietosuoja-asetus velvoittaa rekisterin pitäjää ilmoittamaan tapahtuneista tietoturvaloukkauksista sekä rekisteröidylle että valvontaviranomaiselle. Liikenteen turvallisuusvirasto luo asetuksen voimaantuloon mennessä prosessit tietoturvaloukkausten havaitsemiseen, kriisi- ja häiriötilanneviestintään, tietoturvaloukkauksista ilmoittamiseen ja ilmoituksen tekemiseen sekä tietoturvaloukkausten dokumentointiin.

Ehdotettu yksi rekisteri, joka yhdenmukaistaa eri liikennemuotokohtaiset rekisterisäännökset sekä rekisterin tietosisällöt, mahdollistaa tietosuoja-asetuksen vaatimusten paremman toteuttamisen. Nykyisin eri liikennemuotokohtaisia rekisterejä on useita ja eri rekistereiden henkilötietojen käsittelyä koskevat säännökset poikkeavat toisistaan. Esimerkiksi ajoneuvoliikennerekisterilaissa ja vesikulkuneuvorekisterilaissa säädetään muita liikennemuotoja tarkemmin rekisterin tietosisällöstä, tietojen julkisuudesta ja salassa pidettävyydestä sekä tietojen luovuttamisesta. Joidenkin liikennemuotojen, esimerkiksi alukset ja raideliikenne, osalta tietojen luovuttamisen osalta sovelletaan julkisuuslakia.

Nykyisten rekistereiden osalta olisi vaikeampaa toteuttaa tietosuoja-asetuksen periaatteita muun ohella osoitusvelvollisuuden ja informaation läpinäkyvyyden osalta. Yksi liikenneasioiden rekisteri mahdollistaa Liikenteen turvallisuusviraston liikenteeseen liittyvän rekisteritiedon ja rekisterinpidon paremman suunnittelun, dokumentoinnin ja toteuttamisen. Rekisterinpitäjä voi täyttää rekisterinpitoon liittyvät velvollisuudet yhdenmukaisesti, sen sijaan, että niitä toteutettaisiin liikennemuotokohtaiseen sääntelyyn perustuen. Rekisteröidyn oikeuksien näkökulmasta yhdenmukaisuus tarkoittaa parempaa mahdollisuutta arvioida ja saada informaatiota henkilötietojen käsittelystä ja henkilötietojen käsittelyyn liittyvistä rekisteröidyn oikeuksien toteuttamisesta.

Liikennemuotoja harmonisoiva lainsäädäntö mahdollistaa myös rekisterin tietosisällön, henkilötietojen käsittelyn ja tietojen luovuttamisen yhdenmukaistamisen. Isompi rekisterikokonaisuus mahdollistaa kokonaisvaltaisemman rekisterinpidon suunnittelun siten, että tietosuojaa koskevat vaatimukset voidaan toteuttaa nykyistä paremmin. Koska rekisteröidyn tietoja voi nykyiselläänkin olla useissa Liikenteen turvallisuusviraston rekistereissä, tulisi yksi rekisteri mahdollistamaan yhdenmukaisen henkilötietojen käsittelyn ja siitä annettavan informaation rekisteröidylle.

Esitetyssä rekisterimallissa rekisteröidyn olisi aikaisempaa paremmin mahdollista ymmärtää rekisteröidyn oikeudet sekä niiden toteuttamismahdollisuudet. Tietosuoja-asetus korostaa rekisteröidyn oikeutta saada tieto henkilötietojensa käsittelystä läpinäkyvästi, helposti ja ymmärrettävässä muodossa. Asiassa on merkitystä myös sillä, että Liikenteen turvallisuusviraston henkilötietojen käsittelyperuste on laissa säädetyn veloitteen noudattaminen. Tästä johtuen kaikkia tietosuoja-asetuksessa säädettyjä rekisteröidyn oikeuksia ei sovelleta täysimääräisesti viranomaistoiminnassa. Tämä asettaa erityisiä vaatimuksia sille, miten rekisteröityä informoidaan tietosuoja-asetuksen edellyttämällä tavalla rekisteröidyn oikeuksista ja niiden toteuttamisesta. Esimerkiksi tietosuojaselosteen sisältöä voidaan nykyisestä yhdenmukaistaa olenmaisella tavalla.

Nykyinen lainsäädäntö asettaa liikennemuotokohtaisia säännöksiä muun ohella rekisteröidyn oikeuteen kieltää omien tietojen luovuttaminen. Muutosesityksessä esitetään säädettäväksi re-

kisteröidyn oikeudesta kieltää tietojen luovuttaminen muuhun kuin viranomaisille ja laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi. Rekisteröidylle mahdollistetaan yhdenmukainen kaikkia liikennemuotoja koskevien kieltojen hallinta. Kielto on kattavampi kuin mitä rekisteröidyn oikeus olisi tietosuoja-asetuksen 21 artiklassa säädetty oikeus vastustaa henkilötietojen käsittelyä suoramarkkinointia varten. Rekisteröidyn kieltäminen on osin myös nykyisiä kieltäoikeuksia kattavampi. Edellä todettu mahdollisuus kieltää henkilötietojen käsittelystä tietosuoja-asetusta kattavammin on omiaan osaltaan myötävaikuttamaan rekisteröidyn tiedollisen itsemääräämisoikeuden toteutumiseen ja MyData periaatteiden ja toimintamallien kehittämiseen.

Nykyisessä rekisterisääntelystä puuttuvat yhdenmukaiset tiedon säilyttämisaikaa koskevat säännökset. Lakiesityksessä säädettäisiin yhdenmukaisista tiedon säilyttämisaikoista, joilla voidaan nykyistä paremmin toteuttaa tietosuoja-asetuksen tietojen minimointia koskevat vaatimukset. Lakiehdotuksen yhdenmukainen sääntely henkilötietojen käsittelyn osalta aina tietojen keräämisestä tietojen hävittämiseen asti tukee rekisterinpitäjän tiedon elinkaaren hallintaa ja mahdollistaa ymmärrettävän tavan informoida rekisteröidylle tietojen säilyttämisaikasta ja poistamisesta.

Tiedon hyödyntämisen ja digitalisaation myötä on perusteltua siirtyä liikennemuotokohtaisesta rekisterisääntelystä laajempien rekisterikokonaisuuksien yhdenmukaiseen sääntelyyn. Laajemmat rekisterikokonaisuudet mahdollistavat rekisterinpidon suunnittelun ja toteuttamisen myös teknisten ratkaisujen osalta siten, että nykyisenkaltaisista liikennemuotokohtaisista ratkaisuista päästään kokonaisvaltaisempaan tiedon hyödyntämiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi suunnitella henkilötietojen käsittelyä tavalla, joka mahdollistaa tiedon hyödyntämisen ja digitalisaation periaatteita. Tietosuoja-asetus velvoittaa suoraan rekisterinpitäjää ennalta suunnittelemaan henkilötiedon käsittelyn sekä kaikissa tilanteissa osoittamaan, että se on toiminnassaan huomionoinut tietosuoja-asetuksen vaatimukset. Tältä osin nyt ehdotettu sääntely ei heikennä tietosuojan toteutumista. Yhdenmukainen sääntely varmistaa että henkilötietoja käsitellään samoin periaattein kaikissa liikennemuodoissa ja rekisteröidyn näkökulmasta henkilötietojen käsittely ei tapahdu eri tavoin riippuen siitä, missä rekisterissä henkilötietoja käsitellään.

Ehdotetuilla säännöksillä veloitetaan Liikenteen turvallisuusvirastoa luovuttamaan tietoa tunnistettomassa muodossa. Avattaessa tietovarantoja tunnistettomassa muodossa (avoin data), on rekisterinpitäjän arvioitava sekä suoritettava ne tekniset toimenpiteet, joilla varmistetaan tietosuojan ja yksilönsuojan toteutuminen tietovarantoja avattaessa. Tarvittavat toimenpiteet on suoritettava ennalta, sillä tunnistettomiin tietoa aineistoihin ei sovelleta henkilötietojen käsittelyyn sovellettavaa lainsäädäntöä. Vaikka yhtä avattavaa tietoa aineistoa voitaisiinkin pitää tietosuojan ja yksilönsuojan kannalta turvallisena, voi eri lähteistä saatujen aineistojen yhdistelemisellä ja käsittelyllä muodostua tietoa, josta voidaan tunnistaa yksittäisiä rekisteröityjä suoraan tai välillisesti. Näitä tietosuojaan ja tietoturvaan liittyviä riskejä voidaan tunnistaa silloin, kun esimerkiksi viranomaistoiminnassa kerättyjä tietoja hyödynnetään laajasti. Ehdotetun sääntelyn taustalla on muun ohella ollut tunnistaa yksityisyyden suojaa koskeva sääntely ja yhteiskunnan tarpeet saada tietoa liikenteen toiminnanharjoittajista.

Ehdotetut säännökset lisäävät Liikenteen turvallisuusviraston viranomaistoiminnassa kerättyjen tietojen hyödyntämistä toissijaisiin käyttötarkoituksiin, jotka liittyvät liikenteeseen. Laaja tietojen hyödyntäminen voi lisätä mahdollisuutta tietojen väärinkäyttöön esimerkiksi siten, että laissa säädettyihin käyttötarkoituksiin luovutettuja liikenneasioiden rekisterin tietoja hyö-

dynnettäisiinkin muussa tarkoituksessa. Vaikka sama riski sisältyy nykyiseenkin menettelyyn, voidaan katsoa tietojen hyödyntämisen kasvun lisäävän myös tätä riskiä. Koska viranomais-tiedon hyödyntämisen ja tiedon avaamisen hyödyt on tunnistettu ja niiden edistäminen koetaan välttämättömäksi, ei näitä riskejä voida kokonaan poistaa. Riskien minimoimisessa vastu-u on yhtäältä rekisterinpitäjällä niiden toimien osalta, jotka liittyvät tiedon asianmukaiseen luovuttamiseen sekä tiedon avaamiseen. Toisaalta tiedon luovutuksensaajalla, esimerkiksi tie-toa hyödyntävällä yrityksellä, on velvollisuus noudattaa henkilötietojen käsittelystä säädettyä lainsäädäntöä saamiensa henkilötietojen käsittelyn osalta tai silloin, kun havaitsee eri tietoai-neistojen käsittelyn yhteydessä muodostuvan henkilötietoja sisältävää tietoa.

Liikenteen rekistereitä koskevat muutokset eivät edellä todettu huomioiden heikennä henkilö-tietoihin liittyvää tietosuoja-a. Kaikkeen henkilötietojen käsittelyyn liittyy tietosuojaan ja tie-toturvaan liittyviä riskejä. Henkilötiedon käsittelyyn liittyvät uudet tavat edellyttävät että re-kisterinpitäjän toiminnassa on nämä riskit on arvioitu ja henkilötietojen käsittelyn toteuttami-ssa huomioitu. Tietosuoja-asetus edellyttää rekisterinpitäjältä hyvää henkilötietojen käsitte-lynn suunnittelua. Tällä voidaan riskejä olennaisesti vähentää sekä turvata tietosuojan ja tieto-turvan asianmukainen taso.

4.4.8.2 *Liikenneasioiden rekisterin vaikutus rekisteröityjen oikeuksiin ja vapauksiin*

Oikeus saada läpinäkyvää informaatiota henkilötietojen käsittelystä. EU:n tietosuoja-asetus asettaa oletusarvoksi henkilötietojen käsittelyn avoimuuden. Se velvoittaa antamaan informaatiota henkilötietojen käsittelystä tiiviissä, läpinäkyvässä ja ymmärrettävässä muodossa. Infor-maation tulee olla helposti saatavilla. Informointivelvoite on sisällytetty voimassa olevaan henkilötietolakiin (523/1999, 2 luku 10 § ja 6 luku 24 §). EU:n tietosuoja-asetus tarkentaa ja laajentaa henkilötietolaissa säädettyä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on ylläpitämistään henkilötietoja sisältävistä rekistereistä henkilötietolain mukaiset rekisteriselosteet. Rekisteriselosteet sekä muu henkilötietojen käsit-telyä koskeva tieto päivitetään tietosuoja-asetuksen siirtymäajan kuluessa vastaamaan vallitse-vaan tilannetta ja asetuksen tarkentuneita ja laajentuneita velvoitteita. Lakiesitys liikenneasioi-den rekisteristä nojautuu näiltä osin yleislainsäädäntöön eikä aseta lisävelvoitteita tietosuoja-asetukseen nähden.

Oikeus saada pääsy omiin tietoihin. EU:n tietosuoja-asetus tehostaa rekisteröidyn oikeutta saada pääsy omiin tietoihin. Jatkossa pyynnön voi esittää muutoinkin kuin kirjallisesti ja oma-kätisesti allekirjoitettuna. Rekisterin pitäjän velvollisuutena on kuitenkin tunnistaa rekisteröity silloin, kun hän käyttää oikeuttaan päästä henkilötietoihin, jotta oikeus voidaan toteuttaa il-man, että muiden oikeuksia tai vapauksia loukataan. Jos rekisteröity esittää pyynnön sähköi-sesti, on rekisterin pitäjän toimitettava tiedot yleisesti käytetyssä sähköisessä muodossa. Hen-kilötietolaissa oikeudesta saada pääsy omiin tietoihin on säädetty 26 ja 28 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarjoaa tällä hetkellä ja jatkossakin rekisteröidylle pääsyn tämän omiin tietoihin pääsääntöisesti sähköisen asiointin kautta. Sähköinen asiointi parantaa rekiste-röidyn mahdollisuutta saada kokonaiskuva asiointiprosessin yhteydessä tallennettavista tie-doista. Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää valmiutta tarvittaessa toimittaa rekisteröidyn omat tiedot myös muulla tavalla. Lakiesitys liikenneasioiden rekisteristä nojautuu näiltä osin yleislainsäädäntöön eikä aseta lisävelvoitteita tietosuoja-asetukseen nähden.

Oikeus tietojen oikaisemiseen ja oikeus tulla unohdetuksi. Rekisteröidyllä on EU:n tietosuojasetuksen mukaan oikeus pyytää rekisterinpitäjää oikaisemaan rekisteröityä koskeva virheellinen henkilötieto tai pyytää täydentämään puutteelliset henkilötiedot. Oikeudesta tietojen oikaisemiseen on säädetty nykyisessä henkilötietolaissa (29 §), minkä pohjalta puutteellisten tietojen täydentäminen ja oikaisun vaatiminen on jo toteutettu Liikenteen turvallisuusviraston nykyisiin rekistereihin. EU:n tietosuojasetus ei ota kantaa toteuttamismenettelyyn. Lakiesitys liikenneasioiden rekisteristä ei myöskään muuta käytäntöjä.

Oikeutta tulla unohdetuksi ei sovelleta Liikenteen turvallisuusviraston toimintaan. Viranomaiset käsittelevät henkilötietoja muun muassa julkista valtaa käyttäessään eli esimerkiksi myönnettäessä lupia ja kelpoisuuksia. Viranomaistehtävän toteuttaminen ei olisi mahdollista, mikäli rekisteröidyt voisivat vaatia omien tietojen poistamisesta ja tulemista unohdetuksi. Lakiesityksessä säädetään tietojen säilyttämisen pituudesta ja poistamisesta.

5 Asian valmistelu

Liikenteen palveluista annetun lain (alun alkaen liikennekaaren) valmistelu käynnistyi pääministeri Sipilän hallituksen ohjelman myötä. Hanketta koskeva säädöshankepääätös tehtiin elokuussa 2015. Tuolloin todettiin jo, että hanke on laajuutensa vuoksi syytä toteuttaa kolmessa vaiheessa. Hankkeen ensimmäistä vaihetta koskeva hallituksen esitys annettiin eduskunnalle syyskuussa 2016 (Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 161/2016 vp). Hankkeen ensimmäinen vaihe keskittyi liikenteen palvelujen digitalisaation edistämiseen ja tieliikenteen palvelumarkkinoihin. Eduskunta on hyväksynyt HE:n pohjalta uuden liikenteen palveluista annetun lain 19 päivänä huhtikuuta 2017.

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikennekaarihankkeen toisen vaiheen valmistelu käynnistyi syksyllä 2016. Toista vaihetta käsittelevä arviomuistio julkaistiin joulukuussa 2016. Samassa kuussa järjestettiin neljä sidosryhmätilaisuutta, joissa tarkasteltiin uudistuksen tavoitteita eri liikennemuotojen näkökulmista. Valmistelun edistyttyä järjestettiin helmi-maaliskuussa 2017 kolme sidosryhmätilaisuutta, joissa kaavailtuja uudistuksia tarkasteltiin tiedon, liikenteen markkinoiden ja liikenteen ammattipätevyysien näkökulmasta. Sidoryhmätilaisuudet olivat kaikille avoimia ja niitä oli mahdollista seurata verkossa. Tilaisuuksien tallenteisiin on edelleen mahdollista tutustua liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla. Tämän lisäksi valmistelevat virkamiehet kävivät erillisiä keskusteluja eri sidoryhmien edustajien kanssa.

Hankkeella on merenkulun terveystarkastusten osalta liittymäpinta sosiaali- ja terveystieteiden hallinnonalaan. Tältä osin hanketta käsiteltiin ministeriöiden välisissä keskusteluissa sekä työ- ja elinkeinoministeriön asettamassa merenkulkuasiain neuvottelukunnassa sekä sen terveysjaostossa.

Hankkeella on edelleen liittymäpinta opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalaan siltä osin, että sekä merenkulun että tieliikenteen pätevyysvaatimukset on sisällytetty useisiin ammatillisiin tutkintoihin. Opetus- ja kulttuuriministeriön kanssa käydyissä keskusteluissa oli esillä myös valmisteilla oleva ammatillisen koulutuksen reformi.

Puolustusministeriön hallinnonalan kanssa on ollut esillä uudistuksen mahdolliset vaikutukset varusmiespalveluksen yhteydessä annettavaan tieliikenteen ammattipätevyyskoulutukseen.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Hallituksen esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksen yhteydessä yli 120 lausuntoa. Lausunnot ovat antaneet Akava ry, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Asiakkuusmarkkinointiliitto, Auto- ja Kuljetus-alan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työntekijäliitto, Digital Forum Finland ry, Finanssiala ry, Forssan Seudun Taksit ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Hämeen Taksiryttäjät ry, INFRA ry, Invalidiliitto, ITS Finland ry, Keski-Suomen Taksiryttäjät ry, Keskuskauppakamari, Koneyrittäjien liitto, Kuluttajaliitto, Kuntaliitto, Liikennesuunnittelun Seura ry, Liikennevakuutuskeskus, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Lounais-Suomen Taksiyhdistys ry, Maa- ja metsätaloustuottajien keskusjärjestö MTK ry, MaRa ry, Metsäteollisuus ry, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö, Näkövammaisten liitto ry, Palvelualojen työnantajat PALTA ry, Pääkaupunkiseudun Taksiyhdistykset, Rahtarit ry, Rakennusteollisuus RT ry, RAKLI ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Asianajajaliitto, Suomen Autokoululiitto, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen matkatoimistoalan liitto, Suomen Merimies-Unioni, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry, Suomen Paikallisliikenneliitto ry, Suomen Palvelutaksit ry, Suomen Taksiliiton Itä-Suomen alueyhdistys ry, Suomen Taksiliiton Lapin lääninyhdistys ry, Suomen Taksiliiton Oulun lääninyhdistys ry, Suomen Varustamot, Suomen Yrittäjät, Tilausajokuljettajat ry, Toimihenkilökeskusjärjestö STTK, Veturimiesten Liitto ry, Yleinen Teollisuusliitto YTL, Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus, Meriturva, Aboa Mare Ab, Ajovarman, Destia Oy, Destia Rail Oy, Finavia Oyj, Finnair Oyj, HaminaKotka Satama Oy, Infotripla Oy, Motiva Oy, Olli Ruuskanen, OP Osuuskunta, Oy Pohjolan Liikenne Ab, Lähitaksi Oy, Telia Finland Oyj, TTV lippu- ja maksujärjestelmä Oy, Uber Finland Oy, VR-Yhtymä Oy

Kunnista, kaupungeista ja alueellisista toimijoista lausunnot ovat antaneet Helsingin kaupunki, Hämeenlinnan kaupunki, Imatran kaupunki, Joensuun kaupunki, Kuopion kaupunki, Lappeenrannan kaupunki, Oulun kaupunki, Riihimäen kaupunki, Salon kaupunki, Savonlinnan kaupunki, Tampereen kaupunki, Turun kaupunki, Tuusulan kaupunki, Vantaan kaupunki, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto, Helsingin seudun liikenne, Hämeenlinnan kaupunki, Jyväskylän seudullinen joukkoliikenneviranomaisen, Lahden seudullinen joukkoliikenneviranomaisen, Oulun seudullinen joukkoliikenneviranomaisen, Pirkanmaan liitto, Pohjanmaan liitto, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Turun kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen.

Ministeriöistä ja viranomaisista lausunnot ovat antaneet ELY-keskukset, Etelä-Suomen Aluehallintovirasto, Huoltovarmuuskeskus, Ilmatieteen laitos, Kansaneläkelaitos, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kuljetusalan tutkintatoimikunta, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, oikeusministeriö, Oikeusrekisterikeskus, Opetushallitus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Tietosuojavaltuutettu, Tulli, työ- ja elinkeinoministeriö, Työterveyslaitos, Valtiovarainministeriö, Valvira, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE (STM), Viestintävirasto ja ympäristöministeriö. Vielä lausunnot ovat antaneet Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos ETLA, Onnettomuustutkintakeskus, Tampereen teknillinen yliopisto sekä Tilastokeskus.

Esityksen tavoitteita on pääosin kannatettu. Kriittisin palaute kohdistui tieliikenteen ammattipätevyysuudistusehdotuksiin sekä puolesta-asiointiin. Ohessa on koottuna aihealueittain keskeisin palaute ja vaikutukset hallituksen esitysluonnoksen viimeistelyyn. Teknisluonteinen palaute on huomioituna lakiehdotuksissa ja niiden yksityiskohtaisissa perusteluissa. Lausunnot

ovat kokonaisuudessaan tutustuttavissa liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla <https://www.lvm.fi/asiat-aikajarjestyksessa/-/mahti/asianasiakirjat/73403>.

5.2.1 Digitalisaatio ja tieto

Rekisterisääntelyn yhdenmukaistamista ja rekisterien kokoamista yhteen liikenneasioiden rekisteriin pääasiassa kannatetaan laajasti eri lausujakategorioissa. Etenkin yritykset ja etujärjestöt kiinnittävät huomiota yleisesti siihen periaatteeseen, että tietojen toimittamistavan on oltava toimijoille käytännöllinen eikä siihen pidä liittää vaatimuksia toimijoiden investoinneista uusiin tietojärjestelmiin. Viranomaiset ja ministeriöt ehdottavat soveltamisalaa tarkennuksia muiden lakien kuin Ahvenanmaan osalta.

Lausuntojen perusteella kirjoitusasua ja liitelakeja on tarkennettu soveltamisalan osalta. Tältä osin on esimerkiksi tuotu selvemmin esille, ettei lailla liikenteen palveluista ei muuteta rekisterinpitoa tai rekisterinpitovelvollisuuksia Ahvenanmaan osalta. Käyttötarkoituksen osalta jo lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi myös lakia Liikenteen turvallisuusvirastosta. Viraston tehtäviin lisättäisiin tiedon hyödyntämiseen liittyviä tehtäviä, koska tiedosta on tullut digitalisaatiokehityksen myötä kiinteä osa liikennettä ja liikenteen viranomaistoimintaa. Viranomaistehdävien on kehityttävä vastaavasti. Näin ollen ehdotetut rekisterin käyttötarkoitukset liittyvät erottomasti Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin.

Rekisterien tietosisältöä koskevaan sääntelyyn suhtaudutaan lausunnoissa pääasiassa neutraalisti ja tarkennusehdotuksia antaen kaikissa lausujakategorioissa. Yritykset ja etujärjestöt kiinnittävät huomiota siihen, ettei pitäisi asettaa velvoitetta toimittaa nykyistä enemmän eri tietoja tallentamista koskisi edelleen tarpeellisuusvaatimus. Tietosuojavaltuutettu kiinnittää huomiota säännöksen tarkkarajaisuuteen laajan käyttötarkoituksen takia.

Koska rekisteripykälät ovat horisontaalisia, voi tietosisältö näyttää laajentuneen aiemmasta sektorikohtaisesta rekisterisääntelystä. Ehdotuksessa ei kuitenkaan laajenneta rekisteröitävien tietojen määrää nykyisestä: tietojen tallentaminen liittyy edelleen joko tarpeellisuuteen tai välttämättömyyteen. Tiedot on ehdotuksessa esitetty tietotyypeittäin, ja iso osa tiedoista on muita tietoja kuin henkilötietoja. Tallennettavat henkilötiedot on jo eritelty tarkemmin kuin muut tiedot. Henkilötietojen osalta sovelletaan tietojen minimointiperiaatetta, joka tulee suoraan yleisestä tietosuoja-asetuksesta.

Tietojen luovutuksen osalta entistä parempaa hyödynnettävyyttä kannatetaan laajasti eri lausujakategorioissa. Toisaalta riittävää tietosuojaa ja tietoturvaa tuodaan esille samoin kuin liikesalaisuuksien suojaa. Osa lausujista toivoo tietojen parempaa saamista terveydenalan ammattilaisten käyttöön. Tietosuojavaltuutettu katsoo, että luovuttamista osaan ehdotetusta käyttötarkoituksista tulisi tarkastella epäyhtenäisen käsittelyn edellytysten valossa.

Tietojen luovuttamisen tarkastelu epäyhtenäisen käytön kanssa liittyy tietosuojavaltuutetun ehdotukseen liikenneasioiden rekisterin käyttötarkoituksen rajaamisesta. Esityksessä lähdetään liikkeelle siitä, että kyseessä on rekisterin käyttötarkoitukseen liittyvä toiminta. On välttämätöntä, että myös viranomaisten tehtävät vastaavat muuttuneen toimintaympäristön tarpeita. Tietosuojan korkea taso turvataan Euroopan unionin yleisessä tietosuoja-asetuksessa, ja esityksessä on kyse kansallisen liikkumavaran käytöstä tietosuoja-asetuksessa annetulla tavalla.

Perusteluihin on kuitenkin lisätty tarkastelu epäyhtenäisen käytön näkökulmasta, jos luovuttamisen ei katsottaisi kuuluvan rekisterin käyttötarkoitukseen.

Omien tietojen hallintaa koskevaan pykälään kiinnittää huomiota harva lausunnon antaja, koska kyseessä on vain Liikenteen turvallisuusvirastoa koskeva säännös. Yleisesti velvollisuutta ja omadata-ajattelua pidetään myönteisinä. Tietosuojavaltuutettu kuitenkin katsoo tietosuoja-asetuksen kansallisen liikkumavaran perusteella, että velvollisuudesta ei voisi säätää. Kysymykseen liikkumavarasta lienee tulossa myöhemmin horisontaalista ohjeistusta oikeusministeriön johtamasta työryhmästä. Mikäli Suomi haluaa hyödyntää viranomaisten rekistereiden merkittävää potentiaalia, on asetuksen mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa kuitenkin hyödynnettävä.

Ulkoistamisesta lausuu vain muutama lausunnon antaja. Lausunnot liittyvät tarkkarajaisuuteen tarkastusoikeuden osalta, palveluntarjoajan oikeuteen pitää itse rekisteriä sekä soveltamisalaan. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että alihankintakielto on arvioitava uudestaan.

Soveltamisalaa koskevia säännöksiä on tarkennettu oikeusministeriön lausunnon johdosta. Työ- ja elinkeinoministeriön lausunnon perusteella esityksestä on poistettu alihankintakielto. Alihankinnan rajaamista koskeva säännös löytyy hankintalain siltä osin, kun kyseessä on hankintalain soveltamisalaan kuuluva hankinta.

Matkaketjuajattelun edistämistä *tietoja avaamalla* pääsääntöisesti kannatetaan eri lausujakategorioissa. Etujärjestöissä ja yrityksissä toisaalta kritiikkiä herättää muutosten aikataulullinen tiukkuus sekä huoli liikesalaisuuksien ja datan hyödyntämismahdollisuuksien menettämisestä.

Liikenneviraston saamien tietojen ja sen tekemien tutkimusten avaamista kannatetaan laajasti eri lausujakategorioissa, kunhan ammatti- ja liikesalaisuuksien suojaan kiinnitetään huomiota eikä siitä voi tunnistaa yksittäistä käyttäjää. Lausuntojen perusteella esityksen perusteluja on täydennetty. Velvollisuudesta toimittaa Liikennevirastolle tietoja säädetään jo liikennekaarihankkeen ensimmäisessä vaiheessa. Nämä tiedot ovat sellaisessa muodossa, ettei virastolle muodostu kattavaa yksilöiden liikkumista kuvaavaa rekisteriä.

Esitysluonnokseen sisältyvästä tietosääntelystä selvästi eniten on lausuttu ehdotetusta *puolesta-asiointista*. Valtaosa lausuneista kaupungeista, kunnista tai seudullista joukkoliikenneviranomaista katsoo pitkälti samoin lausunnoin, että puolesta-asiointi tulisi poistaa esitysluonnoksesta tai sen ei tulisi koskea viranomaisten järjestämää liikennettä. Yhteistyön tulisi olla aina sopimusperusteista. Toisaalta tavoite matkaketjuajattelun edistämisestä saa myös tukea. Usein kuitenkin lausunnoissa todetaan, että sääntelyssä ei pitäisi mennä EU-sääntelyä tai liikennekaarihankkeen ensimmäisen vaiheen vaatimuksia pidemmälle. Lisäksi lausunnoissa kiinnitetään huomiota lainsäätäjän velvollisuuteen tehdä huolellinen vaikutustenarviointi.

Etujärjestöissä puolesta-asiointia sekä kannatetaan että vastustetaan. Pääasiallinen huoli liittyy haasteisiin arvioida ehdotuksen vaikutuksia.

Yrityksissä puolesta-asiointia sekä kannatetaan että vastustetaan. Matkaketjuajatteluun suhtaudutaan pääsääntöisesti positiivisesti. Vastustavissa lausunnoissa kiinnitetään huomiota sopimusperusteisuuden ensisijaisena vaihtoehtona sekä sääntelyn selvytyteen.

Kilpailu- ja kuluttajaviranomaiset sekä -etujärjestöt puoltavat lähtökohtaisesti matkaketjujen edistämistä. Niiden osalta tulee kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että sääntelykokonaisuus on selkeä kulujen, turvallisuuden ja vastuiden osalta. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota sääntelyn koherenttiuteen kuluttajaoikeudellisen sääntelyn kannalta.

Osa kielteisestä palautteesta liittyy siihen, että pykälä on uutena sääntelynä osoittautunut vaikeaselkoiseksi. Lausuntojen perusteella ehdotetun pykälän kirjoitusasu on selkeytetty. Puolesta-asiointi vastaa nyt enemmän liikennekaarihankkeen ensimmäisen osan rajapintasääntelyä. Tietosuoja ja -turvan osalta lisätään uusi momentti. Ehdotukseen on myös lisätty uusi momentti, joka sisältää soveltamisalapoikkeuksen pienten toimijoiden osalta sekä momentti, jossa asetetaan yhteistyövelvoite samalla tavalla kuin ensimmäisessä vaiheessa. Ehdotuksen perusteluja on täydennetty. Niistä käyvät esimerkiksi selkeämmin ilmi alennuksen henkilösidonaisuuden periaatteen säilyminen. Siirtymäaika säännökselle ehdotetaan ulotettavaksi vuoden 2019 alkuun. Vaikutuksia selvitetään tarkemmin samoin kuin henkilötiedon liikkumista ehdotetussa mallissa.

5.2.2 Tieliikennettä koskevista säännöksistä annetut lausunnot

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyys. Lausunnoissa nähtiin ammattipätevyys-sääntelyn uudistamisen ajankohta huonoksi, koska ala on muutoinkin myllerryksessä vireillä olevan ammatillisen koulutuksen uudistuksen seurauksena. Useassa lausunnossa pyydetään myös huomioimaan, että ammattipätevyysdirektiiviin ehdotettujen muutosten käsittely on EU:ssa vielä kesken.

Suhtautuminen kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyden suorittamiseen näyttökokeilla on pääosin kriittistä ja monelle lausunnon antajalle näyttää jäävän epäselväksi, miksi esitysluonnoksessa ehdotetaan siirtymistä näyttökoejärjestelmään. Sekä opetus- ja kulttuuriministeriö että Opetushallitus vastustavat esitystä. On esitetty huoli siitä, että siirtyminen näyttökoemalliin uhkaa toiminnan rahoitusta. Tärkeänä periaatteena kuitenkin pidetään olemassa olevan osaamisen parempaa huomioimista ja henkilökohtaisempia ammattipätevyyden suoritusmuotoja.

Moni lausujista kannattaa kaikkien ammattipätevyysdirektiivissä mainittujen suoritusmuotojen käyttöönottoa. Direktiivin sanamuoto näyttäisi selkeästi ohjaavan siihen, että eri suoritusmuotojen rinnakkainen käyttöönotto ei olisi sallittua. Valmistelussa on selvitetty, ettei esimerkiksi Saksassa ole käytössä kuin näyttökoemalli ja nopeutettu koulutus, vaikka moni on ollut siinä käsityksessä, että Saksassa olisivat kaikki vaihtoehdot käytössä.

Lausunnoissa on esitetty, että muutos vähentäisi laaja-alaiseen ammatilliseen kuljettajakoulutukseen hakeutumista ja sen myötä kuljettajien osaamista sekä heikentäisi tällaisen koulutuksen järjestämisedellytyksiä tilanteessa, jossa ammatillisen koulutuksen reformin ja koulutusten rahoitukseen ehdotettujen muutosten vaikutuksista ei ole mitään tietoa. Edelleen on esitetty, että näyttökoemallissa teoriakoe painottuu, mikä ei vastaa ammatillisen koulutuksen näyttöjä osaamisen osoittamisesta aidoissa työelämän tilanteissa.

Uudistuksen läpiviemiselle ei lausuntojen perusteella näyttänyt olevan riittävää tukea, joten esitystä on lausuntokierroksen jälkeen muokattu niin, että nykyinen ammattipätevyys-sääntely säilyy pääosin sisällöllisesti samana, vaikkakin säännösten muotoiluun esitetään toimituksellisia muutoksia. Nämä aiheutuvat liikenteen palvelulaissa käytössä olevasta rakenteesta, jossa

muun muassa viranomaistoimintaa, palvelujen ulkoistamista, rekisterinpitoa ja seuraamuksia koskevat säännökset on koottu omiin osiinsa. Asiallisena muutoksena esitetään ammatillisen koulutuksen käsitteen aiempaa laajempaa määritelmää. Tästä muutoksesta ei odoteta välittömiä vaikutuksia, mutta se voi jossain määrin lisätä ammattipätevyyskoulutusta sellaisten ammattialojen koulutuksen yhteydessä, jossa raskaan kaluston ammattipätevyydestä on lisäarvoa.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetussuunnitelmien ja kokeiden perusteiden vahvistamisen on esitetty säilyvän Opetushallituksella. Jatkokoulutuksessa opetussuunnitelmat vahvistaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

Koti- ja matkailupalveluja koskeva poikkeus taksiliikenneluvanvaraisuuteen. Kuljetusalan toimijat suhtautuvat kriittisesti koti- ja matkailuyrittäjille esitettyyn poikkeukseen henkilöiden kuljettamiseen ilman taksiliikennelupaa omien palvelujensa yhteydessä. Esityksen nähtiin heikentävän asiakasturvallisuutta, mahdollistavan harmaata taloutta ja aiheuttavan tulkinnallisia ongelmia lain valvonnassa.

Matkailualan ja teollisuuden etujärjestöt kannattavat esitystä. MaRa ry katsoi, että poikkeuksen säilyttäminen olisi perusteltua, vaikka henkilöliikenteen lupien saamista helpotetaankin nykyisestä. Luvan edellyttäminen matkailu- tai majoituspalveluja tarjoavilta yrityksiltä niiden kuljettaessa asiakkaitaan säännöksen tarkoittamissa olosuhteissa olisi tarpeettoman raskas viranomaisvelvoite kuljetuksen merkitykseen nähden. Kuljetuksen hankkiminen alihankintana kasvattaa matkailuyrityksen kustannuksia, mikä nostaa matkailupalveluiden hintaa. Poikkeuksen säilyttäminen ei kasvattaisi matkailualalla harmaan talouden riskiä, sillä yrityksiin kohdistuu muutoinkin viranomaisvalvontaa ja niiden pääasiallinen toiminta vaatii rekisteröitymistä työnantaja-, arvonlisävero- ja ennakonpidätysrekistereihin.

Poliisihallitus katsoi, että säännös voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Kansaneläkelaitos otti esille kysymyksen siitä, voisiko tällaista ei-ammattimaista kuljettamista korvata lainkaan yhteiskunnan varoista, kun luvanvaraisuuteen liittyvät laatuvaatimukset eivät täyty.

Lausuntojen punninnassa päädyttiin siihen, että liikennekaarisäädöshankkeen ensimmäisen vaiheen ratkaisun mukaisesti poikkeusta toiminnan luvanvaraisuudesta ei esitetä. Luvan saamista koskevia vaatimuksia ei voida pitää kohtuuttomina ja lupajärjestelmän mukanaan tuomat hyödyt ovat tärkeitä myös koti- ja matkailupalveluissa.

Helpotukset ammattipätevyysvaatimuksista yksityisissä ei-kaupallisissa henkilökuljetuksissa henkilöautoilla. EU-direktiivi sulkee soveltamisalan ulkopuolelle sellaisten ajoneuvojen kuljettajat, joita käytetään muihin kaupallisiin henkilökuljetuksiin yksityiskäytössä. Suomessa näin yleistä säännöstä on pidetty liian hankalana valvoa ja on pelätty, että se johtaa harmaaseen talouteen. Lausuntokierroksella olleen esitysluonnoksen mukaan ammattipätevyyttä ei tällaisissa kuljetuksissa olisi edellytetty, jos matkustajat ja heidän mahdolliset edunvalvojansa olivat tietoisia asiasta. Lausunnon antajat vastustivat esitystä. Poikkeusta pidettiin liikenneturvallisuutta vaarantavana ja edunvalvojan tietoisuusvaatimusta ongelmallisena valvontatilanteissa. Lausunnoissa ei noussut esille muita ehdotuksia, joilla nykyisäätelyä voisi joustavoittaa ilman riskiä harmaan talouden lisääntymisestä ja mahdollisista liikenneturvallisuusvaikutuksista.

Toistaiseksi linja-autolla saa kuljettaa vain kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvia henkilöitä edellyttäen lisäksi, että linja-auto on heistä jonkun omistuksessa. Lausuntokierroksen

jälkeisessä jatkovalmistelussa asiasta lausuneiden kanssa käytiin kirjeenvaihtoa. Nykyinen muotoilu on niin tiukka, että se ei mahdollista esimerkiksi pikkubussien ”henkilöautonomaista” käyttöä. Jatkovalmistelussa tukea on saanut muotoilu, jossa ammattipätevyyttä ei edellytetäisi pikkubussikuljetuksessa, jossa kyydissä on kuljettajan lisäksi vain samassa taloudessa asuvia tai enintään kolme muuta henkilöä (”henkilöautonomainen toiminta”), joka on sisällytetty tähän esitykseen.

*Taksinkuljettajan ajolupa*an kohdistuvat esitykset. Liikenteen palvelulaissa säädetään taksinkuljettajan ajoluvasta. Säännöksiä muokattiin lakiesityksen eduskuntavaiheessa niin, että muokkausten kaikki seurannaisvaikutukset eivät nousseet keskustelussa esille. Taksiliitto on omassa lausunnossaan nostanut esille eräitä kysymyksiä, joilla kevennettäisiin lupavaatimuksen hallinnollista taakkaa ja lisättäisiin viranomaisen harkintaa ajoluvan uusimisessa, jotta tiukoista rikostaustavaatimuksista ei seuraisi, että ajoluvan haltijaa käytännössä rangaistaisiin useampaan otteeseen samasta teosta. Liikenteen turvallisuusvirasto on tukenut ehdotuksia, jotka on sisällytetty esitykseen.

5.2.3 Raideliikennettä koskevista säännöksistä annetut lausunnot

Rautatieliikenteen ammattipätevyyksiä koskevien esityksen osalta lausunnoissa kritisoitiin soveltamisalan rajaamista vain veturinkuljettajiin. Tältä osin on kuitenkin pitäydytty jo pitkään valmistellussa ratkaisussa, joka vastaa EU-direktiivin mukaista toimintamallia. Veturinkuljettajadirektiivi koskee vain veturinkuljettajia ja muut tehtävät katetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmillä, jotka ovat jo toimijoilla käytössä. Lausunnossa tehtyyn esitykseen siitä, että rautatiejärjestelmän kokonaisturvallisuuden varmistamisen olisi oltava yksiselitteisesti viranomaisen vastuulla, ei voitu yhtyä, koska toimijoilla on oma tehtävänsä turvallisuuden varmistamisessa. Toimijoilla on oltava oma turvallisuudenhallintajärjestelmänsä, jossa on huomioitava myös toimijoiden alihankinnat.

Lupakirja- ja koulutussäännöksiä sekä rautatielääkäri- ja psykologisäännöksiä perusteluineen on lausuntojen pohjalta täsmennetty, mutta ehdotuksia kansallisiksi lisävaatimuksiksi ei ole huomioitu. Esimerkiksi nykyinen kansallinen erivapausjärjestelmämme ei ole veturinkuljettajadirektiivin mukainen. Jo myönnetty erivapaudet kuitenkin säilytetään. Pätevyyksiin liittyvien soveltamisalan rajaamisten osalta todetaan, että toiminta sallitaan rataverkon osilla, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä. Toimija voi määrittää tavan turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. EU-säännökset eivät edellytä rataverkon osien fyysistä rajaamista.

Ehdotuksia uusien säännösten käyttöönoton siirtämisestä ei sisällytetty esitykseen, sillä rautateiden kelpoisuussäntelyn uudistamista on valmisteltu jo useamman vuoden ajan, joten muutokseen on ollut mahdollisuus varautua.

Lausuntokierroksen jälkeen hallituksen esitystä on täydennetty muun muassa lisäämällä viittaukset tehtyyn turvallisuusvaikutusten arviointiin. Turvallisuuteen liittyvänä muutoksena on huomioitu ehdotus toimintakyvyn heikkenemistä koskevan säännöksen lisäämisestä esitykseen. Säännös esitetään sijoitettavaksi rautatielakiin aivan kuten vastaava säännös ilmailun puolelta löytyy ilmailulaista. Säännös koskee veturinkuljettajien lisäksi myös muita rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyvää tehtävää hoitavaa henkilöä.

Rautatielain varautumispykälän täsmentämistarpeita tarkastellaan rautatielain kokonaisuudistuksen yhteydessä, ottaen huomioon liikennejärjestelmän ja logistiikkaketjujen muu varautumissääntely.

Rautatieyritysten toimintaa koskeviin säädösehdotuksiin ei tullut muutosehdotuksia.

Kaupunkiraideliikenne. Helsingin kaupunki on lausunnossaan pitänyt ehdotuksen säännöksiä kaupunkiraideliikenteen osalta selkeinä. Liikenteenharjoittajan ja rataverkon haltijan tehtävien eriyttäminen eri lakeihin saattaa sen mukaan kuitenkin hankaloittaa kaupunkiraideliikennettä koskevan sääntelyn ymmärrettävyyttä. Valmistelussa todettiin, että kaupunkiraideliikenteen kuljetustoimintaa koskevien säännösten sisällyttäminen liikenteen palveluista annettuun lakiin on johdonmukainen ratkaisu, kun lailla halutaan kattaa liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan.

5.2.4 Merenkulkua koskevista säännöksistä annetut lausunnot

Merenkulun osalta uudistuksessa voidaan sääntelyn keventämisen ja selkiyttämisen lisäksi tunnistaa kaksi keskeistä tavoitetta: merenkulun koulutusta koskevan sääntelyn saattaminen kansainvälisten veloitteiden mukaiseksi sekä viranomaistoiminnan kehittäminen. Lausunnoissa suhtauduttiin myönteisesti siihen, että Liikenteen turvallisuusvirastolla annettaisiin toimivaltaa merenkulun koulutuksen järjestäjien ja pätevyyskiin johtavan koulutuksen hyväksymisessä. Tämän katsottiin parantavan merenkulun koulutuksen laatua ja tasalaatuisuutta. Lausunnoissa kannatettiin myös yleisesti merimieslääkäreiden hyväksymistoimivallan siirtämistä Liikenteen turvallisuusvirastolle samoin kuin merimieslääkärin hyväksynnän muuttamista määräaikaiseksi.

Yksittäisistä muutosehdotuksista voidaan mainita ehdotus merenkulun kabotaasilupien enimmäisvoimassaoloajan lyhentämisestä nykyisestä vuodesta puoleen vuoteen. Muutosehdotusta ei ole ehdotuksessa huomioitu, koska se olisi lisännyt hallinnollista taakkaa sekä luvan hakijoille että luvan myöntävälle Liikenteen turvallisuusvirastolle. Lisäksi nykyisen järjestelmän on koettu toimivan hyvin. Lausunnoissa on tuotu esille huoli kolmelle suurelle varustamolla poikkeusluvalla myönnetyn koulutusoikeuden jatkumisesta vuoden 2017 jälkeen. Nämä poikkeusluvut koskevat alemmaa turvatoimikoulutusta. Tältä osin voidaan todeta, että nykyiset poikkeusluvut ovat voimassa vuoden 2017 loppuun ja varustamoiden on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta niille jatkoa tämän vuoden kuluessa. Virasto käsittelee hakemukset voimassa olevan lain nojalla. Jos poikkeuslupia jatketaan, ne jäävät voimaan myös liikennepalvelulain tultua voimaan lakiehdotuksessa olevan siirtymäsäännöksen nojalla ja ovat voimassa päätöksen mukaisen määräajan. Tämän jälkeen koulutuksen hyväksyntää on haettava liikennepalvelulain mukaisesti.

Sisäministeriö esittää, että poliisin ja pelastustoimen alukset tulisi sulkea pois luvun soveltamisalasta puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusten tapaan. Sisäministeriö on myös aiemmassa yhteydessä esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle pelastustoimen alusten sulkeamista pois luvun soveltamisalasta. Pelastustoimen aluksia ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen. Valmistelussa päädyttiin kuitenkin siihen, että kaikkiin viranomaiskäytössä oleviin aluksiin sovellettavia säännöksiä ja muutosten vaikutuksia olisi arvioitava tarkemmin. Asia voidaan ottaa esille liikennekaarisäädöshankkeen kolmannessa vaiheessa.

5.2.5 Ilmailua koskevista säännöksistä annetut lausunnot

Lentoliikenteen osalta kiinnitettiin huomiota esityksen vaikutuksiin Suomen lentoliikenteen kilpailukykyyn. Suomen ei pidä asettaa lentoyhtiöille sellaisia lisävelvoitteita, jotka heikentävät niiden kilpailuasetelmaa ja sitä kautta Suomen erityisasemaa Euroopan ja Aasian lentoliikenteen solmupisteenä. Ulkomaisille toimijoille ei pidä asettaa kohtuuttomia vaatimuksia, jotka voivat vaikuttaa lentoyhtiöiden halukkuuteen tulla Suomeen tai tehdä yhteistyötä suomalaisten toimijoiden kanssa. Esityksen soveltamisalaa on lakiesityksen viimeistelyvaiheessa täsmennetty.

Puolustusministeriö totesi sotilasilmailua koskevista poikkeuksista säädettävän ilmailulaissa. Kun osa lentomiehistöä koskevista vaatimuksista siirtyy liikenteen palvelulakiin, on huolehdittava siitä, että sotilasilmailun koskevat poikkeukset säilyvät. Esitykseen liittyvässä ilmailulin muutoksessa asia on huomioitu.

Lausunnoissa kommentoitiin myös säännöstä lentoyhtiön käyttämien ilma-alusten rekisteröinnistä. Koska EU:n lainsäädäntö on tältä osin muutoksikäsitellyssä, ei ehdotusta tässä vaiheessa huomioitu. Säännös on jatkossa linjattava uuden EU-sääntelyn mukaiseksi.

Finnair Oyj. esitti muutosta voimassa olevaan ei-säännöllistä lentoliikennettä koskevaan säännökseen. Se olisi halunnut laajentaa mahdollisuutta kieltää ei-säännöllinen lentoliikenne reitillä, jolla harjoitetaan säännöllistä lentoliikennettä, koska säännös on epäselvä ja epälooginen. Valmistelussa todettiin, ettei tiedossa ollut tilanteita, joissa epäselvyys olisi konkretisoitunut. Esitetty muutos olisi merkinnyt elinkeinonvapauden näkökulmasta lisärajoitusta, kun Suomen linjauksena on ollut selkeästi kannustaa lentoliikenteen lisäämiseen ja avaamiseen. EU:n sisämarkkinoilla ei tehdä eroa säännöllisen ja ei-säännöllisen lentoliikenteen välillä. Hyvinkin ”säännöllistä” ei-säännöllistä lentoliikennettä harjoitetaan nykyään usein tilanteessa, jossa lentoliikennesopimukseen perustuvia oikeuksia ei ole. Ehdotuksen vaikutuksia ei ole selvitetty tarkemmin, mutta edellä esitetyillä perusteilla sitä ei ole lakiehdotuksessa huomioitu.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää huomiota, että esityksen vaikutukset yrityksiin ilmailun alalla tuodaan esille vain ohuesti. Tältä osin voidaan todeta, että muutokset ovat niin vähäisiä, ettei merkittäviä vaikutuksia tunnistettu. Vaikutustenarvioinnissa on tuotu esille tunnistetut vaikutukset.

5.2.6 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut käsiteltävänä lainsäädännön arviointineuvostossa, joka on antanut asiassa lausunnon (<http://vnk.fi/documents/10616/2913095/Lausunto+luonnoksesta+hallituksen+esitykseksi+liikenteen+palveluista+annetun+lain+muuttamisesta+8.8.2017/3bd53ab1-2d0c-41ec-ac35-66650a8e02f1?version=1.1>). Arviointineuvosto katsoo launnossaan, että esitysluonnoksessa on tunnistettu ja kuvattu uudistuksen keskeisiä vaikutusalueita ja vaikutusmekanismeja. Taloudellisia vaikutuksia koskevasta kuvauksesta ilmenevät keskeisimmät vaikutukset, niiden kohdentuminen ja karkea suuruusluokka. Arviointineuvosto on tunnistanut viisi keskeistä kehittämiskohdetta. Ensinnäkin, arviointineuvosto on suositellut taloudellisia vaikutuksia koskevista määrällisistä vaikutuksista yhteenvetoa ja katsonut että arvioita eri tahojen kokemista hyödyistä ja kustannuksista sekä vaikutusten keskinäisistä riippuvuuksista olisi täsmennettävä. Arviointineuvosto on myös esittänyt, että yritysvaikutuksia olisi arvioitava tarkemmin eriko-

koisten yritysten näkökulmasta. Määrällisiin arvioihin liittyvien epävarmuuksien vuoksi vaikutukset olisi esitettävä vaihteluvälien avulla. Arviointineuvosto on katsonut, että Yhteiskunnalliset vaikutukset –jaksossa olisi nostettava selkeämmin esille uudistuksen konkreettinen vaikutus, esimerkiksi tietosuojan näkökulmasta. Esitysluonnoksen vaikutusarvioissa olisi myös käsiteltävä tarkemmin tiedon avaamiseen liittyviä ongelmia ja riskejä.

Hallituksen esitystä on lausunnon johdosta täydennetty arviointineuvoston toivomalla tavalla. Arviointineuvoston ehdottamaa määrällisten vaikutusten yhteenvedoa ei ole sellaisenaan kuitenkaan sisällytetty ehdotukseen, koska näin laajassa hallituksen esityksessä yhteenvedossa olisi haastavaa esittää kattavaa ja kaikki vaikutukset huomioon ottavaa yhteismitallista taulukkoa. Esitystä on kuitenkin täydennetty taulukolla, joka osin sanallisesti, osin määrällisten vaikutusarvioiden avulla tarkastelee keskeisiä vaikutuksia.

Vaikutustenarviointineuvosto katsoi myös, että uudistuksen vaikutusten seurannasta ja jälkiarvioinnista olisi esitettävä kuvaus. Tältä osin halutaan erityisesti todeta, että jo liikenteen palvelulain ensimmäisessä vaiheessa Liikenteen turvallisuusvirastolle on annettu tehtäväksi arvioida liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenteen palveluista annetun lain vaikutuksia sekä raportoida säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta. Liikenteen turvallisuusvirastolla on vakiintuneesti tuottanut liikenteen tilasta säännöllisesti raportteja ja kuvauksia (<http://katsaukset.trafi.fi/>). Uudet säädökset ohjaavat arviointien sisältöä ja liikennettä koskevien tietojen avaaminen parantaa mahdollisuuksia tuottaa täsmällistä tietoa liikennejärjestelmästä ja sen toimivuudesta.

Liikenteen palveluista annetun lain ja nyt lakiin ehdotettavien muutosten vaikutusten arvioinnin seuranta on suunniteltu ja työ on käynnistynyt Liikenteen turvallisuusvirastossa. Lain vaikutusten arvioinnin suunnitelmassa on tunnistettu runsaat 80 mittaria, joiden avulla seurataan lain keskeisten muutosten aiheuttamia muutoksia liikenteen ja liikkumispalveluiden markkinoihin sekä taloudellisiin tekijöihin, viranomaisten toimintaan ja yhteiskuntaan yleensä. Tiedonkeruun määrittely ja järjestäminen on käynnistynyt. Tilasto- ja rekisteritiedon lisäksi lain vaikutuksia seurataan kuluttajille ja yrittäjille kohdistettavalla kyselyllä, jolla selvitetään muutokseen kohdistuva odotuksia sekä kokemuksia ja näkemyksiä nykytilanteesta ja muutoksesta. Kyselytutkimuksen lain voimaantuloa edeltävä osuus on jo toteutettu. Kysely toistetaan loppukesällä 2018 ja vuonna 2020. Lain vaikutuksista raportoidaan alustavasti vuoden 2018 loppuun mennessä ja tarkemmin vuoden 2022 loppuun mennessä. Suunnitelmaa täydennetään tarvittaessa muilla selvityksillä.

6 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

6.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:ssä kuvataan Ahvenanmaan lainsäädäntövaltan piiriin kuuluvat kysymykset. Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat pykälän 21 ja 22 kohdat, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä sekä elinkeinotoimintaa. Lain 27 § ohjaa valtakunnan lainsäädäntövaltan piiriin kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylät sekä ilmailun. Lain 29 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltan piiriin kuuluu mm. alusrekisteri, jonka osalta maakuntapäivien suostumuksella voidaan lainsäädäntövalta kokonaan tai osittain siirtää lailla maakunnalle. Tämän hallituksen esitys ei käsittele liikenteen infraa kuten teitä ja väyliä, vaan ainoastaan niillä tapahtuvaa kuljetustoimintaa.

Tieliikenteen ammattipätevyyskysymykset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallinnon piiriin. Tämän hallituksen esityksen piiriin kuuluvissa tieliikenteen säännöksissä Ahvenanmaa mainitaan yhteyksissä, joissa lain lukijalle ja soveltajalle on perinteisesti haluttu viestiä, että Ahvenanmaa ei kuulu soveltamisalan piiriin. Esimerkiksi tieliikenteen ammattipätevyyksiä koskevassa luvussa todetaan, että koulutuskeskuksen myöntämä hyväksymisasiakirja ei koske Ahvenanmaata.

Itsehallintolain 32 §:n mukaan maakunnan hallituksen suostumuksella voidaan valtakunnan hallinnolle kuuluvia tehtäviä asetuksella (sopimusasetus) siirtää määräajaksi tai toistaiseksi maakunnan viranomaiselle. Tällainen tasavallan presidentin asetus on annettu julkisesta palveluvelvoitteesta lentoliikenteelle Maarianhaminan ja Tukholman alueen välillä (1404/2015). Sen mukaan lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 tarkoitetut hallintotehtävät, jotka koskevat julkisen palveluvelvoitteen asettamista lentoliikenteelle, sekä muut hallintotehtävät, jotka johtuvat kyseisestä velvoitteesta, hoitaa Ahvenanmaan maakunnan hallitus.

Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Laivaväen pätevyudet kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan valtionvirasto pitää jatkossakin rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

Ahvenanmaan maakunnan merenkulkuopetuksen arvioinnista annetun tasavallan presidentin asetuksen (802/2005) nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii tällä hetkellä Ahvenanmaan merenkulkuopetuksen arvioinnista siltä osin kuin STCW-yleissopimus sitä edellyttää. Koska esityksessä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle uutta toimivaltaa hyväksyä STCW-yleissopimuksen mukaisesti merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutukset, on tasavallan presidentin asetusta tältä osin tarpeen muuttaa.

Ahvenanmaan maakunnan liikenteen rekistereitä koskeva sääntely ja rekistereiden ylläpito kuuluvat Ahvenanmaan itsehallinnon piiriin. Lailla liikenteen palveluista ei muuteta rekisterinpitoa tai rekisterinpitovelvollisuuksia Ahvenanmaan osalta. Nykyisissä liikennemuotokohdaisissa valtakunnallisissa laeissa oleva Ahvenanmaata koskeva rekisterisääntely jää siten nykyisellään voimaan, eikä näitä säännöksiä siirretä osaksi liikenteen palveluista annettua lakia.

6.2 Riippuvuus muista esityksistä

Esityksen kanssa samanaikaisesti on valmisteilla useita hallituksen esityksiä, joilla on yhteyksiä tähän hallituksen esitykseen. Maakuntaudistus vaikuttaa liikenteen palveluista annetussa laissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille osoitettuihin tehtäviin. Ahvenanmaan itsehallinnon kehittämistä käsitelleen komitean loppumietintö, joka on ollut lausuntokierroksella, sisältää muutosehdotuksia myös liikenteen alalta. Sisäministeriössä valmisteilla oleva pelastustoimen kehittämishankkeessa (SM061:00/2015, SM Dno-2015-2070) ovat tarkastelussa sellaiset pelastuslain (379/2011) ja öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) säännökset, joita tällä esityksellä esitetään muutettaviksi. Sisäministeriössä on käynnissä myös henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain kokonaisuudistus, jossa arvioidaan poliisin tiedonsaanti- ja luovutus oikeuksia. Tällä poliisitoimeen liittyvällä hankkeella on selkeät yhtymäkohdat tähän hankkeeseen muun muassa sen johdosta, että poliisi hyödyntää toiminnassaan liikenteen rekistereitä. Tieliikennelain kokonaisuudistus liittyy tähän esitykseen siltä osin kuin tässä

esitetään liikenteen palvelulakiin siirrettäväksi eräitä säännöksiä voimassa olevasta tieliikennelaista.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Ehdotus laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi

I OSA: YLEISTÄ

1 luku: Yleiset säännökset

1 §. *Soveltamisala.* Lakiin lisättäisiin soveltamisalaa koskeva pykälä. Lisäyksen seurauksena aiemmin 1 §:ään sisältyneet määritelmät siirrettäisiin 2 §:ään. Lakia sovellettaisiin liikenteen palveluihin, niihin liittyviin henkilölupiin sekä liikenneasioiden rekisteriin.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin yleisiä lainvalintasäännöksiä (muun muassa alueperiaate, lippuperiaate, aktiivinen persoonallisuusperiaate) niin, että soveltamisalan piirin saataisiin sellaiset kuljetuspalvelut, joiden alku tai loppupää on Suomessa. Säännös kohdistuu palveluntarjoajiin, eikä se laajenna soveltamisalaa muissa maissa asuviin kuljetuspalvelun asiakkaisiin, jos nämä eivät muutoin kuulu Suomen lain soveltamisalaan.

Tällä pykälällä ei rajoitettaisi Suomen lain kansainvälisyksityisoikeudellisten säännösten soveltamista.

2 §. *Määritelmät.* Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen osan 1 luvun 2 §:n määritelmiin kootaan määritelmät, joita käytetään laissa laajemminkin. Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa pykälään koottiin eräitä ammattimaisen tieliikenteen harjoittamiseen liittyviä määritelmiä. Nyt tarkasteltavana olevassa toisessa vaiheessa pohdittiin, olisiko tarkoituksenmukaista sisällyttää kaikkia liikennemuotoja koskevat vastaavat määritelmät samalla tavalla tähän lain alkuosaan.

Lain lukijan kannalta luontevammalta tuntui kuitenkin ratkaisu, jossa käsitteet määritellään niissä pykälissä, joissa toiminnasta säädetään tarkemmin. Tämän ratkaisun seurauksena esitetään, että myös eräät tieliikenteen määritelmät siirretään tästä yleisestä määritelmäpykälästä toimintaa koskevien pykälien yhteyteen. Tämä tarkoittaa, että ammattimaisen kuljettamisen tiellä ja taksiliikenteen määritelmät siirrettäisiin lain liikenteen palveluista II osan 1 luvun 1 ja 2 §:ään, joissa toiminnan harjoittamisesta säädetään.

Pykälään ehdotetaan uudet määritelmät ETA-valtioista, henkilöluvista ja toiminnanharjoittajan luvista. ETA-valtiolla tarkoitettaisiin Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota. Käsite on suomen kielessä vakiintunut, ja lyhenteen käytön avulla tekstin luettavuus paranee. Pykälään ehdotetaan välityspalvelua koskevaa määritelmää. Välityspalvelun käsitteen määritelmän ulkopuolelle jäävillä valmismatkoilla tarkoitetaan jatkossa matkapalveluyhdistelmistä annetussa laissa tarkoitettuja matkapaketteja.

Henkilöluvan käsitteen avulla pyritään samoin parantamaan lakitekstin luettavuutta. Liikenteen palveluista annettu laki sisältää säännökset lukuisista luonnollisille henkilöille myönnettävistä luvista, lupakirjoista, pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista, kelpoisuustodistuksista, kelpoisuuksista, kelpuutuksista ja muista viranomaishyväksynnöistä. Silloin, kun sääde-

tään menettelyistä, jotka koskevat kaikkia näitä lupia, lain luettavuutta parantaa, kun kokonaisuus voidaan kuvata yhdellä käsitteellä. Kun luvat kootaan yhteen lakiin, päästään myös samalla varmistamaan, että lupiin liittyvät hallinnolliset menettelyt ovat yhdenmukaiset niiltä osin kuin poikkeaville menettelyille ei ole erityisiä perusteluja. Tämän parantaa hallinnollisen toiminnan ennakoitavuutta ja laatua sekä asiakkaiden yhdenvertaista kohtelua.

Kaikissa liikennemuodoissa esimerkiksi liikennevälineen kuljettaminen vaatii luvan, pätevyyden, kelpoisuuden tai hyväksynnän. Pykälässä on käytetty sanaa ”lupa” kattamaan kaikki edellä mainitut, eikä jokaisessa kohdassa ole tarvetta toistaa koko litaniaa. Monessa tapauksessa jo kuljettajaopetuksen vaiheessa tarvitaan jonkinlainen lupa, esimerkiksi ajoneuvopuolella ajokorttilupa. Ajoneuvojen kuljettajista osa on ammattikuljettajia, mutta huomattava enemmistö ajaa omaa autoaan yksityishenkilönä. Myös lento- ja vesiliikenteessä voi toimia yksityishenkilönä pienemmällä kalustolla, mutta rautatie- ja raideliikenteessä kaikki kuljettajat ovat ammattihenkilöitä. Raskaassa tieliikenteessä vaaditaan ajokortin lisäksi myös ammattipätevyyden omaamista. Taksinkuljettaja puolestaan tarvitsee taksinkuljettajan ajoluvan.

Myös monet muut liikenteeseen liittyvät tehtävät kuin liikennevälineen kuljettaminen vaativat luvan, pätevyyden, kelpoisuuden tai hyväksynnän. Esimerkiksi ilmailun saralta löytyy lentäjän lupakirjan ja siihen liittyvien kelpuutuksien lisäksi huoltohenkilöstön lupakirja, lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen, lääketieteellinen kelpoisuustodistus, ilmailulääkärin hyväksyntätodistus, matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus, ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä, tarkastuslentäjän hyväksyntä, kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksineen. Merenkulun saralla puolestaan pätevyyskirjoista ja lisäpätevyyskirjoista on tähän asti säädetty laivaväkilaisa ja miehitysasetuksessa. Laivaväkilain säännökset siirretään käsillä olevaan lakiesitykseen. Sen lisäksi esimerkiksi luotsauslaissa (940/2003) on luotsin ohjauskirja ja linjaluotsinkirja.

Kaikista näistä henkilöluvista ei säädetä liikenteen palveluista annetussa laissa, mutta ne merkitään kuitenkin liikenneasioiden rekisteriin sen mukaan kuin esityksen V osassa säädetään.

Toiminnanharjoittajaluvalla tarkoitetaan lupaa, joka voidaan myöntää oikeushenkilölle (yriykselle tai yhteisölle). Tyypillisiä toiminnanharjoittajalupia ovat erilaiset toimiluvat. Useissa tapauksissa toiminnanharjoittajaluvan, esimerkiksi taksiliikenneluvan, voi kuitenkin myöntää myös luonnolliselle henkilölle. Tämän vuoksi on päädytty organisaatioluvan sijasta esittämään kokoavaksi käsitteeksi toiminnanharjoittajan luvan käsitettä. Toiminnanharjoittajaluvalla tarkoitetaan muita liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyjä tai mainittuja toiminnan harjoittamiseen oikeuttavia lupia tai hyväksyntöjä kuin henkilöluvina.

Tieliikenteen puolella toimilupia ovat tavara-, henkilö- ja taksiliikenneluvat, joista säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvussa, rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvät toimiluvat, joita koskeva ehdotus sisältyy II osan 5 lukuun, kaupunkiraideliikenteen harjoittamiseen tarvittava lupa (II osan 6 luku) sekä lentoliikenteen harjoittamiseen liittyvä liikennelupa (II osan 12 luku). Merenkulkuun ei liity toimilupia, vaan siellä vallitsee kansainvälisoikeudellisesti merenkulun vapaus.

Varsinaisen liikenteen harjoittamisen lisäksi esimerkiksi liikenteeseen liittyvän koulutuksen tarjoaminen tai tutkintojen vastaanottaminen edellyttää lupaa, samoin kuin tarvittavien lääkärintlausuntojen antaminen ja terveystarkastusten suorittaminen. Merenkulussa toiminnanharjoittajia tulisivat jatkossa olemaan muun muassa sellaiset koulutuksen järjestäjät, jotka Liiken-

teen turvallisuusvirasto hyväksyy II osan 11 luvun mukaisesti. Monet muutkin liikenteeseen liittyvät toiminnot vaativat lupia niiden harjoittajilta, kuten esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetus.

Myös toiminnanharjoittajalupien käsittelystä liikenneasioiden rekisterin tarkoituksessa säädetään esityksen V osassa.

Lisäksi lakiin lisättäisiin asiakirjan määritelmä. Asiakirjalla tarkoitettaisiin sähköisesti tai paperimuotoisena annettua asiakirjaa. Tällä määritelmällä halutaan alleviivata sitä, että erilaiset kirjalliset ilmoitukset, lausunnot, todistukset ja muut asiakirjat voidaan antaa myös sähköisessä muodossa.

II OSA: Liikennemarkkinat

1 luku: Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §. *Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä.* Siirretään ammattimaista kuljettamista tiellä koskeva määritelmä I osan 1 luvun 1 §:stä tähän pykälään. Muutoksella ei ole vaikutusta sisältöön.

2 §. *Taksiliikenne.* Siirretään taksiliikenteen määritelmä I osan 1 luvun 1 §:stä tähän pykälään. Siirrolla ei ole sisällöllisiä vaikutuksia. Taksiliikenteen määritelmään sisältyvä ammattimainen kuljettaminen tiellä on määritelty edellisessä 1 §:ssä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on säädöshankkeen ensimmäistä vaihetta koskeneessa mietinnössään kiinnittänyt huomiota siihen, että lainsäädäntökokonaisuuden II vaiheessa ennen liikenteen palveluista annetun lain voimaantuloa on tarpeen arvioida, tulisiko lupavaatimukseen lisätä jonkinlainen rajanveto sellaista toimintaa varten, jossa henkilöiden kuljettaminen on vain hyvin pieni osa jotain kokonaan muuta palvelukokonaisuutta. Mietinnössä on viitattu muun muassa majoitus- ja matkailupalveluihin.

Ensimmäisen vaiheen lausuntokierroksella oli tarjolla maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 (EU:n liikenteenharjoittaja-asetus) 1 artiklan 4 b kohdan mukainen muotoilu, jossa soveltamisalan ulkopuolelle suljetaan toimijat, joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen. Näin laaja poikkeus ei saanut kuitenkaan kannatusta. Voimassaolevassa taksiliikennelain 4 §:ssä on ollut luvanvaraisuuteen poikkeus, jonka mukaan palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla saa kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Valiokunnan mietinnön perusteella poikkeusta ei olisi välttämätöntä rajata vain koti- tai matkailupalveluihin, joten lausuntokierroksella esitettiin voimassa olevaan taksiliikennelain muotoiluun pohjautuvaa säännöstä, jonka mukaan palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla saisi kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin tai vastaaviin palveluihin, joissa kuljetus on vain pieni osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

Saatujen lausuntojen pohjalta arvioitiin, että taksiliikenneluvan hakemisesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia ei voida pitää kohtuuttomina ja palvelut voidaan hankkia luvan haltijoilta. Tämän vuoksi koti- ja matkailupalveluja sekä vastaavia palveluja koskevaa

poikkeusta ei ehdoteta sisällytettäväksi lakiin. Tämän esityksen 3.3.5 kohdassa on tarkemmin arvioitu asiaa

3 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen. Pykälän 3 momentissa säädetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan nimeämästä liikenteestä vastaavasta henkilöstä. Säännöksen mukaan liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä pykälän 1 momentin 2 ja 5 kohdissa asetetut vaatimukset. Näistä 2 kohdan säännöstä tarkistettiin lain eduskuntakäsittelyssä, mutta tuossa yhteydessä ei huomioitu muutoksen vaikutuksia 3 momenttiin. Kohta viittaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 – 8 artikloissa säädettyihin vaatimuksiin. Liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä asetuksen hyvämaineisuutta koskevan 6 artiklan vaatimukset sekä ammatillista pätevyyttä koskevat 8 artiklan vaatimukset. Sen sijaan vakavaraisuutta koskevan 7 artiklan vaatimukset eivät kohdistu liikenteestä vastaavaan henkilöön. Tämän vuoksi 3 momentin säännös esitetään tarkistettavaksi niin, että siinä viitataan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 8 artiklaan ja 1 momentin 5 kohtaan.

6 §. Luonnollisen henkilön hyvä maine. Luonnollista henkilöä koskevien säännösten taustalla on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artikla, joka edellyttää jäsenvaltioiden määrittävien edellytykset, jotka on täytettävä hyvämaineisuusvaatimuksen täyttämiseksi. Mainitun artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan komissio hyväksyy luettelon sellaisista yhteisön sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka asetuksen liitteessä IV esitettyjen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Komissio on antanut 18.3.2017 asetuksen 403/2016, jolla tarkennetaan hyvämaineisuuden määrittelyä (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annettu komission asetus (EU) 2016/403). Pykälän 2 momenttia on täydennettävä komission asetuksella hyväksymän luettelon johdosta.

Samassa yhteydessä selvennetään 1 momentin säännöstä vankeusrangaistuksen merkityksestä hyvämaineisuutta arvioitaessa. Lievempien tekojen osalta, joista annetaan seuraamukseksi sakkorangaistus tai hallinnollinen seuraamus, hyvämaineisuuden menetys seuraa vasta, kun seuraamuksia on vähintään neljä kappaletta kahden vuoden tarkastelujaksolla. Vankeusrangaistus annetaan seuraamukseksi kuitenkin vakavammista teoista, joten niiden osalta lähtökohtana on, että hyvämaineisuuden menetys tulee tarkasteltavaksi heti ensimmäisen vankeusrangaistuksen jälkeen.

9 §. Luvan muuttaminen ja uusiminen. Liikenteen palvelulain eduskuntakäsittelyn yhteydessä päätettiin, että taksiliikenneluvat olisivat määräaikaisia. Alkuperäisessä hallituksen esityksessä taksiliikennelupia oli esitetty toistaiseksi voimassaoleviksi. Kun lupa muutettiin eduskunnassa määräaikaiseksi, ei huomattu tehdä tarvittavaa tarkistusta luvan uusimista koskevaan pykälään. Sen vuoksi hyväksytyn 9 §:n 2 momentissa säädetään vain henkilö- ja tavaraliikenneluvan uusimisesta. Ehdotetaan, että tekstiä tarkistetaan niin, että sama säännös pätee myös taksiliikenneluvan uudistamiseen.

15 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo. Pykälässä on ollut viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin (541/2003). Koska ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki ehdotetaan kumottavaksi, tähän pykälään sisältynyt viittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi tämän lain V osan 1 luvun 1 1:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

2 luku: Kansainvälinen tiekuljetus

1 §. *Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät.* Luvun ensimmäinen pykälä koskee luvussa käytettyjä määritelmiä. Lukuun yhdistetään eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000), jolloin kansainvälistä tiekuljetusta koskeva lainsäädäntö saadaan keskitetyksi koottua yhteen lakiin. Samalla tehdään myös eräitä toimituksellisia tarkistuksia, jotta kuorma-auto- ja linja-autoliikennettä koskevat säännökset olisivat mahdollisimman yhteismitallisia. Kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla tarkoitettaisiin luvussa sekä kuorma-autoliikenteen että linja-autoliikenteen lupaa. Kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen määritelmä on näihin kuljetuksiin sovellettavasta tietyntilaisista jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivistä 92/106/ETY.

3 §. *Ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen.* Pykälää selkiytetään niin, että se kattaisi kaikki tilanteet, joissa Liikenteen turvallisuusvirasto liikenteen kansallisena liikenteen lupaviranomaisena myöntää kansainvälisissä kuljetuksissa tarvittavat luvat. Luvan myöntämisen ehdot sisältyvät sovellettaviin EU-asetuksiin tai kahdensivulisiin sopimuksiin. Pykälän toisessa momentissa kuvataan menettelyt tilanteissa, joissa lupia voidaan lupien vähäisen määrän vuoksi myöntää vain osalle hakijoista. Sisällöltään säännös vastaa voimassa olevaa sääntelyä.

5 §. *Kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen liittyvät oikeudet.* Pykälä on identtinen eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetun lain (440/2000) 3 §:n kanssa.

6 §. *Kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen suorittamisen ehdot.* Pykälä on identtinen eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetun lain 4 ja 5 §:n säännösten kanssa.

3 luku: Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

Luvun otsikkoa ehdotetaan täydennettäväksi niin, että siitä selvästi ilmenee luvun soveltamisalaksi tieliikenne. Samassa osassa on jäljempänä luvut rautatieliikenteen pätevyyksistä, laivaväen pätevyyksistä ja lentomiehistön pätevyyksistä.

1 §. *Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset.* Pykälän ensimmäistä momenttia tarkennetaan niin, että siitä käy selkeästi ilmi, että vaatimukset koskevat taksinkuljettajaa, joka toimii ajoneuvon sisällä ajoneuvon kuljettajana. Vaikka automaattiajoneuvot, joita etäohjataan tai joiden kulku on ohjelmoitu, ovatkin vasta kehitysvaiheessa, on liikennekaarihankkeen tavoitteena myös varmistaa, ettei lainsäädäntö estä liikenteen digitalisaatiota, automaatiota ja uusia innovaatioita. Suomessakin on jo kokemuksia tarkkaan rajatuista kokeiluista, joissa on ollut käytössä automaattiauto.

2 §. *Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen.* Luvun 1 §:ään lisättiin lain ensimmäisen vaiheen eduskuntakäsittelyn aikana vaatimus taksinkuljettajan kokeesta. Luvan uusimista koskevassa pykälässä tätä muutosta ei huomioitu. Lausuntokierroksella on esitetty, että taksinkuljettajan kokeen uusimista joka kerran ajolupaa uusittaessa ei voida pitää tarpeellisena eikä kohtuullisena. Tämän vuoksi uusimista koskevaa säännöstä ehdotetaan muutettavaksi niin, että taksinkuljettajan ajokoetta ei tarvitsisi suorittaa uudelleen.

Taksinkuljettajiin sovelletaan ammattikuljettajia koskevia tiukempia terveysvaatimuksia, jotka edellyttävät, että terveys tarkistetaan 68 ikävuoden jälkeen kahden vuoden välein. Uusimista

koskeva säännös on kirjoitettu niin, että ajoluvan haltija itse vastaa siitä, että terveystaustat täyttyvät. On kuitenkin esitetty, että tämän varmistamista ei ole tarkoituksenmukaista jättää kuljettajan itsensä varaan, vaan luvan voimassaolon pituutta olisi tarkistettava niin, että 68 ikävuoden täyttämisen jälkeen lupa olisi voimassa enää kaksi vuotta kerrallaan. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että esimerkiksi taksinkuljettajalle, joka hakee lupaa 67 vuoden ikäisenä, voitaisiin myöntää lupa korkeintaan siihen päivämäärään saakka, jona hän täyttää 70 vuotta.

3 §. *Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset.* Pykälään sisältyvä raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyysvaatimus ja poikkeukset ammattipätevyuden vaatimisesta vastaisivat kuorma- ja linja-auto kuljettajien ammattipätevyyttä koskevan lain (273/2007) (ammattipätevyyslaki) 2 §:n säännöksiä.

Pykälän 3 momentin 1 kohdan poikkeussäännökseen ammattipätevyuden vaatimisesta ehdotetaan lisättäväksi maininta, että kysymys on ajoneuvon enimmäisnopeudesta. Momentin 2 ja 4 kohtia ehdotetaan tarkistettavaksi, koska Tullilla ei ole poliisitehtäviä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on liikennekaarihankkeen ensimmäistä vaihetta koskevassa mietinnössään (3/2017) käsitellyt linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksia koskevaa poikkeusta tilanteessa, jossa kuljetus suoritetaan yksityisiin tarkoituksiin. Voimassaolevan säännöksen mukaan ammattipätevyysvaatimuksia ei sovelleta, jos linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa. Valiokunta on katsonut, että kyseinen asia tulee arvioida perusteellisesti myöhemmin muiden ammattipätevyyttä koskevien säännösten valmistelun yhteydessä. Valiokunta kiinnittää edelleen huomiota ammattitaidon tarpeeseen esimerkiksi urheiluseurojen yms. linja-autokuljetuksissa näiden kuljetusten turvallisuuden varmistamiseksi.

Lausuntokierroksella esillä oli ehdotus, jossa linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä ei edellytetäisi, kun linja-autoa käytetään yksityisiin tarkoituksiin, jos matkustaja tai vajaavalttaisten matkustajien osalta hänen holhousoimesta annetussa laissa (442/1999) tarkoitettu edunvalvojansa on tietoinen siitä, että kuljettajalla ei välttämättä ole 1 momentissa tarkoitettua linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä. Tämä ehdotus lähti siitä ajatuksesta, että matkustaja ei odota kuljettajalta ammattipätevyyttä. Tämä ehdotus nähtiin kuitenkin hankalaksi soveltaa käytännössä ja valvoa. Lausuntokierroksen jälkeen asiasta lausuneiden kanssa käytiin vielä kirjeenvaihtoa siitä, miten säännökseen saataisiin joustavuutta niin, että huomioitaisiin yksityiskäytössä olevien pikkubussien käyttö henkilöauton tapaan ja sallittaisiin toisessa osoitteessa asuvien sukulaisten tai muiden läheisten kyytiin ottamiseen, kun kyseessä olisi selkeästi ”henkilöautonomainen käyttö” eikä tavoite kiertää ammattipätevyysäännöksiä. Tämän kirjeenvaihdon seurauksena on päädytty esittämään poikkeusta, jota sovellettaisiin vain D1-luokan linja-autoihin (pikkubussi), jota käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi, ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön heistä jonkun omistuksessa.

Kolmea ulkopuolista henkilöä voidaan kuljettajaa henkilöautollakin, joten tämä poikkeus ei lisää riskiä siitä, että linja-autokalustoa otettaisiin suuremmassa määrin yksityiskuljetuksissa käyttöön. Muutoksella ei arvioida olevan myöskään käytännössä liikenneturvallisuusvaikutuksia, koska samoilla pikkubusseilla ajetaan tällä hetkellä jo saman talouden sisäisiä kuljetuksia.

Muiden kuin D1-luokan linja-autojen osalta säilytettäisiin voimassa oleva sääntely, jonka sallii ilman ammattipätevyyttä yksityiset henkilökuljetukset, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa

4 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys. Verrattuna voimassa olevan ammattipätevyyslain 16 §:än, tarkasteltavana olevan pykälän 1 momentissa vakinaista asuinpaikkaa koskeva viittaus tarkistettaisiin EU:n lainsäädännön muutosten takia koskemaan ajokorttidirektiiviin sisältyvää määrittelyä. Vakinaisen asuinpaikan määrittely olisi ennallaan. Säännös ammattipätevyyden ulottamisesta kolmannen maan kansalaiseen olisi ennallaan.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät säännökset perustason ammattipätevyyden suoritustavasta. Ammattipätevyys saavutettaisiin edelleen teoriakokeen suorittamiseen päätyvällä koulutuksella, joka voisi tapahtua myös nopeutettuna. Ammattipätevyyden viiden vuoden voimassaoloaika ja säännös sen jatkamisesta uudeksi viisivuotiskaudeksi jatkokoulutuksella olisivat ennallaan. Vastaavat säännökset löytyvät ammattipätevyyslain 4 ja 7 §:stä.

Pykälän 3 momentissa vahvistettaisiin, että EU:n matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun asetuksen (EU) N:o 181/2011 (EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus) myötä linja-auton kuljettajille tuleva koulutusvaatimus lasketaan osaksi perustason ammattipätevyyskoulutusta. Koulutuksesta säädetään tarkemmin mainitussa EU-asetuksessa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Tarkemmat vaatimukset on perusteltua antaa valtioneuvoston asetuksella, koska vaatimuksilla on vaikutuksia opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan ammatillisiin tutkintoihin sekä Puolustusvoimien koulutus toimintaan.

5 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä. Säännökset vastaisivat sisällöllisesti ammattipätevyyslain 8 ja 9 §:n säännöksiä.

6 §. Perustason ammattipätevyyskoulutus. Pykälään sisältyisivät koulutusta koskevat säännökset ammattipätevyyttä koskevan direktiivin vaatimusten mukaisesti. Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät säännökset koulutuksen direktiivin mukaisista oppisisällöistä. Momenttiin sisältyisi myös säännös EU:n säännösten mukaisten liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta oppisisällöissä, mihin direktiivi antaa mahdollisuuden, sekä viittaus 5 §:n 4 momentissa matkustajien oikeuksiin liittyvistä oppiaineista. Matkustajien oikeuksia koskevia sisältöjä lukuun ottamatta osaamisvaatimukset pysyisivät ennallaan.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät säännökset perustason ammattipätevyyskoulutusten kestosta, jotka olisivat asiallisesti ennallaan. EU:n lainsäädännön mahdollistama perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetulla koulutuksella pysytettäisiin aikuisikäisten keinona päästä nopeammin kiinni ammattiin. Nopeutetulla koulutuksella ei edelleenkään voisi alentaa ajokortin saamisen vähimmäisikää, mihin vaadittaisiin 280 tunnin koulutus. Peruskestoisella 280 tunnin koulutuksella C-luokan kuorma-autokortin saaminen olisi mahdollista 18-vuotiaana ja D-luokan linja-autokortti 21-vuotiaana. Linja-auton kuljettajien kohdalla olisivat myös alemmat ikäraajat edelleen sovellettavissa vähimmäisikää koskevan pykälän mukaisesti. Momenttiin sisältyisi myös säännös ajokorttikoulutuksen ajo-opetusta koskevien säännösten soveltamisesta ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa, jos oppilaalla ei olisi ajo-oikeutta.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset ammatin vaihtajilta vaadittavasta osaamisesta ja se olisi asiallisesti ennallaan. Koulutuksen sisältönä olisivat vain uutta osaamista vastaavat oppiaineet. Jaottelu tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajilta vaadittavasta osaamisesta perustuu direktiiviin, jossa osaamisen aiheet on jaoteltu osin yhteisiksi ja osin erikseen.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin valtioneuvostolle valtuus antaa tarkemmat säännökset opetuksen sisällöstä ja toteutuksesta sekä säännökset oppitunnin pituudesta ja aiemmin saavutetun ammattipätevyuden tai EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun ammatillisen pätevyuden hyväksi lukemisesta koulutuksessa.

Pykälän 5 momentti olisi luonteeltaan informatiivinen. Se koskisi ammatillisen koulutuksen yhteydessä annettavaa ammattipätevyyskoulutusta. Tällaisessa koulutuksessa on noudatettava Opetushallituksen määräämiä tutkinnon perusteita. Tutkinnon perusteissa huomioidaan direktiivin ja edellisessä momentissa tarkoitetun valtioneuvoston asetuksen vaatimukset.

7 §. *Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe.* Pykälän 1 momentin säännös koulutukseen sisältyvästä kokeesta olisi asiallisesti ennallaan. Toimivalta kokeen perusteiden vahvistamisessa olisi Opetushallituksella. Näitä perusteita olisi noudatettava kaikissa ammattipätevyuden tuottavissa kokeissa.

Pykälän 2 momentin säännös koulutuksista annettavista todistuksista tai kokeen suorittamista koskevasta merkinnästä ammatillisen tutkinnon todistuksessa olisi asiallisesti ennallaan. Ammattipätevyuden viisivuotisjakso alkaisi todistuksen antamisesta.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi valtuussäännös koetta koskevien tarkempien säännösten antamiseen.

8 §. *Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa.* Laajempaan ammatilliseen koulutukseen liittyvää sääntelyä ehdotetaan tarkistettavaksi. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä annetaan jäsenvaltiolle oikeus sallia ajoneuvon kuljettaminen ilman ammattipätevyyttä, jos henkilö on määräkestoisessa ammatillisessa koulutuksessa. Koulutuksen kestoksi on määritelty vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. Tällaisessa tapauksessa myös koe voitaisiin sallia suoritettaviksi vaiheittain sen soveltamiseksi muuhun koulutukseen. Säännöksen taustalla on direktiivissä säänneltyä 280 ja 140 tunnin ammattipätevyyskoulutusta laajempi koulutus.

Toistaiseksi tällaiseksi ammatilliseksi koulutukseksi on Suomessa katsottu vain opetus- ja kulttuuriministeriön ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (630/1998) 8 §:n tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) 4 §:n nojalla myöntämän ammatillisen koulutuksen järjestämisluvalla annettava ammatillisen tutkinnon suorittamiseen valmistava ammatillinen kuljettajakoulutus. Lausuntokierroksella ehdotettiin, että ammatillisen koulutuksen piiriä voitaisiin laajentaa. Laajentamisen katsottiin kuitenkin voivan ulottua vain sellaiseen koulutukseen, joiden osaamistavoitteista säädetään laissa tai säädetään tai määrätään lain nojalla, jos ne ovat kelpoisuus- tai pätevyysvaatimuksena ammatissa tai tehtävässä toimimiseen tai muutoin liittyvät osaamisen kehittämiseen tai ammattitaidon parantamiseen. Tällaisista tutkinnoista ja osaamiskokonaisuuksista säädetään tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annetussa laissa (93/2017). Ehdotetaan, että nämä tutkinnot ja osaamiskokonaisuudet voitaisiin katsoa opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla järjestettävien koulutusten lisäksi tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tar-

koitetuksi ammatilliseksi koulutukseksi, jos ne sisältävät perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja ovat kestoaltaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. Esimerkiksi poliisiammattikorkeakoulussa tai pelastusopistossa saatettaisiin antaa koulutusta raskaan kaluston käyttöön. Vaikka viranomaistehtävissä ei 3 §:n mukaisesti ammattipätevyyttä edellytetä, voisi ammattipätevyyskoulutuksen haluttaessa tällaiseen koulutukseen yhdistää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä kuljettava ammattipätevyyttä edellyttävää ajoneuvoa 1 momentissa tarkoitettuna ammatillisen kuljettajakoulutuksen aikana ennen ammattipätevyyden saavuttamista. Menettely koulutuksessa olevan ajamisen hyväksymisasiakirjalla olisi asiallisesti ennallaan. Koulutuskeskus arvioisi edelleen kuljettajan osaamisen ja hyväksyisi sen pohjalta kuljettajana toimimisen antamalla hyväksymisasiakirjan. Hyväksymisasiakirja edellyttäisi kuljettavan ajoneuvon ajo-oikeutta ja vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä.

Pykälän 3 momentin mukaan hyväksymisasiakirja antaisi oikeudet kuljetuksiin sekä koulutuksen aikana että koulutusjaksojen välisenä loma-aikana. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi antaa vain 280 tunnin ammattipätevyyskoulutuksen kautta mahdollisuuden ajokortin ikävaatimusten alentamiseen C- ja D-luokissa. Direktiiviin kirjattuna vaatimuksena kuitenkin on, että ammattipätevyys on suoritettu. Tämä edellyttää ammattipätevyyden suorittamista ennen ajokorttitutkintoa, jotta tutkintoon voisi päästä alemmaa vähimmäisikävaatimusta noudattaen. Ammatillisen tutkintokoulutuksen ja muun tässä pykälässä tarkoitettuna ammatillisen koulutuksen joustavan järjestämisen mahdollistamiseksi ajokorttisäännöksiin sisällytettäisiin kuitenkin edelleen mahdollisuus tutkintoon pääsyyn ennen ammattipätevyyden saavuttamista, jos henkilö olisi 1 momentissa tarkoitettuna kuljettajakoulutuksessa, jonka yhteydessä tämä kelpoisuus saavutettaisiin. Saatava ajo-oikeus olisi kuitenkin tällöin sidoksissa vain hyväksymisasiakirjalla suoritettaviin ajoihin ennen ammattipätevyyden saavuttamista tai ikävaatimuksen täyttymistä muuten.

9 §. *Jatkokoulutus.* Jatkokoulutusta koskevat säännökset vastaisivat ammattipätevyyslain säännöksiä. Jatkokoulutuksen määrää koskeva säännös siirrettäisiin kuitenkin asetuksesta lakiin. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi edelleen jatkokoulutuksen koulutusohjelman, jota olisi aina noudatettava jatkokoulutusta annettaessa.

10 §. *Koulutuskeskukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta antaviksi koulutuskeskuksiksi hyväksyttävistä kouluttajista. Säännökset vastaisivat muutoin nykytilaa, mutta uutena toimijana tunnustettaisiin sellaiset ammatillisen koulutuksen järjestäjät, jotka eivät toimisi opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämällä koulutuksenjärjestäjän luvalla, vaan tuottaisivat muuta tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehystä annetussa laissa tarkoitettuun tutkintoon tai osaamiskokonaisuuteen liittyvää koulutusta. Kuten nykyisinkin, koulutuskeskuksiksi voisivat hakeutua opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla ammatillista kuljettajakoulutusta järjestävät sekä Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä autokoululuvalla raskaan kaluston ajokorttikoulutusta järjestävät toimijat. Ammattipätevyyskoulutusta antavien koulutuskeskusten vaatimukset tulevat tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivistä.

Toimivalta koulutuskeskusten hyväksymisessä olisi 2 momentissa ennallaan. Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyisi omalla koulutuksen ja tutkintojen järjestämisluvalla toimivat koulutuksen järjestäjät. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi muut toimijat, mukaan lukien puo-

lustusvoimien yksiköt. Pykälän 2 momenttiin sisältyisi nykyistä säännöstä vastaava säännös muiden toimijoiden hyväksymiseen jatkokoulutuksen antajiksi.

Hyväksyminen annettaisiin 3 momentin mukaan toistaiseksi, jolleivät 1 momentissa tarkoitettavat luvat olisi määräaikaisia. Siinä tapauksessa myös hyväksyminen annettaisiin lupaa vastaan ajaksi. Autokoululuvat myönnetään olemaan toistaiseksi voimassa. Momenttiin sisältyisi myös koulutuskeskukseksi hyväksytyyn velvollisuus ilmoittaa annettuja tietoja koskevista muutoksista.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisivät valtuussäännökset tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella.

11 §. *Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet.* Pykälän sääntely vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyvää sääntelyä. Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät koulutuskeskuksen resursseja koskevat vaatimukset ja säännökset opetustoiminnasta vastaavasta johtajasta ja tämän tehtävistä. Kokeen arvioijia ja opetushenkilöstöä koskevat vaatimukset 2 ja 3 momentissa olisivat asiallisesti ennallaan. Pykälän 4 momenttiin sisältyisi säännös vaatimuksista, jotka liikenneopettajan erikoisammattitutkintoa opiskelevan olisi täytettävä voidakseen toimia opettajana ammattipätevyyskoulutuksessa.

Pykälän 5 momenttiin sisältyisivät ajo-opetuksessa käytettävää ajoneuvoa koskevat vaatimukset, joiden olisi täytettävä kuljetusmuotoa ja ajokorttiopetuksessa käytettävää ajoneuvoa koskevat vaatimukset. Myös muiden opetusvälineiden, kuten esimerkiksi simulaattoreiden, olisi täytettävä samat vaatimukset.

Pykälän 6 momenttiin sisältyisivät valtuussäännökset tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella pykälässä tarkoitetuista resursseista koulutuksen järjestämiseen.

12 §. *Koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen.* Pykälä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä.

13 §. *Ammattipätevyden osoittaminen.* Pykälä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin säännös tietojen ilmenemisestä myös rekisteristä, josta ne olisivat tarkistettavissa esimerkiksi valvonnassa.

Pykälän 2 momentti sisältäisi edellytykset ammattipätevyyskortin antamiselle. Ne olisivat asiallisesti ennallaan. Ajokorttimerkintää koskevasta menettelystä säädettäisiin ajokorttilaissa. Toimivaltainen viranomainen olisi molemmissa tapauksissa sama. Momenttiin sisältyisi myös säännös haetun kortin toimittamisesta. Kortti toimitettaisiin postitse ajokortin postittamista koskevia säännöksiä noudattaen. Sen mukaan kortti voitaisiin toimittaa vain Manner-Suomessa olevaan osoitteeseen.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin ammattipätevyyskortin ja ammattipätevyysmerkinnän voimassaolon ajankohtaa. Kokeen hyväksytystä suorittamisesta annettava todistus tai jatkokoulutustodistus aloittaisi viisivuotiskauden.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ammattipätevyden osoittamiseen liittyvistä vaatimuksista. Lähtökohtana olisi 1 momentissa tarkoitettujen asiakirjan mukana pitäminen, mutta Suomessa voitaisiin ajon jatkaminen sallia, jos ammattipätevyden voimassaolo olisi rekisteristä toden-

nettavissa. Ajon jatkaminen voitaisiin tapauskohtaisen harkinnan perusteella sallia myös, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta.

14 §. *Erityisiä säännöksiä ammattipätevyden osoittamisesta.* Pykälä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ammattipätevyyskortin muodosta viittauksella tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteessä II olevaan malliin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin väliaikaisen asiakirjan antamisesta, jolla ammattipätevyys voitaisiin osoittaa ennen ammattipätevyyskortin tai ammattipätevyysmerkinnällä haetun ajokortin saapumista. Menettely olisi käytössä vain Manner-Suomessa.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin sanamuotoa ammattipätevyyskortin pääasiallisen toimitustavan kohdalla. Kortit postitettaisiin kuten esimerkiksi ajokortit ja samoja menettelyjä noudatettaisiin myös ammattipätevyyskorttien kohdalla.

15 §. *Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen.* Pykälä vastaisi asiallisesti ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä. Pykälän sanamuotoa kolmansista maista tulevien kuljettajien kohdalla tarkennettaisiin päivitetyllä kuljettajatodistuksen viittauksella EU:n lainsäädäntöön. Säännös on aiemmin sisältynyt asetustasolle.

4 luku: Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika

1 §. *Määritelmät.* Pykälässä olisivat luvussa käytettävien käsitteiden määritelmät. Se vastaisi 1 – 9 kohdiltaan tieliikennelain 92 a §:ää sekä 10 – 15 kohdiltaan yrittäjäkuljettajien työajasta annetun lain (349/2013) 1 ja 2 §:ää. Kuljettajan määritelmässä on huomioitu automaation mahdollistaminen.

Ajopiirturista on tullut voimaan uusi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 165/2014, joka korvaa 92 a §:ssä mainitun vanhemman asetuksen ja sitä koskeva muutos tehdään 2 kohtaan. Ajopiirturin määrittely 92 a §:n 4 - 6 kohdissa korvataan yhdellä määritelmällä 4 kohtaan. Yrittäjäkuljettajan määritelmässä muutetaan liikennelupaa koskeva säädösviittaus tämän lain mukaiseksi.

2 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö.* Pykälä vastaa asiallisesti tieliikennelain 92 b §:ää. Pykälän sanamuotoon ei ehdoteta muutosta. Sen 1 momentissa luetellaan ajoaikojen säätelyä koskevien EU:n säädösten lisäksi AETR-sopimus, jota noudatetaan EU/ETA-alueen ulkopuolelle suuntautuvissa kuljetuksissa eli mm. Venäjän kuljetuksissa. EU-säädösten ja AETR-sopimuksen määräykset eroavat taukojen ja lepoaikojen jaksottamisessa sekä rikkomustietojen vaihdossa.

Pykälän 2 momentissa säädetään ajoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa auton apumiesten ikärajaa koskevan poikkeuksen soveltamisessa Suomessa. Artiklan mukaan apumiehen alaikäraja on 18 vuotta, ellei siitä kansallisessa lainsäädännössä sallita alennettavaksi 16 vuoteen. Neuvoston ajoaika-asetuksessa on kansallisista poikkeusmahdollisuuksista säädetty 13 artiklan 1 momentissa. Poikkeuksista on Suomessa säädetty ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 7 § 1 momentissa (416/2005). Ajoaika-asetuksen 13 artiklan 3 kohdassa on lisäksi säädetty mahdollisuudesta säätää kansallisia poikkeuksia harvaan asutuilla alueilla. Poikkeukset vaativat komission hyväksynnän ja niiden edellytyksistä ja ulottuvuudesta on

artiklassa tarkempia säännöksiä. Tätä koskevat poikkeukset on säädetty mainitun pykälän 3 momentissa linja-autoliikenteen taukoihin harvaan asutuilla alueilla ja kalanpoikakuljetusten enimmäisajoaikaan keväällä ja syksyllä. Ainoana asiallisena muutoksena esitetään, että asetuksen 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista voitaisiin säätää jatkossa tarkemmin valtioneuvoston, ei ministeriön asetuksella.

3 §. *Ajopiirturikorttien myöntäminen.* Pykälä vastaa tieliikennelain 92 c §:ää. Säädökseen muutettaisiin uuden ajopiirturiasetuksen vaatimat säädösviittaukset. Vaatimus pysyvästä asuinpaikasta 2 momentin 2-kohdasta poistettaisiin, koska 26 artiklan 4 kohta sallii jäsenvaltion myöntää tilapäisen kuljettajakortin henkilölle, jolla ei ole vakituista asuinpaikkaa jäsenvaltiossa. Suomessa säädös koskee esimerkiksi venäläisiä kuljettajia. Koska piirturikortit ovat samanlaisia myös AETR-sopimuksen mukaan, ne voidaan myöntää myös AETR-sopimuksen mukaisiin kuljetuksiin. Viittausta sopimukseen ei sen vuoksi tarvita. Pykälän 6 momentin nojalla on annettu valtioneuvoston asetus ajopiirturikorteista (415/2005).

4 §. *Kuljettajan velvollisuus ajopiirturin käytössä.* Pykälä vastaa tieliikennelain 92 f ja e §:ää muutoin, mutta 92 f §:n 1 momentissa ollut luvanvaraisessa liikenteessä käytettävää liikennetraktoria koskeva käyttövelvollisuus poistettaisiin. Liikennetraktori on Suomen oma kansallinen ajoneuvoluokka, joka on poistumassa uusien traktorien osalta vuoden 2017 loppuun mennessä. Velvollisuus käyttää piirturia sisältyy ajoaika-asetuksen 2, 3 ja 13 artiklaan ja niihin viittaavaan ajopiirturiasetuksen 3 artiklaan. Ajopiirturin käyttövelvollisuus muissa kuin kuorma- ja linja-autoissa perustuu niiden mukaan lähinnä ajoneuvojen käyttötarkoitukseen eikä ajoneuvoluokkaan. Liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvun 1 §:n nojalla traktoreiden käyttäminen tavarakuljetuksissa ei edellytä liikennelupaa.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin säädösviittaus ajopiirturiasetuksen 16 artiklaan, koska se sisältyy jo 1 momenttiin. Vastaava määräys on uuden ajopiirturiasetuksen 29 artiklassa ja AETR-sopimuksen 13 artiklan 3 kohdassa.

Velvollisuus ilmoittaa työnantajalle ja myös sille, jolle tekee työtä vain väliaikaisesti, säilytetäisiin nykyisellään, jotta kuljetusyrittäjällä on mahdollisuus järjestää työvuorot niin, että säädettyjä ajoaikoja voidaan noudattaa.

Pykälän 3 momentissa säädetyistä poikkeuksista on nykyisin säädetty ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen 7 §:ssä. Mainitun asetuksen mahdollisesti kumoutuessa tieliikennelain uudistuksen yhteydessä poikkeuksista säädettäisiin uudessa valtioneuvoston asetuksessa.

5 §. *Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä.* Pykälä vastaa asiallisesti tieliikennelain 92 g §:ää. Ajopiirturiasetuksen 33 artiklassa on säädetty kuljetusyrittäjän vastuusta ajopiirturin käyttämisestä. Sen 1 kohdan mukaan kuljetusyrittäjät ovat vastuussa sen varmistamisesta, että kuljettajat käyttävät asianmukaisesti ajopiirturia. Samanlainen määräys on AETR-sopimuksen 10 artiklassa. Näiden määräysten täytäntöön panemiseksi 1 momentissa säilytettäisiin kansallinen säädös siitä, että työnantaja ei saa luovuttaa digitaalisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa kuljettajalle, jolla ei ole ajoaikojen valvontaan tarvittavaa kuljettajakorttia.

Pykälän 2 momentissa ajopiirturiasetuksen säädösviittaus muutetaan uuden ajopiirturiasetuksen mukaiseksi.

Pykälän 3 momentissa yksityisyyden suojan osalta ei enää viitata kansalliseen lainsäädäntöön, sillä EU:n lainsäädäntö on suoraan sovellettavaa.

Ajoaika-asetuksen 10 artiklan 5a-kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että ajo-neuvoyksiköstä ja kuljettajakortista kopioidaan kaikki tiedot jäsenvaltion määräämin väliajoin ja että olennaiset tiedot kopioidaan useammin sen varmistamiseksi, että kaikki tiedot sen toteuttamista tai sen lukuun toteutetuista toimista kopioidaan.

6 §. *Ajopiirturin tietojen käsittely yrityksessä.* Pykälä vastaa tieliikennelain 92 h §:ää.

Kuljetusyrityksen velvollisuuksista määrätään uuden ajopiirturiasetuksen 33 artiklassa aikaisemman 14 artiklan sijasta. Tämä muutetaan 2 momentissa. Siinä tarkoitettujen työnantajan velvollisuudet ovat samansisältöiset myös AETR-sopimuksen 11 artiklan 2-kohdassa. Piirturikortilta saatujen tietojen tallentamisen vähimmäisajasta on säädös AETR-sopimuksen 11 artiklan 5 kohdassa, jossa minimisäilytysaika on sama kuin ajoaika-asetuksen 10 artiklan 5 kohdassa eli yksi vuosi, johon pykälässä nyt viitattaisiin. Aikaisemmin vastaava määräys oli ajopiirturiasetuksessa.

7 §. *Digitaalisen ajopiirturin tietojen käsittely korjaamolla.* Pykälän 1 momentissa viitataan korjaamon velvollisuuksiin, joista säädetään ajopiirturiasetuksen 22 ja 23 artiklassa. Ajopiirturiasetuksen 23 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot päättävät, onko korjaamojen säilytettävä digitaalisia ajopiirtureita koskevia tarkastusraportteja vähintään kahden vuoden ajan raportin laatimispäivästä, vai onko tarkastusraportit toimitettava viranomaiselle. Pykälässä esitetään, että korjaamot säilyttävät raportit kahden vuoden ajan laatimispäivästä.

Pykälän 2 – 4 momentit vastaavat tieliikennelain 92 i §:ää.

8 §. *Yrittäjäkuljettajan viikoittainen enimmäistyöaika.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajan työaikalain 3 ja 4 §:ää, niiden sanamuotoa muuttamatta. Yrittäjäkuljettajan työaikailla on pantu täytäntöön maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY.

9 §. *Yrittäjäkuljettajan yötyö.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajien työaikalain 5 ja 6 §:ää, niiden sanamuotoa muuttamatta.

10 §. *Yrittäjäkuljettajan työajan tauot.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajien työaikalain 7 §:ää, sen sanamuotoa muuttamatta.

11 §. *Yrittäjäkuljettajan työaikakirjanpito.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajien työaikalain 8 ja 9 §:ää, niiden sanamuotoa muuttamatta

5 luku: Rautatieliikenteen markkinat

Lain II osan 5 luku käsittelee rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä, markkinoille tuloa ja markkinoilla toimimista.

1 §. *Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain (304/2011, sellaisena kuin se on laissa 1394/2015) 3 §:ää ja 10 §:ää. Pykälässä säädetään rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä, jotka perustuvat Euroopan parlamentin ja neu-

voston direktiiviin (2012/34/EU) yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta eli niin sanotun rautatiemarkkinadirektiiviin samoin kuin muutkin tämän luvun toimilupaa koskevat säännökset. Rautatieliikenteen harjoittamisella tarkoitetaan rautatielain 2 §:n 4 kohdassa säädetyllä tavalla rautatieyrityksen liikennöintiä, radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, museoliikenteen harjoittajan liikennöintiä, muun kuin päätoimenaan liikennöivän yrityksen tai yhteisön liikennöintiä sekä rataverkon haltijan liikennöintiä rataverkolla.

Voimassa olevan rautatielain 3 ja 10 §:iin verrattuna nyt esitettyyn pykälään ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia. Pykälään kuitenkin tehtäisiin teknisiä muutoksia, jotka johtuvat luvun säännösten eriyttämisestä rautatielaista osaksi lakia liikenteen palveluista. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa viitattaisiin rautatielain 4 §:ssä tarkoitettuun turvallisuustodistukseen, 3 kohdassa viitattaisiin rautatielain 26 §:ään, 3 kohdassa rautatielain 30 §:ään ja 3 momentissa rautatielain 90 §:ään.

2 §. *Toimiluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 12 §:ää. Pykälässä säädetään niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä Liikenteen turvallisuusviraston, joka toimisi jatkossa toimilupaviranomaisena, on myönnettävä hakijalle toimilupa. Toimilupaa edellytetään rautatieyritykseltä. Rautatieyritys on määritelty rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 kohdassa. Rautatieyrityksellä tarkoitetaan julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista. Rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä, joka tarjoaa veturilla vaunujen kuljettamista ratapihalla tapahtuvaa vaihtotyöliikennettä laajemmin rataverkolla.

Toimiluvan myöntämisessä on kyse oikeusharkinnasta ja toimilupa on myönnettävä luvan edellytysten täyttyessä. Voimassa olevan rautatielain 12 §:ään verrattuna pykälän 2 momenttiin tehtäisiin EU:n neljänteen rautatiepakettiin ja sen rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin (EU) 2016/2370 19 artiklaan perustuva muutos, jolla hyvämaineisuuden vaatimuksen ehtoihin lisättäisiin myös voimassa olevien työehtosopimusten noudattaminen. Hakijalla ei saa olla merkintää oikeusrekisterikeskuksen tietokannassa sellaisesta rikkomuksesta, että hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilöt olisivat jättäneet noudattamatta voimassa olevia työehtosopimuksia. Lisäksi pykälän 1 momentin 1 kohdassa viitattaisiin tämän luvun 3 §:ään ja 6 kohdassa rautatielain 90 §:ään.

Pykälään on lisätty Euroopan komission pyynnöstä viimeinen momentti, jossa todetaan, että toimiluvan myöntämisestä on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle. Käytännössä tämä tapahtuu syöttämällä toimilupatiedot yhteiseen järjestelmään.

3 §. *Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus.* Myös tämän pykälän säännökset vastaisivat voimassa olevan rautatielain 12 §:ää, sillä liikenteen palveluista annetussa laissa toimiluvan myöntämisen edellytykset esitetään jaettavaksi kahteen pykälään. Tässä pykälässä säädettäisiin rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti luvan hakijan hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta koskevista edellytyksistä. Verrattuna voimassa olevan rautatielain 12 §:ään, ehdotettuun pykälään sisällytettäisiin 5 momentin mukainen valtuutus, jonka mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset toimilupaa haettaessa esitettävistä selvityksistä. Näin ollen voimassa olevan rautatielain 11 §:n säännökset toimiluvan hakemisesta siirtyisivät jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiin.

4 §. *Toimiluvan myöntäminen.* Pykälä vastaisi voimassa olevan rautatielain 13 §:n 1 momenttia.

5 §. *Toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen.* Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 13 §:n 3 ja 4 momenttia sekä 14 §:ää. Voimassa olevan rautatielain 14 §:ään verrattuna kuitenkin pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jonka mukaan rautatieyrityksen toimilupa olisi voimassa niin kauan kuin toimiluvan saanut rautatieyritys täyttää tässä luvussa säädetyt edellytykset. Momentti vastaisi rautatiemarkkinadirektiivin 23 artiklan 2 kohtaa. Voimassa olevan rautatielain 15 §:n säännökset toimiluvan peruuttamisesta esitetään sisällytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun 2 §:ään.

Euroopan komission pyynnöstä pykälään on lisätty viimeiseksi momentiksi säännös, jonka mukaan toimiluvan muuttamisesta on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle.

6 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevan rautatielain (304/2011, sellaisena kuin se on laissa 939/2013) 81 §:n 1 momenttia, jossa säädetään turvallisuustodistuksen tai -luvan haltijoiden varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Muutos turvallisuustodistuksen haltijasta rautatieliikenteen harjoittajaksi on tekninen ja johtuu säännöksen eriyttämisestä rautatielaista osaksi lakia liikenteen palveluista. Pykälän 2 momentti vastaisi muutoin voimassa olevan rautatielain 81 §:n 2 momenttia, mutta alemmanasteisen sääntelyn muodoksi säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetusten sijaan valtioneuvoston asetukset. Muutoksella säännös myös yhdenmukaistettaisiin sanamuodoltaan ammattimaisen lentotoiminnan varautumista koskevaan 12 luvun 10 §:ään.

6 luku: Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

Lain II osan 6 lukuun siirrettäisiin kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevat säännökset kaupunkiraideliikennelaista. Säännöksiin ei esitetä sisällöllisiä muutoksia, vaan ainoastaan toimituksellisia muutoksia, joilla yhdenmukaistetaan esittämistapaa lain muiden osuuskien kanssa.

1 §. *Kaupunkiraideliikenne.* Luvun 1 §:ssä määriteltäisiin kaupunkiraideliikenne ja säädettäisiin luvun soveltamisalasta. Säännös vastaisi soveltuvien osien kaupunkiraideliikennelain (1412/2015) 1 §:ää siten muutettuna, että metro- ja raitiorataverkon hallinta rajattaisiin luvun soveltamisalan ulkopuolelle. Kaupunkiraideliikenteellä tarkoitettaisiin metro- ja raitiorataverkolla harjoitettavaa metro- ja raitioliikennettä. Lukua sovellettaisiin kaupunkiraideliikenteeseen ja sen harjoittamiseen, jollei muussa laissa toisin säädetä. Muulla lailla tässä tarkoitettaisiin muun muassa tieliikennelakia (267/1981) ja turvallisuustutkintalakia (525/2011). Metro- ja raitioliikenne olisi kaupunkiraideliikennettä, joka eroaa luonteeltaan ja toiminnaltaan rautatieliikenteestä. Kaupunkiraideliikenne on rajattu rautatielain (304/2011) soveltamisalan ulkopuolelle rautatielain 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, jonka mukaan rautatielakia ei sovelleta metro- ja raitiovaunuliikenteeseen eikä muuhun kevyen raideliikenteen järjestelmään. Myöskään kelpoisuuslakia ei lain 2 §:n 4 momentin mukaan sovelleta metro-, raitiovaunu- ja pika-raitiotiejärjestelmiin. Kelpoisuuslain uudistamisen yhteydessä vastaava sääntely siirretään lakiin liikenteen palveluista. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajana (liikenteenharjoittaja) voisi säännöksen mukaan olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö. Nykyisin ainoa kaupunkiraideliikenteen harjoittaja on Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL).

2 §. Liikenteenharjoittajaa koskevat vaatimukset. Pykälässä säädettäisiin niistä vaatimuksista, jotka liikenteenharjoittajan olisi täytettävä turvallisen ja luotettavan kaupunkiraideliikenteen harjoittamisen varmistamiseksi. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 3 §:ää. Pykälässä säädettävät vaatimukset vastaisivat soveltuvin osin niitä vaatimuksia, jotka rautatielain 6 §:ssä on säädetty rautatieyritykselle myönnettävän turvallisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiksi, 17 §:ssä rataverkon haltijalle myönnettävän turvallisuusluvan myöntämisen edellytyksiksi ja rautatielain 12 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamista varten vaadittavan toimiluvan myöntämisen edellytyksiksi. Vaatimuksia on pidettävä perusteltuina metro- ja raitioliikenteen yhteiskunnallisen ja liikennepoliittisen merkityksen vuoksi ja ottaen huomioon metro- ja raitioliikenteeseen liittyvät liikenneturvallisuusriskit.

Pykälän 1 kohdassa edellytettäisiin, että liikenteenharjoittajalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja että kaupunkiraideliikenteen harjoittaja on ottanut käyttöön luvun 6 §:ssä tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän, joka vastaisi soveltuvin osin rautatiejärjestelmässä rataverkon haltijalta ja rautatieliikenteen harjoittajalta vaadittavaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Liikenteenharjoittajan olisi 2 kohdan mukaan osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa turvallisen liikenteen harjoittamisen. Käytännössä liikenteenharjoittajan olisi osoitettava vaatimuksen täyttyminen Liikenteen turvallisuusvirastolle 4 §:n nojalla tekemänsä ilmoituksen yhteydessä.

Pykälän 3 kohdassa edellytettäisiin, että liikenteenharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä. Vaatimus vastaisi rautatielain 12 §:n 1 momentin 3 kohtaa. Liikkeenjohtotehtäviin määrättyllä henkilöllä tarkoitetaan liikenteenharjoittajan toimitusjohtajaa tai muuta sen johtotehtävissä olevaa henkilöä, joka vastaa organisaation toiminnallisesta johtamisesta.

Liikenteenharjoittajan kaupunkiraideliikenteen kuljettajan tehtäviin määrättyjen henkilöiden olisi 4 kohdan mukaan täytettävä säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja heidän olisi oltava ammatillisesti päteviä. Kaupunkiraideliikenteessä kuljettajan tehtäviä ovat luvun 7 §:n 1 momentin mukaan metron, raitiovaunun ja rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen. Kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista säädettäisiin luvun 7 §:n 2 momentissa.

Pykälän 5 kohdan vakavaraisuusvaatimus vastaisi rautatielain 12 §:n 1 momentin 4 kohtaa, jossa edellytetään rautatieliikenteen toimiluvan hakijalta vastaavaa vakavaraisuutta.

Pykälän 6 kohdassa liikenteenharjoittajalta vaadittaisiin riittävää vastuuvakuutusta tai muuta sitä vastaavaa järjestelyä vastaavasti kuin rautatielain 12 §:n 1 momentin 5 kohdassa vaaditaan rautatieliikenteen toimiluvan hakijalta. Myös sanottua vaatimusta on pidettävä kaupunkiraideliikenteessä perusteltuna samoin perustein kuin 4 kohdan vakavaraisuusvaatimusta.

3 §. Liikenteenharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 4 §:ää. Pykälässä säädettäisiin niistä liikenteenharjoittajaa koskevista tarkemmista vaatimuksista, jotka vastaisivat rautatielain 12 §:n 2-4 momentissa säädettyjä rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnettävän toimiluvan täsmennettyjä edellytyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi saatuaan liikenteenharjoittajan ilmoituksen arvioida tarkempien vaatimusten perusteella, täyttääkö liikenteenharjoittaja 2 §:ssä säädetyistä vaatimuksista hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta koskevat vaatimukset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä syistä, joiden takia liikenteenharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä perusteista, joiden täytyessä liikenteenharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä syistä, joiden takia liikenteenharjoittajan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön ei olisi katsottava täyttävän 3 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta.

4 §. *Liikenteenharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan.* Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 5 §:ää. Liikenteenharjoittaja velvoitettaisiin 1 momentissa ilmoittamaan kirjallisesti harjoittamastaan toiminnasta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus olisi välttämätön, jotta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hoitaa sille kuuluvan kaupunkiraideliikenteen turvallisuusvalvonnan. Ilmoituksen perusteella virasto veisi tiedot V osan 1 luvun liikenneasioiden rekisteriin. Ilmoituksessa olisi oltava liikenteenharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi liikenteenharjoittaja velvoitettaisiin osoittamaan ilmoituksessa, että se täyttää 2 §:ssä säädetty vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto ei antaisi lupaa tai muuta hyväksyntää, mutta se voisi ilmoituksen perusteella todeta, täyttääkö liikenteenharjoittaja toiminnan harjoittamiselle säädetty edellytykset.

Liikenteenharjoittaja velvoitettaisiin 2 momentissa ilmoittamaan viipymättä 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus olisi tehtävä myös toiminnan lopettamisesta tai sen siirtämisestä toiselle toimijalle. Ilmoitusvelvollisuus olisi tarpeellinen, jotta virastolla olisi aina ajantasaiset toimintaa ja kaupunkiraideliikenteen harjoittajaa koskevat tiedot viraston valvontavelvollisuuden edellytysten varmistamiseksi.

Jotta Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi riittävät edellytykset arvioida liikenteenharjoittajaa ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevien vaatimusten täyttymistä, säädettäisiin 3 momentissa viraston oikeudesta saada liikenteenharjoittajaa ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä ilmoituksen käsittelyä varten. Virasto voisi tarvittaessa pyytää sanottuja tietoja myös IV osan 2 luvun 2 § tarkoitettun viranomaisvalvonnan suorittamista varten. Rikosrekisterilain (770/1993) 4a §:n mukaan rikosrekisteristä luovutetaan henkilöä koskevat tiedot viranomaiselle asiassa, joka koskee muun muassa viranomaisen lupaa tai hyväksyntää, jonka edellytyksenä on henkilön luotettavuus, sekä myös turvallisuusvalvontaa varten. Sakkorekisteristä luovutettavista tiedoista säädetään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:ssä, jonka 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus saa salassapitovelvollisuuden estämättä pyynnöstä luovuttaa sakkorekisteristä tietoja niille, joiden oikeudesta mainittujen tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Ulosottoaaren (705/2007) 1 luvun 33 §:n mukaan viranomaisella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada ulosottorekisteristä tehtäviensä hoitamiseksi tarvitsemansa asianhallintatiedot pyyntöä edeltävän neljän vuoden ajalta. Verotuksen tietojärjestelmästä luovutettavista tiedoista säädetään verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta annetussa laissa (1346/1999).

Jos ilmoitetut tiedot olisivat puutteellisia tai ilmoitus olisi muutoin puutteellinen, viraston olisi 4 momentin mukaan hyvän hallintomenettelyn vaatimusten mukaisesti varattava liikenteenharjoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa. Kohtuullisena määräaikana pidettäisiin vähintään kahta viikkoa.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan harjoittamansa valvontatoimen takia tarpeellisia tarkempia teknisuonteisia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta virastolle.

5 §. Liikenteenharjoittajan vastuu. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 6 §:ää. Pykälässä säädettäisiin liikenteenharjoittajan vastuusta harjoittamansa toiminnan turvallisuudesta. Liikenteenharjoittaja vastaisi kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Vastuun piiriin kuuluisi se, että toiminta olisi mahdollisimman turvallista niin matkustajien kuin liikenteenharjoittajan henkilöstön ja muun liikenteen kannalta.

Liikenteenharjoittajan vastuu kattaisi myös vastuun toiminnassa käytettävän kaluston turvallisuudesta kunnosta ja siitä, että kalusto täyttää sitä koskevat alalla yleisesti noudatettavat tekniset vaatimukset. Liikenteenharjoittaja veloitettaisiin ottamaan toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaussäännös, jonka mukaan kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamiseen sovelletaan raideliikennevastuulakia.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta ja turvallisuustavoitteista. Kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet asetettaisiin pääosin laadullisina tavoitteina vastaavasti kuin ne on voimassa olevassa kaupunkiraideliikennemääräyksessä (TRAFI/55722/03.04.02.00/2015) asetettu.

6 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 7 §:ää. Pykälässä säädettäisiin 2 §:ssä liikenteenharjoittajalta edellytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän pääasiallisesta sisällöstä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkoituksena on ohjata organisaation toiminnan turvallisuutta ja riskien hallintaa. Turvallisuusjärjestelmä määriteltäisiin pykälän 1 momentissa. Turvallisuus johtamisjärjestelmä vastaisi soveltuvilta osin rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 (rautatieturvallisuudirektiivi) 9 artiklaa mukautettuna puhtaasti kansalliseen suljettuun liikennejärjestelmään soveltuviksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä varmistettaisiin organisaation toiminnan turvallisuus ja riskien hallinta. Liikenteenharjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään 1 momentin mukaan osoittaa pystyvänsä varmistamaan kaikkien toimintaansa liittyvien riskien hallinta, joka kattaa myös kunnossapidon, materiaalien toimituksen ja alihankkijoiden käytön. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi huomioida myös muiden toimijoiden vaikutuksesta toimintaan syntyvät riskit.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmään kirjatut menettelyt ja periaatteet olisi otettava huomioon liikenteenharjoittajan jokapäiväisessä toiminnassa ja organisaation eri tasoilla. Liikenteenhar-

joittajan ylin johto vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä. Ylin johto velvoitettaisiin 2 momentissa vastaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Pykälän 3 momentissa liikenteenharjoittaja velvoitettaisiin laatimaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä kirjallisesti. Siihen olisi sisällytettävä liikenteenharjoittajan toimitusjohtajan tai muun ylimpään johtoon kuuluvan johtajan hyväksymä ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka sekä laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi 4 momentin mukaan kiinnitettävä huomiota erityisesti organisaation vastuunjakoon ja velvollisuuksiin sekä jokapäiväisen toiminnan ja tehtävien valvontaan. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä pyrittäisiin sitouttamaan organisaation koko henkilöstö harjoitettavan toiminnan turvallisuuteen ja sen parantamiseen. Tämän vuoksi turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tulisi kuvata, miten henkilöstö osallistuu johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon ja miten liikenteenharjoittaja varmistaa ja toteuttaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaa parantamista.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkemmasta sisällöstä määrättäisiin Liikenteen turvallisuusviraston 5 momentin nojalla antamilla määräyksillä.

7 §. *Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset.* Pykälä vastaisi soveltuvin osin kaupunkiraideliikennelain 8 §:ää. Pykälässä säädettäisiin pykälässä tarkoitettuja kaupunkiraideliikenteen kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista ja lääkärintarkastuksista. Pykälässä tarkoitettuja tehtäviä olisivat metron, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapitoon käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen.

Metro- ja raitioliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi pidetään tarpeellisena, että toiminnassa keskeisiä liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitavien edellä mainittujen henkilöryhmien kelpoisuusvaatimukset säädetään laissa. Kelpoisuusvaatimukset vastaisivat soveltuvin osin niitä kelpoisuusvaatimuksia, jotka edellytetään rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavilta kelpoisuuslain 5 §:ssä.

Kaupunkiraideliikenteessä kuljettajan tehtävää hoitavalta vaadittaisiin 1 momentin mukaan, että hän on hoitamaansa tehtävään sopiva, täyttää terveytensä puolesta säädetyt vaatimukset, osaa ja ymmärtää riittävästi metro- ja raitioliikenteessä käytettävää kieltä ja täyttää laissa säädettävät ikärajavaatimukset. Vähimmäisikä olisi momentin 4 kohdan mukaan 18 vuotta, joka vastaisi rautatiejärjestelmässä veturinkuljettajilta vaadittavaa vähimmäisikää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi 5 momentin nojalla muista kelpoisuusvaatimuksista tarkemmat määräykset.

Pykälän 5 momentissa edellytettäisiin, että kuljettajan tehtäviä hoitava osoittaa lääkärintodistuksella olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan tehtävänsä. Vaatimusta pidetään tarpeellisena ja oikein mitoitettuna ottaen huomioon tehtäviin liittyvät turvallisuusriskit. Momenttiin otettaisiin kelpoisuuslain 20 §:n 1 momenttia vastaava säännös, jossa liikenteenharjoittaja velvoitettaisiin varmistamaan, että pykälän 1 momentissa tarkoitettussa kuljettajan tehtävässä aloittava henkilö käy lääkärintarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa tehtävässään. Sen jälkeen kuljettajan tehtävää hoitava velvoitettaisiin käymään säännöllisesti lääkärintarkastuksessa. Jos kuljettajan tehtävää hoitava laiminlöisi lääkärintarkastuksensa, liikenteen

teenharjoittajalla olisi 3 momentin nojalla oikeus siirtää hänet muihin tehtäviin, joiden hoitaminen ei edellyttäisi pykälässä tarkoitettua kelpoisuutta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin liikenteenharjoittajan vastuusta. Lähtökohtana säännöksen mukaisesti olisi, että liikenteenharjoittaja vastaa siitä, että sen palveluksessa olevat kuljettajan tehtäviä hoitavat täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset. Liikenteenharjoittaja voisi ottaa vaatimuksen huomioon turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ja antaa asiasta tarvittavan ohjeistuksen.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein kuljettajan tehtäviä hoitavan on osoitettava kelpoisuutensa..

8 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 18 §:n 1 ja 2 momenttia, joissa säädetään toiminnanharjoittajan varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Muutos toiminnanharjoittajasta kaupunkiraideliikenteen harjoittajaksi on tekninen ja johtuu säännöksen eriyttämisestä kaupunkiraideliikennelaista osaksi lakia liikenteen palveluista. Säännöksen rakenne ja sanamuoto on yhdenmukaistettu rautatieliikenteen harjoittajaa koskevaan 5 luvun 7 §:ään. Pykälän sisällöllisesti uudessa 2 momentissa säädettäisiin vastaavasta alemmanasteisen sääntelyn antamismahdollisuudesta kuin rautatieliikenteen harjoittajan ja ammattimaisen lentotoiminnan varautumista koskevissa säännöksissä.

7 luku: Rautatieliikenteen pätevyudet

Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luku sisältäisi säännökset rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimuksista ja kelpoisuusvaatimusten arvioinnista. Säännökset perustuvat veturinkuljettajadirektiiviin, joka on pantu täytäntöön kelpoisuuslailla. Luvussa tarkoitettuja kuljettajan tehtäviä hoitaa Suomessa arviolta 2000 henkilöä. Kuljettajista noin 90 prosenttia työskentelee VR-konsernin palveluksessa.

Kuljettajalta edellytettäisiin tässä luvussa tarkoitettu lupakirja ja lisätodistus. Luvussa säädettäisiin kuljettajan terveydentilaa koskevista vaatimuksista, terveydentilan arvioinnista ja psykologisista soveltuvuusvaatimuksista kuljettajan tehtävään. Kuljettajan koulutusvaatimuksista ja näytöistä säädettäisiin tämän osan 8 luvussa.

Lisäksi tässä luvussa olisivat kuljettajan lisätodistusrekisteriä koskevat säännökset. Kuljettajan lupakirjatietojen rekisteröimisestä Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin säädettäisiin liikenteen palveluista annettavan lain V osassa. Lisätodistusrekisteriä pitäisivät rautatieliikenteen harjoittajat. Säännöksillä pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 22 artiklan sekä liitteen I säännökset siltä osin kuin ne koskevat kuljettajan lisätodistuksen rekisteröimistä. Luvun säännökset vastaisivat sisällöltään kelpoisuuslain 10 luvun säännöksiä.

1 §. *Soveltamisala.* Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 1 §:ssä säädettäisiin 7 luvun soveltamisalasta. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain soveltamisalaa koskevaa 2 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan lukua sovellettaisiin kuljettajaan, joka kuljettaa henkilö- tai tavarajunaliikenteessä tai vaihtotyössä käytettävää liikkuvaa kalustoa ja, jolla tämän luvun perus-

teella on kelpoisuus kuljettajan tehtävään. Kuljettajalla tarkoitettaisiin henkilöä, joka kuljettaa tässä luvussa tarkoitettua liikkuvaa kalustoa. Myös ratatyöhön liittyvä liikennöinti on tavarajunaliikennettä tai vaihtotyötä. Liikkuvalla kalustolla tarkoitetaan henkilö- tai tavarajunaliikenteessä sekä vaihtotyössä käytettävää kalustoa, kuten veturia, henkilöliikenteeseen tarkoitettua moottorijunaa ja rataverkon kunnossapitoon tarkoitettua kiskoilla liikkuvaa kalustoa. Liikkuvalla kalustolla tarkoitetaan veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja sekä luokan A että luokan B vetureita ja muuta siinä mainittua kalustoa. Kuljettamisella tarkoitetaan vetokaluston, junayksikön tai muun raiteella liikkuvan kaluston itsenäisestä liikkumisesta vastaamista junaliikenteessä tai vaihtotyössä.

Kuljettaja vastaa oman tehtävänsä osalta rautatiejärjestelmän liikennöinnistä annettujen määräysten noudattamisesta. Kuljettajan on tunnettava tarpeellisilta osin sen rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jonka palveluksessa tai jonka toiminnassa kuljettaja on mukana. Jälkimmäinen tapaus on kyseessä esimerkiksi silloin, kun kuljettajan työnantajana toimii työntekijöitä vuokraava yritys.

Luvun säännöksiä sovellettaisiin Suomen rautatiejärjestelmässä toimiviin kuljettajiin sekä kuljettajaksi hakeutuviin. Rautatiejärjestelmällä tarkoitetaan rautatielain (304/2011) 2 §:n 11 kohdassa tarkoitettua rataverkkoa raiteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä. Rataverkolla tarkoitetaan tässä valtion rataverkkoa ja rautatielain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta. Rataverkko määritellään rautatielain 2 §:n 2 kohdassa. Yksityisraiteiden osalta viitataan rautatielain 2 §:n 10 kohtaan ja sen yksityiskohtaiseen perusteeluun, jossa tarkennetaan yksityisraiteen käsitettä. Rataverkon haltija määritellään rautatielain 2 §:n 3 kohdassa. Rataverkon haltijalla tarkoitetaan valtion rataverkon haltijaa taikka yksityisraiteen haltijaa.

Rautatieliikenteen harjoittajalla tarkoitettaisiin tässä luvussa rautatieyritystä tai muuta julkista tai yksityisoikeudellista yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka ETA-alueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista. Rautatieliikenteen harjoittajalla tarkoitettaisiin myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajalla tarkoitettaisiin radan kunnossapitoa harjoittavaa yritystä, museoliikennettä harjoittavaa yritystä tai yhteisöä sekä muuna kuin päätoimenaan liikennöivää yritystä tai yhteisöä sekä rataverkon haltijaa, joka harjoittaa myös liikennöintiä rataverkolla. Rautatieyritys määritellään rautatielain 2 §:n 1 kohdassa.

Se, toimiiko henkilö kuljettajan tehtävässä vai ei, arvioidaan tehtävien sisällön eikä tehtävänimikkeiden perusteella. Pykälän 1 momentissa tarkoitettuihin kuljettajan tehtäviin voisi kuulua useita erilaisia tehtäviä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin soveltamisalarajauksista. Momentti vastaisi veturinkuljettajadirektiivin 2 artiklan 3 kohtaan perustuvaa soveltamisalarajausta. Museoliikennettä ei kuitenkaan suljettaisi luvun soveltamisalasta, koska museoliikenteen ei voida katsoa poikkeavan olennaisesti normaalista liikennöinnistä sen tapahtuessa muulle liikennöinnille avoimella rataverkolla. Museoliikenteessä noudatetaan normaaleja liikennöintiä koskevia sääntöjä, vaikkakin liikennöinti tapahtuu museokalustolla.

Luvun säännöksiä ei sovellettaisi 1 kohdan mukaan kuljettajiin sellaisilla rataverkon osilla, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen ja yksinomaan näillä rataverkon osilla liikennöivien rautatieliikenteen harjoittajien käyttöön. Luvun soveltamisala tarkoittaisi tältä osin veturinkuljettajadirektiivin 2 artiklan 3 kohdan tulkintaa. Kohdan mukaisella toiminnalla viitataan muun muassa pienimuotoiseen kuljettajatoimintaan, joka pääsääntöisesti tapahtuu Suomessa yksityisraiteilla. Yksityisraide ei kuitenkaan ole määrittävä tekijä, vaan toiminnallisesti erotettuun rataverkon osaan voi kuulua myös valtion rataverkkoa. Kohdassa esitettyyn pienimuotoiseen kuljettajatoimintaan liittyvän soveltamisongelman ovat tuoneet esiin useat rautatieliikenteen harjoittajat. Veturinkuljettajadirektiivin soveltamisalaa on tulkittu eri jäsenvaltioissa eri tavalla. Suomessa direktiivin soveltamisala on tulkittu laajana. Liikenteen turvallisuusvirasto on lain soveltamiskäytännössään kuitenkin katsonut, että hyvin pienimuotoinen vaunujen lastaukseen liittyvä siirtotoiminta ei kuulu kelpoisuuslain soveltamisalaan. Toimijat ovat kokeneet rajoitetun alueen kuljettajiin kohdistuvat vaatimukset usein väärin kohdennetuiksi. Luvun soveltamisalan rajaamisesta huolimatta luvun ulkopuolelle jäävien kuljettajien kelpoisuusvaatimukset on kuvattava pienimuotoista kuljettajatoimintaa suorittavien rautatieliikenteen harjoittajien turvallisuusjohtamisjärjestelmissä.

Pienimuotoinen kuljettajatoiminta voisi olla esimerkiksi liikkuvan kaluston kunnossapitoon, testaukseen, kuormaamiseen tai valmisteluun liittyvää toimintaa. Toiminnan luonnetta arvioitaessa tulisi kiinnittää huomiota laajuuden lisäksi toiminnan monimutkaisuuteen. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävä toiminta voisi olla vain vaihtotyötä ja siihen voisi liittyä vain vähäistä viestintää rataverkon haltijan kanssa. Toimintaa ei pidettäisi pienimuotoisena, jos se edellyttäisi vähäistä merkittävämpää opastin- ja merkkijärjestelmän noudattamista koskevaa osaamista.

Pienimuotoista kuljettajatoimintaa voisi suorittaa vain rajoitetulla alueella ja samanaikaisesti vain yhden rautatieliikenteen harjoittajan toimesta. Rataverkon haltijan tulee liikennöintinettelyissään varmistaa, että rajoitetulla alueella voi toimia vain yksi toimija kerrallaan. Vaatimuksella tarkoitetaan konkreettista samanaikaista liikkumista kyseisellä rajatulla alueella eli raiteistolla. Alueella voisi kuitenkin toimia samanaikaisesti useampikin yksikkö, kun ne toimivat saman turvallisuusjohtamisjärjestelmän alaisuudessa. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että saman toimijan alaisuudessa toimivat alihankintayksiköt voivat harjoittaa toimintaa, jos ne toimivat yhden turvallisuusjohtamisjärjestelmän alaisuudessa. Eri turvallisuusjohtamisjärjestelmän alaisuudessa toimivat yksiköt voisivat luonnollisesti harjoittaa toimintaa myös suljetulla alueella, mutta toiminta tulisi ajoittaa suljetulle alueelle eri aikaan tapahtuvaksi. Rataverkon haltijan tulee lisäksi määrittää riskiperustaisesti riittävät alueen rajaamisen menettelyt.

Rataverkon osan erottaminen toiminnallisesti tulee tapahtua alueesta vastaavan rataverkon haltijan tai haltijoiden toimesta. Toiminnallinen rajaaminen ei edellytä alueen fyysistä erottamista muusta rataverkosta, mutta rajausta tulee suorittaa siten, että se on selkeä ja kaikkien alueella toimivien rautatiejärjestelmän toimijoiden tiedossa. Toiminnallisen rajaamisen menetelmiä suunniteltaessa tulee myös huomioida toiminnanlaadusta ja -laajuudesta aiheutuvat riskit ja mahdolliset poikkeustilanteet. Toiminnallinen erottaminen voi tapahtua muun muassa alueen rajaa osoittavien merkkien tai opasteiden ja vaihteiden tai raiteensulkujen avulla.

Vaikka edellä mainittu kuljettajatoiminta rajataan luvun soveltamisalan ulkopuolelle, kuljettajia koskevat joka tapauksessa aina rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmissään määrittämät kelpoisuusvaatimukset. Rautatieliikenteen harjoittajan, jolla on palve-

luksessaan tai toiminnassaan mukana kohdassa tarkoitettuja kuljettajia, täytyy kuvata toiminta turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ja määrittellä tehtävässä tarvittava kelpoisuus sekä tehtävässä noudatettavat säännöt toimintaan liittyvät riskit huomioiden. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmien arvioinnista ja valvoo niiden käyttöönottoa ja käyttöä.

Soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin myös 2 kohdan mukaan kuljettajat, jotka toimivat sellaisilla raiteilla, joita raiteen omistaja tai haltija käyttää ainoastaan omassa tavaraliikenteessään. Useiden Suomessa toimivien tuotantolaitosten voidaan katsoa kuuluvan tämän rajauksen piiriin niiden omistaman tai hallinnoiman rataverkon osalta. Kohdan mukaista rajausta voisi soveltaa myös valtion rataverkolla niissä tilanteissa, kun rataverkon osa palvelee vain yhden toimijan tarvetta.

Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin 3 kohdan mukaan kuljettajat sellaisilla rataverkon osilla, jotka on suljettu muulta rautatieliikenteeltä. Tässä tarkoitettaisiin rataverkon osien sulkemista esimerkiksi rautatiejärjestelmän kunnossapitoa, uusimista tai parantamista varten.

Momentin 4 kohta vastaisi nykyisin voimassa olevan kelpoisuuslain asianomaista säännöstä. Soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin Venäjälle sijoittuneen rautatieyrityksen kuljettajat, jotka hoitavat tehtäviään Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-asemilla.

Pykälän 2 momentissa tarkoitetuissa soveltamisalan ulkopuolelle rajattavissa toiminnoissa kuljettajalle ei myönnettäisi tässä luvussa tarkoitettua lupakirjaa eikä lisätodistusta.

2 §. Rautatieliikenteen harjoittajan vastuu. Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 2 §:ssä säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan vastuusta kuljettajan kelpoisuusvaatimusten täyttymisestä. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja vastaisi siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajat täyttävät tässä luvussa ja sen nojalla määrätyt kelpoisuusvaatimukset. Säännös sisältää rautatieliikenteen harjoittajalle asetetun vastuun valvoa luvussa säädettyjen velvoitteiden toteutumista käytännössä. Pykälä vastaisi voimassa olevan kelpoisuuslain 4 §:ää kuitenkin siten rajattuna, että rautatieliikenteen harjoittajan pykälässä tarkoitettu vastuu kattaisi ainoastaan kuljettajat.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan olisi kuvattava ja otettava käyttöön kuljettajien kelpoisuutta koskevat menettelyt rautatielain 40 §:ssä tarkoitettussa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. Rautatieliikenteen harjoittajalla olisi myös oltava kuljettajien kelpoisuuden seurantaan varten seurantajärjestelmä. Velvoite perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 18 artiklan 1 kohdan toiseen kappaleeseen, joka sisältää vaatimuksen kuljettajien seurantajärjestelmästä.

Rautatielaisissa edellytetään, että rautatieliikenteen harjoittajalla ja rataverkon haltijalla on turvallisuuden takaava organisaatio sekä rautatieturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Liikenteen turvallisuusvirasto on 27 päivänä syyskuuta 2012 antanut rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevan määräyksen (TRAFI/1065/03.04.02.00/2012). Määräyksen mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällytettävä muun muassa sellaisten henkilökunnan

koulutusohjelmien ja järjestelmien tarjoaminen, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen.

3 §. Kuljettajalta edellytettävä lupa. Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 3 §:ssä olisivat kuljettajalta edellytettävää lupaa koskevat säännökset. Pykälä vastaisi pääosin kelpoisuuslain 7 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan kuljettajalta edellytettäisiin lupaa, joka voitaisiin todentaa lupakirjalla. Lupakirjasta säädetään veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 1 kohdan a-alakohdassa. Yhteisön mallin vaatimukset täyttävästä lupakirjasta on säännökset Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti 3 päivänä joulukuuta 2009 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010. Komission asetuksen sisältämällä lupakirjaa koskevalla yhteisön mallilla on korvattu veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti direktiivin liitteessä I säädetyt lupakirjan ominaisuuksia ja lupakirjan sisältöä koskevat vaatimukset.

Lupakirja kuuluu veturinkuljettajadirektiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti sen haltijalle. Lupakirjan haltija on veturinkuljettajadirektiivin mukaan myös lupakirjan omistaja. Kuljettajan olisi pidettävä lupakirjaa mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa, ellei luvan olemassaolo ole muutoin todennettävissä.

Lupakirjan myöntää rautateiden turvallisuudesta 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798, jäljempänä rautatieturvallisuusedirektiivi, 16 artiklassa tarkoitettu turvallisuusviranomainen, jolla Suomessa tarkoitetaan Liikenteen turvallisuusvirastoa.

Suomessa myönnetty lupa olisi 2 momentin mukaan voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavasti myös muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja olisi voimassa Suomessa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Jos kuljettaja on täyttänyt 18 vuotta, mutta ei 20 vuotta, Suomessa myönnetty lupa olisi kuitenkin voimassa ainoastaan Suomessa. Momentilla pannaan täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 7 artiklan 1 kohta. Direktiivin 10 artiklan mukaan lupakirjan hakijalta vaadittavan vähimmäisiän on oltava vähintään 20 vuotta. Lupakirja voidaan kuitenkin myöntää 18 vuotta täyttäneelle hakijalle, jolloin lupakirja on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella. Suomessa kuljettajan tehtävään hakeutuvalle henkilölle lupakirja voitaisiin myöntää jo hänen täytettyään 18 vuotta.

4 §. Luvan myöntäminen. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan kuljettajan tehtävään osoituksena siitä, että lupaa hakeva täyttää tämän luvun 4 §:ssä määritellyt kelpoisuusvaatimukset. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 6 §:n 1 momenttia ja 8 §:ää. Kuljettajan kielitaitovaatimukset siirrettäisiin kuitenkin lisätodistusta koskevien säännösten yhteyteen, sillä kuljettajan kielitaidon toteaminen on osa lisätodistuksen myöntämistä. Lisäksi tehtäväkohtaisen koulutusohjelman hyväksytyin suorittamisen sijasta edellytettäisiin kuljettajan lupakirjaa varten valmistavan koulutuksen ja lupakirjaa varten annettavan näytön hyväksytyä suorittamista. Pykälässä ei enää säädettäisi kuljettajan enimmäisiästä. Jos kuljettaja muutoin täyttäisi tehtävää koskevat terveydentilavaatimukset ja muut kelpoisuusvaatimukset, ja asianomainen rautatieliikenteen harjoittaja pitäisi henkilöä kelpoisena kuljettajan tehtävään, hän voisi nykyisen enimmäisiän täytettyäänkin jatkaa kuljettajan tehtävissä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä perusteista, joiden täytyessä lupakirja olisi myönnettävä. Momentin 1 kohdan mukaan lupakirjan hakijan olisi oltava vähintään 18-vuotias ve-

turinkuljettajadirektiivin 10 artiklan vaatimusten mukaisesti. Hakijalta edellytettäisiin 1 momentin 2 kohdassa perusopetuslaissa (628/1998) tarkoitetun perusopetuksen tai sitä vastaavan oppimäärän suorittamista. Suomessa perusopetus tarkoittaisi siten yleisen oppivelvollisuuden suorittamista. Lisäksi 2 kohdan mukaan edellytettäisiin, että lupakirjan hakija on suorittanut toisen asteen koulutuksen. Toisen asteen koulutuksella tarkoitettaisiin muun muassa toisen asteen ammatillista koulutusta tai vaihtoehtoisesti lukiota.

Lupakirjan hakijan olisi 1 momentin 3 kohdan mukaan osoitettava kuljettajan tehtävässä vaadittava pätevyytensä suorittamalla oppilaitoksen antama lupakirjaa koskeva koulutus. Lisäksi edellytettäisiin, että hän on saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä näytön vastaanottajalta todistuksen lupakirjaa koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta. Näyttöön kuuluisivat teoria- ja näyttökokeiden suorittaminen. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 11 artiklan 4 kohta, jonka mukaan lupakirjan hakijan on osoitettava ammatissa vaadittava yleinen pätevyytensä suorittamalla hyväksytysti ainakin liitteessä IV luetellut yleiset aihepiirit kattava näyttö. Liitteessä IV asetetaan kuljettajien koulutuksen yleiset tavoitteet sekä ne osaamisalueet, jotka kuljettajalta vaaditaan liikkuvan kaluston laadusta ja liikennöintialueesta riippumatta. Liitettä on muutettu komission direktiivillä 2014/82/EU Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (veturinkuljettajadirektiivin) muuttamisesta yleistä ammatillista tietämystä ja terveydentilaa ja lupakirjaa koskevien vaatimusten osalta. Komission direktiivin 2014/82/EU liitteet I ja II on pantu täytäntöön Liikenteen turvallisuusviraston antamalla rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat - nimisellä määräyksellä (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Liitteellä I korvataan edellä mainittu veturinkuljettajadirektiivin liite IV. Veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI 8 kohtaa on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta kielitaitovaatimusten osalta komission direktiivillä (EU) 2016/882. Kielitaitovaatimusten täytäntöönpanon vuoksi määräys on korvattu rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmista Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRA-FI/205384/03.04.02.00/2016).

Hakijalta vaadittaisiin 1 momentin 4 kohdassa myös Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän lääkärin (rautatielääkäri) antama lääkärinlausunto hakijan osalta siitä, että terveydentilaa koskevat vaatimukset täyttyvät hänen kohdallaan ja 5 kohdassa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän psykologin (rautatiepsykologi) antama myönteinen soveltuvuuslausunto.

Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöntäisi lupakirjaa henkilölle, joka olisi edeltäneen viiden vuoden aikana syyllistynyt rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla huumaavan aineen käyttämiseen rautatieliikenteessä tai rikoslain 23 luvussa tarkoitettuihin liikenne rikoksiin. Rikostietoja tarvittaisiin hakijan hyvämaineisuuden ja kelpoisuuden arviointia varten. Kuljettajaksi hakevan vastuulla voi olla suurten ihmisjoukkojen kuljetusten turvallisuus. Päihteiden ongelmakäyttö on siten lääketieteellinen este rautatieliikenteen liikkuvan kaluston kuljettamiseen liittyvissä tehtävissä. Tieto alkoholin tai muun huumaavan aineen rangaistavaksi katsottavasta käyttämisestä tai muusta rikoslain 23 luvussa rangaistavaksi katsotusta teosta indikoi joko päihteiden ongelmakäytöstä tai muusta vastuuttomasta käyttäytymisestä liikenteessä. Näin ollen rautatieliikenteen kuljettajaksi hakeva ei saisi olla syyllistynyt junaliikennejuopumukseen, huumaavan aineen käyttämiseen rautatieliikenteessä, liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, kulkuneuvon luovuttamiseen juopuneelle, kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta tai liikennepakoon tieliikenteessä siten kuin niistä säädetään rikoslain 23 luvussa. Ehdotetut säännökset vastaisivat tältä osin ilmailulain vastaavia säännök-

siä ja olisivat linjassa rautatieyritysten edellyttämän nollatoleranssin mukaisen nuhteettomuusvaatimuksen kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto veloitettaisiin 3 momentissa ratkaisemaan lupakirjan myöntämisestä koskeva hakemus kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitetut tiedot ja selvitykset. Pykälän 3 momentilla pannaan täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 14 artiklan 4 kohta, jossa edellytetään, että toimivaltainen viranomainen myöntää lupakirjan mahdollisimman pian ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat asiakirjat.

Lupakirjan kielestä, muodosta ja sisällöstä on säännökset Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti 3 päivänä joulukuuta 2009 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010.

Kuljettajan lupakirjaa koskevat säännökset ovat sisältyneet aiemmin kelpoisuuslain 3 lukuun, jolla on pantu täytäntöön muun muassa lupakirjaa koskevat veturinkuljettajadirektiivin säännökset. Liikenteen turvallisuusvirasto on vuosien aikana myöntänyt jo useita satoja lupakirjoja kuljettajan tehtäviin. Kaikilla kuljettajilla olisi oltava lain siirtymäsäännösten mukaan lupakirja viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi viimeisen momentin mukaan julkaistava luvan myöntämisessä noudatettava menettely. Momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 14 artiklan 1 kohdassa toimivaltaiselle viranomaiselle säädetty velvoite lupakirjan saamiseksi noudatettavan menettelyn vahvistamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa lupamenettelyä koskevan ohjeen laadinnassa huomioon hallintolain vaatimukset.

5 §. Luvan voimassaolo ja uusiminen. Kelpoisuuslain 9 §:ssä ovat nykyisin voimassa olevat säännökset kuljettajan lupakirjan pitämisestä voimassa. Lupakirja on voimassa pykälän mukaisin edellytyksin muun muassa, jos sen haltija osallistuu kertauskoulutukseen ja hoitaa tehtäväkohtaisen pätevyytensä mukaisia tehtäväkokonaisuuksia yhteensä vähintään 100 tuntia kunakin kalenterivuonna. Kertauskoulutusta koskevat säännökset kumottaisiin ja sen sijaan jatkossa kuljettajan osaamisen ylläpitäminen hoidettaisiin kunkin rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti. Nykyisen 100 tunnin työvelvoitteen on katsottu muun muassa haittaavan elinkeinotoimintaa sellaisissa pienemmissä yrityksissä, joissa tehdään harvemmin tässä tarkoitettuja kuljettajan tehtäviä. Tämän vuoksi velvoite ehdotetaan poistettavaksi.

Myös kelpoisuuslain 9a §:ssä tarkoitetut käytännön osaamista osoittavat kokeet korvattaisiin rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässään määrittämällä osaamisen ylläpitämisellä. Rautatieliikenteen harjoittajan tulisi turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvata menettelyt osaamisen ylläpitämiselle. Käytännössä ammatillinen osaaminen pysytetään parhaiten henkilön toimiessa säännöllisesti kuljettajana. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi myös kuvattava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään, miten varmistetaan riittävä osaaminen silloin, kun kuljettaja on esimerkiksi työpaikkaa vaihtaessaan ollut pitempiaikaisesti poissa kuljettajan tehtävästä.

Pykälän 1 momentin mukaan lupa olisi voimassa 10 vuotta sen myöntämisestä, jos kuljettaja ylläpitää ammatillista osaamistaan ja hänen terveydentilansa täyttää sille asetetut vaatimukset. Terveydentilavaatimusten täyttäminen arvioitaisiin määräajoin suoritettavissa lääkärintarkastuksissa. Pykälän 1 momentilla pannaan täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 14 artiklan 5 kohta, jonka mukaan lupakirja on voimassa 10 vuotta, jollei 16 artiklan 1 kohdan säännöksistä muuta johdu. Artiklalla viitataan lupakirjan voimassa pysymiseksi suoritettaviin terveydentilaa koskeviin tarkastuksiin sekä 23 artiklan 8 kohdassa tarkoitettuun jatkokoulutusmenettelyyn.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luvan uusimisesta. Veturinkuljettajadirektiivin 16 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa edellytetään, että lupakirjaa uusittaessa toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava muun ohella kuljettajan lupakirjaa koskevista rekisteritiedoista, että kuljettaja täyttää kelpoisuusvaatimukset kuljettajan tehtävään. Muilta osin luvan uusimista ja uusimista koskevan hakemuksen käsittelyä koskisivat samanlaiset velvoitteet kuin lupaa ensimmäistä kertaa myönnettäessä.

6 §. *Terveydentilaa koskevat vaatimukset.* Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 6 §:ssä säädettäisiin kuljettajalta edellytettävistä terveydentilaa koskevista vaatimuksista. Kuljettajan terveydentilan olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II määrätyt terveydentilavaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Pykälä vastaa kuljettajien osalta kelpoisuuslain 19 §:ää, jossa on säännökset kelpoisuuslaissa tarkoitettuja liikenneturvallisuuksia sekä turvamiehen ja turvalaitteiden asennus- ja huoltotehtäviä hoitavien yleisistä terveydentilaa koskevista vaatimuksista. Pykälässä tarkoitettua lääkärintodistuksen antaisi rautatiealan asiantuntijalääkärin sijasta Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä rautatielääkäri. Rautatielääkäri myös hyväksyisi siinä tarkoitettujen lääkeaineiden käytön.

Kuljettajalta edellytettäisiin 1 momentissa riittävät terveydelliset toimintaedellytykset tehtävään. Kuljettajan terveydentila ja siitä johtuvat toimintaedellytykset selvitetäisiin tässä luvussa tarkoitetuissa lääkärintarkastuksissa. Riittävien terveydellisten toimintaedellytysten olemassaolo olisi osoitettava rautatielääkärin antamalla lääkärintodistuksella. Todistus olisi osoitus siitä, että kuljettajan terveydentila täyttää terveydentilaa koskevat vaatimukset.

Kuljettajana kiellettäisiin 2 momentissa toimimasta, jos veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II tarkoitettu sairaus, vika, vamma, muu toimintakyvyn heikentyminen tai muu vastaava ominaisuus olennaisesti heikentäisi kykyä toimia pysyvästi tai väliaikaisesti kuljettajana. Kuljettajan tehtävää ei siten saisi hoitaa, jos kuljettajalla on sellainen sairaus, vika tai vamma, jonka seurauksena tai jonka komplikaatioiden tai hoidon seurauksena rautatieturvallisuus voisi vaarantua. Rautatieturvallisuus voi vaarantua esimerkiksi henkilön sairauksista tai vammoista johtuvan tajunnanhäiriön tai aistin heikkenemisen takia. Säännös vastaisi voimassaolevien tieliikennelain (267/1981) 63 §:n 1 momenttia (387/2011) ja ilmailulain (864/2014) 170 §:n 5 momenttia.

Kuljettajan tehtävää ei myöskään saisi hoitaa henkilö, jonka toimintakyky on sairauksiin viittaavien löydösten tai oireiden takia olennaisesti niin heikentynyt, että rautatieturvallisuus voi tämän takia vaarantua. Kuljettajan tehtävää hoitavalla ei saisi olla esimerkiksi tajunnanhäiriötä missään tilanteessa, vaikka tajunnanhäiriön syynä olevaa sairautta tai sairausprosessia ei olisi diagnosoitu. Olennainen toimintakyvyn heikentyminen voi aiheutua paitsi sairauksista, sairauksien oireista ja löydöksistä, myös tiettyjen sairauksien hoitoon tarkoitetuista lääkkeistä.

Muulla ominaisuudella tarkoitettaisiin kuljettajan psykologisia ominaisuuksia, jotka lääketieteellisesti eivät ole sairauksia, eivätkä välttämättä johdu sairauksista. Näitä olisivat henkilön persoonallisuuteen liittyvät luonteenpiirteet tai vastaavat seikat, kuten esimerkiksi henkilöllä oleva ominaisuus ottaa riskejä tai käyttäytyä impulsiivisesti liikenteessä.

Myös kuljettajan aistien olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Aisteilla tarkoitetaan näköä, kuuloa ja puhetta koskevia vaatimuksia. Veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimuksia on näköä koskevien vaatimusten osalta tarkennettu, kuten jäljempänä pykälän 3 momentin perustelussa on esitetty.

Tietyt lääkkeet vaikuttavat keskushermostoon ja saattavat heikentää kuljettajan tehtävien suorittamista. Suomessa on näitä lääkeaineita sisältävät lääkepakkaukset merkitty punaisella kolmiolla. Näitä lääkeaineita, jotka vaikuttavat kuljettajan tehtävän hoitamisen edellytyksiin, saisi käyttää ainoastaan rautatielääkärin hyväksytyä niiden käytön kuljettajan tehtäviä hoidettaessa. Hyväksyminen voitaisiin antaa esimerkiksi lääkärinlausunnolla, lääkemääräyksellä tai muussa kirjallisessa muodossa.

Jos kuljettajan tehtäviä hoitava henkilö on jonkun muun lääkärin kuin rautatielääkärin hoidossa ja hän saa momentissa tarkoitettun lääkemääräyksen muulta kuin rautatielääkäriltä, on erityisen tärkeää, että asia saatetaan rautatielääkärin harkittavaksi. Jos kuljettajan tehtävässä toimiva käyttää momentissa tarkoitettuja lääkeaineita, hänen tulisi lähtökohtaisesti itse huolehtia siitä, että rautatielääkäri on niiden käytön hyväksynyt. Käytännössä punaisella kolmiolla merkittyjen lääkkeiden vaikutus liikenneturvallisuuteen on yleisesti tunnettu. Kuljettajan tehtäviä hoitavat henkilöt osaavat ottaa asian huomioon.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan tarkemmat määräykset niistä aisteille asetettavista vaatimuksista, joita kuljettajan tehtävissä edellytetään sekä sellaisista tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta kuljettajan tehtävän hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arvioinnista ja hoidosta. Lisäksi virasto valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset kuljettajan tehtävien hoitamiseen vaikuttavasta lääkityksestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarkentaa määräyksillä tässä pykälässä säädettyjä terveydentilaa koskevia vaatimuksia. Virasto voisi myös määritellä tarkemmin, milloin kuljettajan kyky toimia tehtävässä edellä mainittujen syiden takia on heikentynyt. Edellytyksenä määräysten antamiselle on, että ne eivät ole ristiriidassa voimassa olevan terveydenhuoltolainsäädännön kanssa.

Viraston olisi 3 momentissa tarkoitettuja määräyksiä antaessaan otettava huomioon myös, mitä veturinkuljettajadirektiivin 11 artiklan 2 kohdassa ja liitteessä II säädetään kuljettajan terveydentilavaatimuksista. Veturinkuljettajadirektiivin liitettä II on muutettu komission direktiivillä 2014/82/EU Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (veturinkuljettajadirektiivi) muuttamisesta yleistä ammatillista tietämystä ja terveydentilaa ja lupakirjaa koskevien vaatimusten osalta. Muutos koskee muun muassa kuljettajan näköä koskevien vaatimusten tarkentamista ja niiden arviointia kuljettajalle 8 §:n mukaisesti tehtävässä lääkärin-tarkastuksessa. Muutos sisältyy Liikenteen turvallisuusviraston antamiin terveydentilaa koskeviin vaatimuksiin. Pykälän 3 momenttia vastaava säännös ilmaliikenteessä on ilmailulain 170 §:n 5 momentissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut terveydentilavaatimukset ja terveystarkastukset (TEV) - nimisen määräyksen (TRAFI/14949/03.04.02.11/2010), joka on tarkoitus uudistaa lain uudistamisen yhteydessä.

7 §. *Psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset.* Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 7 §:ssä säädettäisiin kuljettajalta edellytettävistä psykologisista soveltuvuusvaatimuksista kuljettajan tehtävään. Kuljettajan olisi oltava veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimusten mukaisesti soveltuva kuljettajan tehtävään. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 21 §:ää muutoin, mutta kuljettajalle tehtävää psykologista henkilöarviointia koskevat säännökset sijoitettaisiin tämän luvun 9 §:ään.

Kuljettajalta edellytettäisiin pykälän 1 momentissa kuljettajan tehtävään vaadittavat psykologiset valmiudet ja soveltuvuus. Kuljettajan olisi oltava psykologisilta ominaisuuksiltaan, käyttäytymiseltään ja persoonallisuudeltaan soveltuva hoitamaansa tehtävään. Soveltuvuus olisi momentin mukaan osoitettava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän rautatiepsykologin antamalla myönteisellä lausunnolla. Soveltuvuuslausunnon antaisi rautatieliikenteen asiantuntijapsykologin sijasta rautatiepsykologi. Rautatiepsykologi vastaisi aiempaa rautatieliikenteen asiantuntijapsykologia. Ainoastaan psykologin nimikettä muutettaisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilö, jolla on todettu toiminnallisessa soveltuvuudessa tai muissa psykologisissa ominaisuuksissa sellaisia veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II mainittuja ammattiin liittyviä psykologisia puutteita, jotka todennäköisesti haittaisivat tehtävän hoitamista, ei saisi hoitaa kuljettajan tehtävää.

8 §. *Lääkärintarkastukset.* Pykälässä säädettäisiin kuljettajalle tehtävistä lääkirintarkastuksista. Kuljettajan terveydentila arvioitaisiin lääkirintarkastuksessa. Tässä pykälässä tarkoitettujen lääkirintarkastusten olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II määrätty vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Pykälä vastaa kelpoisuuslain 20 §:ää kuitenkin niin, että pykälään ei otettaisi säännöksiä kuljettajalle tehtävästä yleisestä työterveyshuoltolain mukaisesta terveystarkastuksesta. Pykälän 1 momentin mukaan rautatielääkäri tekisi kuljettajana aloittavalle lääkirintarkastuksen ennen kuin hän aloittaa tehtävässään, joksi luetaan myös tehtävään liittyvät harjoittelu- ja koulutusjakso. Tehtävänä pidettäisiin myös tehtävään liittyviä harjoittelu- ja koulutusjaksoja, koska veturinkuljettajakoulutukseen liittyy runsaasti ajoharjoittelua veturikalustolla. Tehtävässään aloittavalle kuljettajalle tehtäisiin työhönsijoitustarkastus.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin, että kuljettajalle on tehtävä lääkirintarkastus veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimusten mukaisesti vähintään kolmen vuoden välein 55 ikävuoteen asti ja sen jälkeen joka vuosi, jollei rautatielääkäri edellytä tarkastuksen tekemistä tiheämmin. Säännös olisi veturinkuljettajadirektiivin vaatimusten vuoksi voimassa olevan lain säännöstä tiukempi. Määräaikaistarkastuksen vähimmäisikärajasta ei sen vuoksi säädettäisi.

Lääkirintarkastus olisi 2 momentin mukaan tehtävä aina myös silloin, jos on syytä epäillä, että kuljettajan terveydentila ei täytä terveydentilavaatimuksia ja henkilön terveydentila sitä vaatii. Henkilön tulee myös itse hakeutua lääkirintarkastukseen, jos hän tietää tai epäilee, että hänen terveydentilansa ei täytä lain mukaisia terveydentilavaatimuksia. Erityiseksi syyksi lääkirintarkastuksen tekemiseen katsotaan se, että kuljettaja on ollut osallisena rautatieliikenteessä tapahtuneessa onnettomuudessa tai onnettomuuden vaaratilanteessa tai tilanteessa, jossa liikenneturvallisuus rautatieliikenteessä on muutoin vaarantunut. Lääkirintarkastus tehdään edellä

mainittujen tilanteiden jälkeen ennen työhön paluuta silloin, jos on syytä epäillä, että henkilön terveydentila tai muu ominaisuus on aiheuttanut tilanteen tai että tapahtuma on voinut vaikuttaa henkilön terveydentilaan.

Rautatielääkäriin tulee 3 momentin mukaan lääkärintarkastuksen tehtyään tarkastuksen tulosten perusteella antaa kirjallinen lääkärintodistus siitä, täyttääkö kuljettajan terveydentila asetut terveydentilavaatimukset. Todistuksessa rautatielääkäri määrittelee kuljettajan terveydentilaisen sopivuuden hoitaa kuljettajan tehtäviä. Lääkärintodistus vastaa muodoltaan työterveyshuoltolain 18 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua. Siinä määritellään, onko henkilö sopiva, tietyin rajoituksin sopiva tai ei-sopiva tehtävään. Rautatielääkäriin lausuntolomake olisi sähköinen lomake, kuten nykyisinkin.

Rautatielääkäriin tulee lausunnossaan aina määritellä ajankohta, jolloin kuljettajalle viimeistään on tehtävä seuraava lääkärintarkastus. Se voi olla seuraava määräaikainen lääkärintarkastus silloin, kun kuljettajalla ei ole tehtäviensä hoitamiseen vaikuttavia sairauksia. Se voi olla myös muu lääkärintarkastus, kun kuljettajalla on sairaus tai oireita, jotka eivät sillä hetkellä vaikuta rautatieturvallisuuteen, mutta jotka voivat edetessään tai esimerkiksi hoidon laiminlyömisen takia vaikuttaa rautatieturvallisuuteen. Terveydentilaa on silloin seurattava tiheentyin terveystarkastuksin ja tutkimuksin. Menettelyllä pyritään varmistamaan kuljettajan tehtäviä hoitavien henkilöiden terveydentilan jatkuva seuranta.

Rautatieliikenteen harjoittaja voisi teettää kuljettajalle työhönsijoitustarkastuksena rautatielääkäriin tekemän uuden lääkärintarkastuksen ja pyytää rautatielääkäriin arvon liikennekelpoisuudesta edellä mainituista määräajoista riippumatta, jos kuljettaja on siirtynyt sen palvelukseen tai toimintaan mukaan toisen rautatieliikenteen harjoittajan palveluksesta. Vähimmäisvaatimuksena kuljettajan työnantajana toimivan rautatieliikenteen harjoittajan vaihtuessa kuitenkin olisi, että kuljettajalla on toisen rautatieliikenteen harjoittajan palvelukseen siirtyessään 3 momentissa tarkoitettu voimassaoleva rautatielääkäriin antama lääkärintodistus.

Rautatielääkäriin olisi 4 momentin mukaan oikeus myös pyytää tarvittaessa sopivuusarvion tekemistä varten kuljettajan terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot kuljettajaa aikaisemmin hoitaneelta tai nykyisin hoitavalta lääkäriltä taikka hoitolaitoksesta. Kuljettajaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin taikka hoitolaitoksen olisi kuljettajan suostumuksella salassapitosäännösten estämättä annettava rautatielääkäriin pyytämät tiedot.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 5 momentissa antamaan tarkemmat määräykset lääkärintarkastuksista. Viraston olisi 5 momentissa tarkoitettuja määräyksiä antaessaan otettava huomioon myös, mitä veturinkuljettajadirektiivin 11 artiklan 2 kohdassa ja liitteessä II, siten kuin se on muutettuna edellä mainitulla komission direktiivillä 2014/82/EU, säädetään kuljettajalle tehtävien lääkärintarkastusten sisällöstä. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut terveystarkastusten tekeminen (TTO) - nimisen määräyksen (TRA-FI/14950/03.04.02.11/2010), joka on tarkoitus uudistaa lain uudistamisen yhteydessä.

9 §. Psykologinen soveltuvuus. Pykälässä säädettäisiin kuljettajalta edellytettävästä psykologisesta soveltuvuudesta kuljettajan tehtävään sekä kuljettajalle tehtävästä psykologisesta henkilöarvioinnista. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 21 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan rautatiepsykologi tekisi kuljettajana aloittavalle psykologisen henkilöarvioinnin. Arviointi olisi tehtävä ennen kuin kuljettaja aloittaa tehtävässään. Tehtävä-

nä pidettäisiin myös tehtävään liittyviä harjoittelu- ja koulutusjaksoja, koska veturinkuljettaja-koulutukseen liittyy runsaasti ajoharjoittelua veturikalustolla. Arvioinnilla selvitetään, että henkilöllä on riittävät psykologiset valmiudet ja soveltuvuus kuljettajan tehtävään.

Psykologinen henkilöarviointi olisi 2 momentin mukaan tehtävä aina myös silloin, jos on syytä epäillä, että kuljettajalla ei enää ole psykologisia valmiuksia tehtäviensä hoitamiseksi. Kuljettajilta ei edellytetä määräajoin tapahtuvia psykologisia tarkastuksia, sillä määräajoin toistuvat tarkastukset eivät sovi psykologisen soveltuvuusarvioinnin luonteeseen ja noudatettuihin toimintatapoihin.

Rautatiepsykologi antaisi 3 momentin nojalla psykologisen henkilöarvioinnin tulosten perusteella kirjallisen lausunnon kuljettajan psykologisesta soveltuvuudesta tehtävään. Rautatiepsykologin lausuntolomake olisi rautatielääkärin lausuntolomakkeen tavoin sähköinen lomake. Kuljettaja voisi nykykäytännön mukaan valita psykologin, jollei rautatieliikenteen harjoittaja muuta määrää.

Rautatiepsykologilla olisi 4 momentin mukaan oikeus myös pyytää tarvittaessa soveltuvuusarvion tekemistä varten kuljettajan psykologista soveltuvuutta koskevat tarpeelliset tiedot kuljettajalle aiemmin tehdyistä soveltuvuusarvioinneista, jotka olisi kuljettajan suostumuksella salassapitosäännösten estämättä annettava arviota tekeväälle rautatiepsykologille.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 5 momentissa antamaan tarkemmat määräykset momentissa säädetyistä asioista. Viraston olisi määräyksiä antaessaan otettava huomioon myös mitä veturinkuljettajadirektiivin 11 artiklan 3 kohdassa ja liitteen II 2.2 kohdassa säädetään psykologista henkilöarviointia koskevista vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävissä toimivien psykologisesta soveltuvuudesta ja psykologisten henkilöarviointien tekemisestä (TRA-FI/8037/03.04.02.02/2012).

10 §. *Lisätodistus.* Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 10 §:ssä olisivat kuljettajan lisätodistusta koskevat säännökset. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 12 §:n 2 ja 4 momenttia. Kuljettajalta edellytettäisiin 1 momentissa 3 §:ssä tarkoitetun lupakirjan lisäksi lisätodistusta sen osoittamiseksi, että kuljettajalla on oikeus kuljettaa lisätodistuksessa määritettyä liikkuvaa kalustoa lisätodistuksessa määritetyllä rataverkolla. Lisätodistuksella tarkoitetaan todistusta, josta säädetään veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 1 kohdan b-alakohdassa. Kuljettajalla voi sen mukaan olla yksi tai useampia lisätodistuksia.

Yhteisön mallin vaatimukset täyttävästä lisätodistuksesta on säännökset Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010. Komission asetuksen sisältämällä lisätodistusta koskevalla yhteisön mallilla on korvattu veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti veturinkuljettajadirektiivin liitteessä I säädetyt lisätodistuksen ominaisuuksia ja lisätodistuksen sisältöä koskevat vaatimukset. Pykälän 1 momentti perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 7 artiklan 2 kohtaan, jonka mukaan lisätodistus on voimassa vain siinä mainittujen rataverkkojen ja siinä mainitun liikkuvan kaluston osalta. Komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010 tarkoitetun luokan A lisätodistus oikeuttaisi kuljettajan liikennöimään vaihtotyössä ja luokan B lisätodistus liikennöimään junaliikenteessä. Komission asetuksessa säädetään myös tässä tarkoitetulle liikkuvalla kalustolle vahvistetuista ja tarvittaessa luokissa

A ja B käytettävistä alaluokista. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 3 kohta.

Lisätodistus kuuluisi 2 momentin mukaan veturinkuljettajadirektiivin 6 artiklan 2 kohdassa säädetyn mukaisesti sen myöntäneelle rautatieliikenteen harjoittajalle, joka olisi velvollinen antamaan kuljettajalle pyynnöstä oikeaksi todistetun jäljennöksen lisätodistuksesta veturinkuljettajadirektiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Kuljettaja tarvitsisi jäljennöstä muun muassa siirtyessään toisen rautatieliikenteen harjoittajan palvelukseen. Hän voisi osoittaa jäljennöksellä 11 §:n 1 momentissa tarkoitettua osaamisensa. Kuljettaja velvoitettaisiin pitämään lisätodistus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa.

11 §. *Lisätodistuksen myöntäminen.* Pykälä vastaisi pääosin kelpoisuuslain 12 §:ää. Pykälän sisältöä kuitenkin uudistettaisiin muun muassa niin, että pykälässä säädettäisiin kuljettajan kielitaitovaatimuksesta sekä siitä, miten kielitaito on tarkistettava. Kuljettajan kielitaidon toteaminen on osa lisätodistuksen myöntämistä.

Rautatieliikenteen harjoittaja velvoitettaisiin 1 momentissa kuvaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettely lisätodistusten myöntämiseen ja päivittämiseen. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan olisi kuvattava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettelyt, joiden mukaisesti kuljettaja voisi pyytää lisätodistuksensa myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan rautatieliikenteen harjoittajan päätöksen uudelleen tutkimista. Momentti perustuu veturinkuljettajadirektiivin 15 artiklan 1 kohtaan.

Rautatieliikenteen harjoittajan olisi myönnettävä 1 momentin mukaan palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle lisätodistus, jos kuljettaja täyttää momentissa asetetut vaatimukset. Toiminnassa mukana olevilla tarkoitettaisiin esimerkiksi vuokratyöntekijöitä tai museoliikenteessä museokalustoa kuljettavia henkilöitä. Rautatieliikenteen harjoittaja myöntäisi momentin 1 kohdan mukaan palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle lisätodistuksen, jos kuljettaja on suorittanut oppilaitoksen antaman kuljettajaksi valmistavan koulutuksen lisätodistuksessa määritettävään liikkuvaan kalustoon ja rataverkkoon. Veturinkuljettajadirektiivin 13 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritellään lisätodistuksen hakijalta edellytettävä ammatillinen pätevyys.

Artiklan 1 kohdan mukaan hakijan on suoritettava hyväksytysti koe, jolla tutkitaan siihen liikkuvaan kalustoon liittyvä ammatillinen tietämys, jonka osalta todistusta haetaan. Tämän kokeen on katettava ainakin veturinkuljettajadirektiivin liitteessä V luetellut yleiset aihepiirit. Artiklan 2 kohdan mukaan hakijan on suoritettava hyväksytysti koe, jolla tutkitaan niihin rataverkkoihin liittyvä ammatillinen tietämys, joita varten todistusta haetaan. Tämän kokeen on katettava ainakin veturinkuljettajadirektiivin liitteessä VI luetellut yleiset aihepiirit. Lisäksi momentin 1 kohdassa edellytettäisiin, että kuljettaja on suorittanut oppilaitoksen tai kouluttajan antaman kielikoulutuksen osana rataverkosta annettavaa koulutusta, jos rataverkolla käytettävä liikennöintikieli sitä edellyttää.

Kuljettajan kielitaidon tason olisi oltava sekä kuullun- ja luetunymmärtämisen että suullisen ja kirjallisen ilmaisun osalta vähintään Euroopan neuvoston vahvistaman kieliä koskevan yhteisen eurooppalaisen viitekehyksen (CEFR-luokittelun) mukaisesti määritelty taso B1. Turhien hallinnollisten menettelyjen välttämiseksi kuljettajan kielitaito velvoitettaisiin tarkistuttamaan kuitenkin ainoastaan muulta kuin äidinkielenään rataverkon haltijan määrittämää liikennöintikieltä puhuvalta. Veturinkuljettajadirektiivin 12 artiklassa määritellään lisätodistuksen hakijal-

ta edellytettävä kielitaito. Artiklan mukaan veturinkuljettajadirektiivin liitteessä VI tarkoitetut kielitaitoon liittyvät vaatimukset on täytettävä sen rataverkon osalta, jota varten todistusta haetaan. Edelleen 13 artiklan 2 kohdan mukaan siinä tarkoitetulla rataverkon tuntemusta mittavalla kokeella tutkitaan tarvittaessa myös veturinkuljettajadirektiivin liitteessä VI olevassa 8 kohdassa tarkoitettu kuljettajan kielitaito. Veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI 8 kohta on tarkennettu komission direktiivillä (2014/82/EU) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (veturinkuljettajadirektiivin) muuttamisesta yleistä ammatillista tietämystä ja terveydentilaa ja lupakirjaa koskevien vaatimusten osalta ja

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta kielitaitovaatimusten osalta annetulla komission direktiivillä (EU) 2016/882, jotka on pantu täytäntöön rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmista annetulla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016). Momentin 2 kohdassa edellytettäisiin, että kuljettaja on koulutuksen saatuaan suorittanut hyväksytysti näytöt sekä saanut näytön vastaanottajalta todistuksen hyväksytysti suoritetuista liikkuvan kaluston kuljettamisesta sekä rataverkon tuntemuksesta suoritetuista näytöistä. Näytöillä tarkoitettaisiin sekä teoria- että näyttökokeiden suorittamista.

Lisätodistuksen saamiseksi momentin 3 kohdassa edellytettäisiin myös, että kuljettaja on suorittanut rautatieliikenteen harjoittajan antaman koulutuksen, jonka tarkoituksena on kouluttaa kuljettaja toimimaan kuljettajana kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan palveluksessa tai toiminnassa. Kuljettaja olisi koulutettava rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti siten, että hänen osaamisensa kattaisi kaikki kyseisen rautatieliikenteen harjoittajan toiminnassa suoritettavissa asianomaisissa kuljettajan tehtävissä vaadittavat seikat. Veturinkuljettajadirektiivin 13 artiklan 3 kohdan mukaan rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija antaa hakijalle turvallisuusjohtamisjärjestelmään mukaisen koulutuksen.

Vakiintuneen käytännön mukaan lisätodistus on annettu koko rataverkolle. Rautatieliikenteen harjoittaja voisi kuitenkin tarvittaessa myöntää lisätodistuksen vain osalle rataverkkoa. Esi-merkiksi radanpitoa tai museoliikennettä harjoittava yritys voisi antaa lisätodistuksen palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle ainoastaan sille rataverkon osalle, jossa yritys toimii. Rautatieliikenteen harjoittaja antaa kuljettajalle lisätodistuksen ja on vastuussa siitä, että kuljettajalla on tarvittava ammatillinen tietämys ja että kuljettaja tuntee rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän siltä osin kuin hänen tehtäviinsä nähden on tarpeen.

Rautatieliikenteen harjoittajan olisi viipymättä päivitettävä lisätodistus, jos se on myöntänyt palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle liikkuvaa kalustoa tai rataverkkoa koskevia lisälupia.

Lisätodistusta hakenut kuljettaja voisi 2 momentin nojalla pyytää rautatieliikenteen harjoittajaa tutkimaan uudelleen tämän tekemän lisätodistuksen myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan päätöksen. Kuljettajan olisi pyydettävä rautatieliikenteen harjoittajalta päätöksen uudelleen tutkimista ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 30 päivän kuluessa saatuaan tiedon rautatieliikenteen harjoittajan tekemästä päätöksestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin valtuutuslausekkeen nojalla antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta. Lisätodistuksen kielestä, muodosta ja sisällöstä on säännökset

Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010. Koska komission asetus sisältää nykyisin säännökset lisätodistuksen kielestä, muodosta ja sisällöstä, 3 momentin valtuussäännökseen ei sisällytettäisi valtuutta antaa niitä koskevia tarkempia määräyksiä.

Kuljettajan lisätodistusta koskevat säännökset ovat sisältyneet aiemmin kelpoisuuslain 3 lukuun, jolla on pantu täytäntöön muun muassa lisätodistusta koskevia veturinkuljettajadirektiivin säännöksiä. Toimijat ovat toistaiseksi myöntäneet jossain määrin lisätodistuksia henkilöstölleen. Kaikilla kuljettajilla on oltava lain siirtymäsäännösten mukaan lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018.

12 §. *Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 12 a ja 12 b §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan lisätodistus olisi voimassa toistaiseksi, jos kuljettajan palvelussuhde jatkuu, kuljettajan lupakirja on voimassa, kuljettaja on ylläpitänyt osaamistaan rautatieliikenteenharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvatuin tavoin sekä suorittanut 2 momentissa tarkoitetut näytöt.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuljettajan lisätodistuksen voimassapitämisestä. Säännökset perustuisivat veturinkuljettajadirektiivin 16 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään lisätodistuksen voimassa pysymisen perusteista, sekä määräaikaisten näyttöjen uusimista koskevaan veturinkuljettajadirektiivin liitteeseen VII, jossa säädetään säännöksissä tarkoitetuista määräajoista. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi järjestettävä kuljettajalle 2 momentissa tarkoitetut näytöt. Kuljettajan olisi lisätodistuksen voimassa pitämiseksi momentin 1 kohdan mukaisesti suoritettava hyväksytysti kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn liikkuvan kaluston kuljettamisen tuntemusta koskeva näyttö ja momentin 2 kohdan mukaisesti kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn rataverkon tuntemusta koskeva näyttö vähintään joka kolmas vuosi. Rataverkon tuntemusta koskeva näyttö olisi lisäksi suoritettava aina, kun kuljettaja on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähintään vuoden ajan. Kuljettajan, joka puhuu äidinkielenään muuta kuin rataverkon haltijan määrittämää liikennöintikieltä, lisätodistuksessa määritetty kielitaito rataverkon haltijan määrittämässä liikennöintikielissä olisi momentin 3 kohdan mukaan tarkistettava vähintään joka kolmas vuosi ja aina, kun kuljettaja on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähintään vuoden ajan. Vaatimuksilla pyritään varmistamaan kuljettajan kyky kuljettaa junaa turvallisesti lisätodistuksessa määritellyillä rataosilla.

Kuljettajan pätevyyden ylläpitäminen osallistumalla koulutuksiin ja suorittamalla 2 momentin mukaiset kokeet voitaisiin toteuttaa esimerkiksi siten, että rautatieliikenteen harjoittaja kuvaa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään koulutusmenettelyn, jolla varmistetaan kuljettajien pätevyyden ylläpitäminen. Veturinkuljettajadirektiivin 23 artiklan 8 kohdan mukaan on otettava käyttöön jatkuva koulutusmenettely, jotta varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen. Koulutusmenetelmästä on säännökset veturinkuljettajadirektiivin liitteessä III. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän arviointia koskevissa komission asetuksessa yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (1158/2010/EU) sekä komission asetuksessa yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (1169/2010/EU), jotka ovat parhaillaan päivitettävänä, säädetyissä vaatimuksissa edellytetään toiminnanharjoittajalta pätevyydenhallintajärjestelmää, jossa kuvataan henkilö-

kunnan jatkokoulutus sekä olemassa olevan pätevyyden ja taitojen säännöllinen ajantasaistaminen.

Rautatieliikenteen harjoittaja veloitettaisiin järjestämään kuljettajilleen lisätodistuksen voimassa pitämiseksi 2 momentissa tarkoitetut kokeet. Rautatieliikenteen harjoittaja voisi myös tehdä yhteistyötä oppilaitoksen kanssa koulutuksen järjestämisessä. Jos rautatieliikenteen harjoittaja huolehtisi itse tässä tarkoitettujen kokeiden järjestämisestä, turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvattavan koulutusmenettelyn tulee sisältää käytettävien kouluttajien pätevyyttä sekä pätevyyden ylläpitoa koskevat vaatimukset.

Pykälän 3 momentin mukaan lisätodistuksen voimassaolo päättyisi, jos kuljettajalle myönnetyn lupakirjan voimassaolo päättyy. Kuljettajan lupakirja olisi voimassa tämän luvun 5 §:ssä säädetyin edellytyksin. Momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 9 artiklan 1 kohta, jonka mukaan kuljettajalla on oltava lisätodistuksen myöntämiseksi ja sen voimassa pitämiseksi lupakirja.

13 §. *Lisätodistuksen peruuttaminen tai sen laajuuden rajoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin lisätodistuksen peruuttamisesta ja lisätodistuksen laajuuden rajoittamisesta. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 13 §:ää siltä osin kuin siinä säädetään lisätodistuksen peruuttamisesta. Liikkuvan kaluston kuljettamisen kieltämisestä, josta nykyisin säädetään kelpoisuuslain 13 §:ssä, säädettäisiin jatkossa tämän lain VI osan 1 luvussa. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi 1 momentin mukaan peruutettava antamansa lisätodistus, jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä. Kuljettajaa olisi kuitenkin kuultava ennen lisätodistuksen peruuttamista. Rautatieliikenteen harjoittaja voisi peruuttaa lisätodistuksen kokonaan tai määräajaksi. Peruuttamisen sijasta rautatieliikenteen harjoittaja voisi säännöksen nojalla rajoittaa lisätodistuksen laajuutta. Veturinkuljettajadirektiivin 22 artiklan 2 kohdan a alakohta sallii lisätodistuksen ajan tasaistamisen. Kohta myös edellyttää, että lisätodistusrekisteri päivitetään säännöllisesti.

Rautatieliikenteen harjoittaja veloitettaisiin 2 momentissa ilmoittamaan lisätodistuksen peruuttamisesta ja rajoittamisesta viipymättä asianomaiselle kuljettajalle. Ilmoitusvelvollisuus on tarpeellinen, jotta kuljettaja saisi mahdollisimman pian asiasta tiedon.

Liikenteen turvallisuusvirasto veloitettaisiin 3 momentissa vaatimaan lisätodistuksen antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistuksen tai tekemään lisätarkastuksia, jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä eikä rautatieliikenteen harjoittaja ole peruuttanut todistusta ja virasto saa tilanteesta tiedon

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaisella on pyytänyt lisätodistuksen Suomessa antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistuksen tai tekemään lisätarkastuksia, rautatieliikenteen harjoittaja veloitettaisiin 4 momentissa veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan c alakohdan vaatimusten mukaisesti ratkaisemaan asia neljän viikon kuluessa asiaa koskevan pyynnön saatuaan ja ilmoittamaan päätöksestään pyynnön tehneelle toimivaltaiselle viranomaiselle.

14 §. *Poikkeukset lisätodistusvaatimuksesta.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 14 §:ää. Pykälässä säädettäisiin niistä poikkeuksellisista tilanteista, jolloin kuljettajalta ei edellytettäisi lisätodistusta. Liikkuvan kaluston ohjaamossa tulisi tällöin olla lisäksi avustava kuljettaja, jolla olisi lisätodistus kyseiselle rataverkolla. Pykälä perustuu veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään niistä poikkeuksellisista tilanteista, jolloin lisätodistusta ei vaadita, ja

poikkeuksen edellytyksistä. Kysymys on tilanteista, joissa kuljettaja kuljettaa liikkuvaa kalustoa poikkeuksellisesta syystä sellaisella rataosuudella tai rataverkon osalla, jota hän ei tunne. Tällöin edellytettäisiin, että liikkuvassa kalustossa on avustava kuljettaja, jolla on kyseessä olevan rataosuuden lisätodistus.

Avustavaa kuljettajaa voitaisiin 1 momentin 1 kohdan mukaan käyttää tilanteissa, joissa liikkuva kalusto joudutaan rautatieliikenteen häiriön vuoksi kuljettamaan rataverkon haltijan pyynnöstä toista reittiä, kuin alun perin on suunniteltu tai kun rataa kunnostetaan. Avustavan kuljettajan käyttäminen voi tulla kysymykseen esimerkiksi kiskohiontakoneen käytössä, jolloin hiontakonetta voi kuljettaa ulkomainen veturinkuljettaja, joka on saanut lisätodistuksen kyseisen kaluston kuljettamiseen muussa EU:n jäsenvaltiossa, mutta jolla ei ole lisätodistusta suomalaisille rataosuuksille. Tällöin avustavana kuljettajana toimisi kyseiselle rataosuudella lisätodistuksen saanut kuljettaja, jolla on oltava riittävä kielitaito ulkomaalaisen kuljettajan kanssa kommunikointiin.

Momentin 2 ja 3 kohdassa oikeutettaisiin avustavan kuljettajan käyttäminen museo- ja tavara-liikenteessä poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa. Tavara-liikenteessä tähän vaadittaisiin lisäksi rataverkon haltijan suostumus. Henkilöliikenteessä avustavan kuljettajan käyttäminen olisi mahdollista vain 1 kohdan mukaisissa tapauksissa, mutta museo- ja tavara-liikenteessä voisi jokin muu poikkeuksellinen tilanne tulla kysymykseen.

Avustavan kuljettajan käyttäminen olisi lisäksi mahdollista 4 kohdan nojalla uuden junan tai veturin toimittamisen tai esittelyn yhteydessä ja 5 kohdan nojalla kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja päättäisi ja vastaisi 1 momentissa tarkoitetun avustavan kuljettajan käyttämisestä veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Rataverkon haltija tai Liikenteen turvallisuusvirasto ei voisi edellyttää avustavan kuljettajan käyttämistä. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi kuitenkin ilmoitettava avustavan kuljettajan käytöstä aina etukäteen rataverkon haltijalle.

15 §. Lisätodistusrekisteri. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 45 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan olisi pidettävä antamistaan kuljettajien lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä. Lisätodistusrekisterin sääntely perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/59/EY tarkoitettujen, kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä annettuun komission päätökseen (2010/17/EY). Päätös on laitettava kansallisesti täytäntöön. Päätös on annettu ennen EU:n yleistä tietosuojasetusta. Yleistä tietosuojasetusta sovelletaan kuitenkin täydentävästi yleislakina. Luvun 16 §:ssä säädetään kuitenkin edellä mainittua komission päätöstä täydentävää sääntelyä. Sen osalta kansallinen liikkumavara perustuu tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan.

Rekisteri sisältäisi henkilötietoja, ja rekisterinpitäjän käsittelyn oikeusperusta olisi EU:n yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta eli rekisterinpitäjän lakisääteinen velvollisuus. Velvollisuus rekisterinpitoon pohjautuu veturinkuljettajadirektiivin 22 artiklan 2 kohtaan, joka on nykyään laitettu täytäntöön edellä mainitulla kelpoisuuslain 45 §:llä.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee 1 momentin nojalla tallentaa lisätodistusrekisteriin yksilöintitietona kuljettajan nimen, henkilötunnuksen ja muut yksilöinti- ja yhteystiedot sekä vetu-

rinkuljettajadirektiivissä edellytetyt tiedot. Lisäksi lisätodistusrekisteriin saisi tallentaa tiedot 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä näytön vastaanottajalta saadusta todistuksesta.

Lisätodistusrekisteri tulisi 2 momentin mukaan toteuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/59/EY tarkoitettujen, kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä antaman komission päätöksen (2010/17/EY), jäljempänä komission lupakirjarekisteripäätös mukaisesti.

16 §. *Rautatieliikenteen harjoittajan oikeus saada tietoja lisätodistusrekisteriä varten.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 46 §:ää. Pykälän avulla pyritään varmistamaan, että rautatieliikenteen harjoittaja saa lisätodistusrekisterin pitoa varten tarvittavat tiedot oppilaitoksilta ja näytön vastaanottajilta. Kyseessä on kansallista sääntelyä, joka täydentää komission lupakirjarekisteripäätöstä. Luovutettavat tiedot sisältävät myös henkilötietoja. Siltä sääntelymahdollisuus perustuu yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan. Kansallisen sääntely on yleisen edun mukaista sillä tietojen saaminen rekisteriin on välttämätöntä rekisterinpidon ja lisätodistusjärjestelmän toimivuuden kannalta. Tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdassa todetaan erikseen, että kansallinen oikeusperusta voi tarkentaa asetuksen sääntelyä niiden yhteisöjen osalta, joille tietoja luovutetaan. Toimi on oikeasuhtainen, koska tarvittavat tiedot ovat lähtökohtaisesti vain koulutuksen antajalla ja tietojen saamista rekisteriin koulutuksesta ei voida muuten varmistua.

Oppilaitos ja näytön vastaanottaja veloitettaisiin antamaan salassapitosäännösten estämättä rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheutonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset tiedot, kun kuljettaja on suorittanut hyväksytysti lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen tai 12 §:n 2 momentissa tarkoitettua näytön.

17 §. *Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 47 §:ää, joka perustuu komission lupakirjarekisteripäätöksen liitteen II 6 kohtaan. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja saisi käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuksien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsittelyyn.

Rautatieliikenteen harjoittaja veloitettaisiin poistamaan kuljettajan tiedot rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua viimeisimmästä lisätodistuksessa mainitusta voimassaolon päättymispäivästä. Jos määräajan kuluessa aloitettaisiin kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saisi poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt. Komission lupakirjarekisteripäätöksen täytäntöön panemiseksi annettu valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista (11/2013) kumoutuisi kelpoisuuslain kumoamisen yhteydessä.

18 §. *Tietojen luovuttaminen lisätodistusrekisteristä.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 47 a §:ää. Pykälä perustuu komission lupakirjarekisteripäätöksen liitteen II 4 ja 5 kohtaan. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja saisi luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja vain, jos pykälässä säädetyt edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa. Tietoja ei saisi luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan luvan hakijan tai haltijan yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulisi 2 momentin nojalla 1 momentissa säädetyin edellytyksin ja salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja suomalaisille toimivaltaisille viranomaisille ja muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion rautatie- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle. Tietojen luovutuksen olisi oltava välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Rekisteröidyn oikeudesta saada tietoja menetellään siten kuin henkilötietolaissa, vastaisuudessa Euroopan unionin yleisessä tietosuojasetuksessa, säädetään. Sovellettavaksi tulevat yleiset henkilötietolainsäädännön mukaiset rekisteröidyn oikeudet

Pykälän 4 momentin mukaan tietoa olisi pyydettyä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö olisi perusteltava. Rekisterinpitäjän olisi ilman aiheetonta viivytystä luovutettava pyydetty tiedot, jos pyynnön perustelut ovat riittävät.

Edellä 16 §:ssä ja tässä pykälässä tarkoitetut tiedot voitaisiin pykälän 5 momentin mukaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä rekisterinpitäjän kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen vastaanottaja veloitettaisiin huolehtimaan tietojen luovuttamisen yhteydessä asianmukaisesta tietojen suojauksesta.

Rekisterinpitäjä voi saada tarvittavat tiedot asianosaisilta teknisen käyttöyhteyden avulla. Rekisterinpitäjä voi myös luovuttaa ylläpitämästään rekisteristä tietoja asianosaisille ja viranomaisille teknisen käyttöyhteyden avulla. Rautatieliikenteen harjoittaja rekisterinpitäjänä voisi saada näytön vastaanottajalta ja oppilaitokselta sekä kouluttajalta tarvittavat tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla. Rekisterinpitäjät voisivat myös luovuttaa tietoja teknisen käyttöyhteyden avulla. Teknisen käyttöyhteyden tai muun sähköisen tavan käyttäminen tietojen luovuttamiseen edellyttää kuitenkin, että rekisterinpitäjän kanssa sovitaan siitä, että toimitettavat tiedot kyetään asianmukaisesti suojaamaan. Tietoja voitaisiin luovuttaa sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla vain, jos tietojen saajalla on oikeus käsitellä tietoja henkilötietolain tai muun lain perusteella.

19 §. Rekisterinpitäjän konkurssi. Pykälä vastaisi voimassa olevan kelpoisuuslain 47 b §:ää. Pykälä perustuu komission lupakirjarekisteripäätöksen liitteen II 7 kohtaan. Pykälän 1 momentin mukaan toimintaa jatkava uusi rautatieliikenteen harjoittaja vastaisi lisätodistusrekisterin sisältämien tietojen säilyttämisestä, jos lisätodistusrekisterin ylläpidosta vastannut rautatieliikenteen harjoittaja ajautuu konkurssiin.

Rekisterinpitäjän olisi 2 momentin mukaan siirrettävä pitämänsä lisätodistusrekisteri tietoi-neen Liikenteen turvallisuusvirastolle siinä tapauksessa, että kukaan ei jatkaisi konkurssiin menneen rekisterinpitäjän toimintaa. Tällöin vastuu lisätodistusrekisterin tietojen säilyttämisestä siirtyisi Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Lisätodistusrekisterin säilyttämisestä vastaavan olisi säilytettävä rekisteritietoja 17 §:n mukaisesti.

20 §. Ruotsissa myönnetty lisätodistus. Pykälässä säädettäisiin Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyshyönteessä noudatettavasta Ruotsissa myönnetyn kuljettajakelpoisuuden tunnustamisesta Suomessa. Vastaava säännös on kelpoisuuslain 6 §:n 5 momentissa. Säännös koskisi ainoastaan Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyshyönteessä Suomen valtion raja-alueella

ja rautatieraja-asevilla kuljettajan tehtäviä hoitavaa Ruotsiin sijoittuneiden rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien henkilöstöä. Suomen ja Ruotsin välinen rautatieyhdysliikenne on määrältään vähäistä. Siihen liittyvä rajaliikenne kattaa ainoastaan muutaman kilometrin pituisen osuuden valtion rataverkosta ja Tornion ratapiha-alueen. Liikennettä hoitaa käytännössä muutama Ruotsissa kelpoisuuden saanut kuljettaja.

21 §. *Palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 56 §:ää muutoin, mutta nykyisen sääntelyn lisäksi pykälässä veloitettaisiin rautatieliikenteen harjoittaja ilmoittamaan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi ilmoitettava palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta ja sen päättymisestä viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Jos kuljettajan lupakirjan olisi kuitenkin myöntänyt toisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomaisena, ilmoitus olisi tehtävä asianomaiselle lupakirjan myöntäneelle taholle. Palvelussuhteen päättymisestä tehtävän ilmoitusvelvoitteen osalta pykälä perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 17 artiklan 1 alakohtaan. Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuitenkin tarpeen saada tieto myös kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta muun muassa viraston suorittamaa kelpoisuusvaatimusten valvontatehtävää varten. Virastolla olisi oltava ajan tasalla oleva tieto siitä, minkä rautatieliikenteen harjoittajan palveluksessa kuljettaja kulloinkin työskentelee tai on sen toiminnassa mukana.

Lisäksi pykälän 2 momentissa rautatieliikenteen harjoittaja veloitettaisiin veturinkuljettajadirektiivin 18 artiklan 2 kohdan vaatimusten mukaisesti ilmoittamaan viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevan kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta. Määräajasta ei ole säännöstä voimassa olevassa kelpoisuuslaissa.

8 luku: Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 8 luku sisältäisi säännökset rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavien kuljettajien koulutuksesta ja näytöistä sekä koulutusta järjestävien oppilaitosten ja kuljettajan näytön vastaanottajien hyväksymismenettelyistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt oppilaitoksena muun muassa VR-Yhtymä Oy:n, Proxion Plan Oy:n sekä Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy:n (KRAO) antamaan eritasoisia kuljettajan koulutuksia. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt kelpoisuuslain nojalla noin 30 liikkuvan kaluston kuljettajan tutkinnon vastaanottajaa.

1 §. *Koulutusvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin kuljettajan tehtävässä vaadittavista koulutusvaatimuksista, joita edellytettäisiin kuljettajan pätevyyden saamiseksi. Kelpoisuuslaissa ei nykyisin ole vastaavaa säännöstä. Kuljettajan yleinen ja ammatillinen pätevyys edellyttäisi 1 momentin mukaan lupakirjaan ja lisätodistukseen vaadittavien koulutusten suorittamista. Lisäksi edellytettäisiin, että näytön vastaanottaja on ottanut vastaan kuljettajan tehtävään vaadittavat näytöt hyväksytysti. Kuljettaja saisi suoritettuaan asianmukaiset lupakirjaa ja lisätodistusta koskevat koulutukset ja näytöt kokonaispätevyyden kuljettajan tehtävään.

Lupakirjan ja lisätodistusten saamisen ehdoista säädetään veturinkuljettajadirektiivin III luvussa. Luvun mukaisten perusvaatimusten ohella vaadittaisiin, että kuljettaja on suorittanut hyväksytysti kuljettajan lupakirjaa ja lisätodistusta varten koulutuksen ja veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV mukaiset näytöt, jotka näytön vastaanottaja ottaa vastaan. Veturinkuljetta-

jadirektiivin liitteen IV on sisällöllisesti korvannut komission direktiivin 2014/82/EU Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta yleistä ammatillista tietämystä ja terveydentilaa ja lupakirjaa koskevien vaatimusten osalta sisältämä tarkennettu liite I.

Kuljettajan olisi lupakirjaa koskevan kokeen lisäksi suoritettava hyväksytysti myös lisätodistusta koskevat näytöt, jotka koskisivat liikkuvan kaluston ja rataverkon tuntemusta veturinkuljettajadirektiivin liitteiden V ja VI mukaisesti. Veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI 8. kohdan on korvannut edellä mainitun komission direktiivin 2014/82/EU liite II.

Veturinkuljettajadirektiivin liitteet III, V ja VI sekä komission direktiivin liitteet I ja II on pantu täytäntöön Liikenteen turvallisuusviraston antamalla rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat -nimisellä määräyksellä (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Lisäksi veturinkuljettajadirektiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta kielitaitovaatimusten osalta annetulla komission direktiivillä (EU) 2016/882. Kyseisen komission direktiivin kielitaitovaatimuksia koskeva liite on pantu täytäntöön rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmista annetulla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016).

Pykälän 2 momentissa edellyttäisiin, että 1 momentissa tarkoitetut lupakirjaa ja lisätodistusta koskevat koulutukset olisi järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Lupakirjaan ja lisätodistukseen vaadittavaa koulutusta voisi kuitenkin suorittaa samanaikaisesti, vaikkakin lisätodistus voidaan myöntää vasta, kun kuljettajalla on lupakirja. Lisätodistuskoulutukseen kuuluvia harjoittelujaksoja ei voi kuitenkaan aloittaa ennen kuin 7 luvun 8 ja 9 §:ssä tarkoitetut lääkärintarkastukset ja psykologiset henkilöarvioinnit on tehty hyväksytysti.

Lupakirjaa koskevan koulutusosion olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV vaatimukset. Vaatimuksia on toistaiseksi sisällöllisesti tarkennettu edellä mainitun komission direktiivin 2014/82/EU liitteellä I. Lisäksi 2 momentissa edellyttäisiin, että lisätodistuksessa määritettävät liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa koskevat koulutukset olisi järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Liikkuvaa kalustoa koskevan koulutusosion olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen V vaatimukset.

Rataverkkoa koskevan koulutusosion olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI vaatimukset. Vaatimuksia on toistaiseksi tarkennettu edellä mainituilla komission direktiivin 2014/82/EU liitteellä II ja komission direktiivin (EU) 2016/882 liitteellä. Lupakirjan saadaksesen lupakirjaa hakevan olisi täytettävä 4 §:n 1 momentissa säädetyt vaatimukset. Kuljettajan olisi täytettävä erityisesti kuljettajan tehtävään vaadittavat terveydentilavaatimukset ennen kuin hän voisi osallistua lisätodistuskoulutusten sisältämään käytännön koulutukseen taikka ajoharjoitteluun. Momentti perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 23 artiklaan. Lisäksi kuljettajia koulutettaessa olisi huomioitava, mitä noudatettavista koulutusmenetelmistä säädetään veturinkuljettajadirektiivin liitteessä III.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan tarvittaessa tarkemmat määräykset kuljettajan koulutuksessa sovellettavista koulutusmenetelmistä sekä tehtävässä vaadittavan koulutuksen sisällöstä. Virasto ei enää hyväksyisi koulutusohjelmia eikä määrittäisi niiden sisältöä, jolloin kuljettajien koulutus voitaisiin jatkossa kohdentaa nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla. Malli keventäisi sääntelyä ja hallinnollista taakkaa. Sääntelyn painopiste siirtyisi kohti lopputuotetta eli pätevyyttä, eikä se enää keskittyisi kouluttamisen

yksityiskohtiin, kuten tuntimääriin, joiden määrittämiseen oppilaitoksilla on pedagoginen kompetenssi.

2 §. Näytöt. Pykälässä säädettäisiin kuljettajan pätevyyden saamiseksi ja osaamisen varmistamiseksi annettavista näytöistä sekä tahoista, joiden tehtäviin kuuluu vahvistaa lupakirjaa ja lisätodistusta koskevissa näytöissä kulloinkin käytettävät näytön vastaanottajat. Pykälällä pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 25 artikla, jossa säädetään kuljettajan tutkinnoista. Kelpoisuuslaissa ei nykyisin ole vastaavaa säännöstä.

Pykälän 1 momentin mukaan kuljettajan olisi suoritettava hyväksytysti edellä tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetun lupakirjan tai lisätodistuksen saamiseksi edellytettävän koulutuksen päätyttyä osaamista mittaavat näytöt. Näytön vastaanottajan olisi varmistuttava kuljettajan osaamisesta teettämällä kuljettajalle näytöt, joilla todennetaan, että kuljettaja hallitsee tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot. Näytön vastaanottajana voisi 1 momentin mukaan toimia ainoastaan tehtävään hyväksytty näytön vastaanottaja.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti lupaa varten suoritettavat näytöt ja määrittäisi niissä käytettävät näytön vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 2 momentin mukaan kuvattava näyttöjen vahvistamista ja näytön vastaanottajien määrittämistä koskeva menettely, kun virasto julkaisee II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitetun lupakirjan myöntämisessä noudatettavan menettelyn.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja vahvistaisi veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti lisätodistusta varten suoritettavat näytöt ja määrittäisi niissä käytettävät näytön vastaanottajat. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi 3 momentin mukaan kuvattava näyttöjen vahvistamista ja näytön vastaanottajien määrittämistä koskeva menettely, kun se vahvistaa II osan 7 luvun 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun lisätodistuksen myöntämisessä noudatettavan menettelyn. Pykälän 3 momentilla pantaisiin täytäntöön myös veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 6 kohta. Näytön vastaanottajan olisi lisätodistusta koskevassa näytössä arvioitava kuljettajan kykyä toimia kuljettajana rataverkolla suoritettavalla ajokokeella. Näytössä voitaisiin mitata myös simulaattorin avulla poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa. Lisäksi 3 momentissa säädettäisiin rataverkon tuntemusta koskevan näytön vastaanottamisesta silloin, kun rautatieliikenteen harjoittaja antaa kuljettajalle lisätodistuksen Suomen rataverkolle. Suomen rataverkon tai sen osan tuntemusta koskevan näytön, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt, voisi vastaanottaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja. Momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 3 kohta. Artiklan 3 kohta edellyttää, että kuljettajan lisätodistukseen kuuluva rataverkon tuntemuksen arviointi on suoritettava sen jäsenvaltion viranomaisen toimesta, missä asianomainen rataverkko sijaitsee. Muissa näytöissä Suomessa voitaisiin EU-sääntelyn mukaisesti käyttää myös muiden jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten hyväksymiä näytön vastaanottajia.

Pykälän 4 momentin mukaan näytöt olisi toteutettava siten, että vältetään kaikki eturistiriidat. Näytön vastaanottajana voisi kuitenkin toimia myös henkilö, joka kuuluu lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön. Pykälän 4 momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 4 kohta.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 5 momentissa antamaan tarkemmat määräykset näytöistä ja niiden järjestämisestä.

3 §. Oppilaitoksen hyväksyminen. Pykälässä säädettäisiin rautatiejärjestelmän oppilaitosten ja kouluttajien hyväksymisestä. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 23 §:ää lukuun ottamatta 3 momenttia, jossa tarkoitettu oppilaitoksen velvollisuudesta antaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla säädettäisiin tämän luvun 4 §:n 1 momentissa. Oppilaitoksella tarkoitetaan veturinkuljettajadirektiivin 23 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti myös luonnollista henkilöä, jolloin virasto voisi hyväksyä myös yksittäisiä henkilöitä antamaan koulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi samalla tavalla kaikkia oppilaitoksia, myös luonnollista henkilöä koulutuksen tarjoajana. Pykälään yhdistettäisiin kelpoisuuslain 24 §:n säännökset. Sen sijaan kertauskouluttajien hyväksymisestä luovuttaisiin, koska kukin rautatieliikenteen harjoittaja huolehtisi turvallisuus-johtamisjärjestelmänsä mukaisesti henkilöstönsä kelpoisuuden ylläpidosta.

Pykälä perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 20 artiklan 2 kohtaan. Kohdan mukaan tunnustamisen tulee perustua riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 1 momentin nojalla hakemuksesta hyväksyttävä oppilaitos järjestämään kuljettajien koulutusta tai koulutuksen jotakin osaa, jos oppilaitoksella on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Hakijana olevan oppilaitoksen tulee osoittaa hyväksyntää hakiessaan, että sillä on käytettävissään säännöksessä tarkoitettut resurssit.

Oppilaitos voitaisiin hyväksyä 1 momentin mukaan enintään viideksi vuodeksi. Komissio on antanut suosituksen menettelystä veturinkuljettajien koulutuskeskusten ja veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (veturinkuljettajadirektiivin) mukaisesti (2011/766/EU). Suosituksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen tulisi hyväksyä oppilaitos enintään viiden vuoden määräajaksi. Myös muut tässä luvussa tarkoitettut toimijat hyväksytään enintään viiden vuoden määräajaksi. Samoin rautatielain mukaan turvallisuustodistus myönnetään rautatieliikenteen harjoittajalle ja turvallisuuslupa rataverkon haltijalle aina enintään viiden vuoden määräajaksi. Jos oppilaitos kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, rautatieliikenteen harjoittaja voisi 2 momentin mukaan pyytää, että oppilaitoksen hyväksyntä käsitellään rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaisi 3 momentin nojalla oppilaitoksen hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutettaisiin olennaisesti. Lisäksi virasto tarkistaisi momentin mukaan oppilaitoksen hyväksynnän, jos oppilaitos sitä pyytää. Oppilaitoksen tulisi pyytää uutta hyväksyntää, jos oppilaitoksen järjestämän kuljettajaksi valmistavan koulutuksen laajuus muuttuu olennaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 4 momentissa antamaan veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämistä koskevista perusteista annetussa Euroopan komission päätöksessä (2011/765/EU), jäljempänä komission koulutuskeskuspäätös, tarkoitettujen määräykset oppilaitokselle ja kouluttajalle asetettavista hyväksymisvaatimuksista. Määräykseen sisällytettäisiin muun muassa komission koulutuskeskuspäätöksen 4 artiklan mukaiset koulutuskeskusten kelpoisuusvaatimukset. Voimassa olevassa rautateiden liikenneturvalli-

suus-koulutusta antavia oppilaitoksia koskevista vaatimuksista sekä eräistä kelpoisuuksista ja luetteloinnista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (13/2013) säädetään 4 momentissa tarkoitetuista asioista. Sääntelyn keventämiseksi ja joustavoittamiseksi toimivalta alemmanasteisten normien antamiseksi siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle. Edellä mainittu valtioneuvoston asetus kumoutuisi kelpoisuuslain kumoamisen yhteydessä.

4 §. *Oppilaitoksen velvollisuudet.* Pykälään olisi koottu muun muassa oppilaitoksen, jona voi edellä 3 §:ssä kuvatuin tavoin toimia myös luonnollinen henkilö, velvollisuudet, jotka ovat kelpoisuuslaissa hajallaan eri pykälissä. Komission koulutuskeskuspäätöksen 3 artiklan mukaisesta oppilaitoksen velvoitteesta koulutuksen tasapuolisuuteen säädettäisiin 4 §:n 1 momentissa. Momentti vastaisi kelpoisuuslain 23 §:n 3 momenttia. Rautatielain 35 §:ssä on lisäksi yleissäännös oppilaitosten velvollisuudesta tarjota koulutuspalveluja tasapuolisesti.

Oppilaitos velvoitettaisiin 4 §:n 1 momentissa antamaan kuljettajaksi valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville, kun oppilaitos on hyväksytty antamaan tässä tarkoitettua koulutusta. Oppilaitos velvoitettaisiin kuljettajaksi valmistavaa koulutusta järjestäessään noudattamaan koulutettavien kuljettajien kesken tasapuolisuutta sekä kouluttamaan samoin ehdoin samaan organisaatioon oppilaitoksen kanssa kuuluvan rautatieliikenteen harjoittajan oma koulutettava henkilöstö ja koulutusta tarvitsevat muut henkilöt. Oppilaitoksen tarjoamaan koulutukseen olisi nykyisten vaatimusten mukaisesti päästävä samoin edellytyksin siitä riippumatta, kouluttaako oppilaitos samaan organisaatioon oppilaitoksen kanssa kuuluvan rautatieliikenteen harjoittajan omaa henkilöstöä vai muita koulutusta tarvitsevia henkilöitä.

Oppilaitos vastaisi 2 momentin mukaan kuljettajakoulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai rautatieliikenteen harjoittajaksi pyrkivän kanssa.

Oppilaitos velvoitettaisiin 3 momentissa hakemaan Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää, jos sen antaman koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti. Hakemuksen saatuaan viraston olisi tarkistettava oppilaitoksen hyväksyntä siten kuin tämän luvun 3 §:n 3 momentissa säädetään. Jos oppilaitoksen antaman kuljettajan koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti eikä se ole pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää, virasto voisi tämän lain mukaisesti tarvittaessa peruuttaa oppilaitoksen hyväksynnän.

5 §. *Kuljettajan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestäminen.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 25 a §:ää. Pykälässä säädettäisiin kuljettajaksi valmistavaan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestämisestä. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja voisi huolehtia työnopastuksesta, jos oppilaitoksella ei ole tarvittavia toimintaedellytyksiä antaa työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen.

Veturinkuljettajadirektiivin 23 artiklan 4 kohdassa velvoitetaan jäsenvaltiot huolehtimaan siitä, että kuljettajiksi pyrkivillä on tasapuolinen ja syrjimätön mahdollisuus päästä koulutukseen, jota edellytetään lupakirjan ja lisätodistuksen saamiseksi. Työnopastus on keskeinen osa kuljettajakoulutusta. Rautatiemarkkinoille pyrkiville yrityksille kuljettajakoulutukseen liittyvä työnopastus liikkuvan kaluston kuljettamiseen on osoittautunut ongelmalliseksi, koska niillä ei välttämättä ole työnopastuksessa tarvittavaa liikkuvaa kalustoa eikä työnopastusta antavaa henkilöstöä tai oikeutta toimia rataverkolla. Edellä esitetyn vuoksi on katsottu tarpeelliseksi jatkossakin säätää rautatieyrityksen velvollisuudesta antaa työnopastusta.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatielain 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin voisi velvoittaa markkinoilla jo liikennöintiä harjoittavan rautatieyrityksen tarjoamaan 1 momentissa tarkoitettua työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen sellaisille yhtiöille tai muille yhteisöille, joiden tarkoituksena on aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen. Osoituksena tarkoituksesta käynnistää rautatieliikenteen harjoittaminen voisi olla esimerkiksi myönnetty turvallisuustodistus. Velvollisuus työnopastuksen tarjoamiseen rajoitettaisiin koskemaan tilanteita, joissa työnopastukseen ei ole muutoin tarjolla toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja esimerkiksi sen vuoksi, että alalle pyrkivällä yrityksellä ei ole käytettävissään työnopastukseen tarvittavia resursseja, eikä työnopastus ole hoidettavissa muilla sopimusjärjestelyillä. Yritykset voisivat luonnollisesti sopia työnopastuksesta muissakin tapauksissa. Yritysten väliseen sopimukseen perustuva työnopastus olisi aina ensisijainen malli työnopastuksen järjestämisessä. Lähtökohteisesti työnopastuksessa käytettäisiin työnopastusta pyytävän rautatieliikenteen harjoittajan kalustoa, jos sillä on opastukseen tarvittavaa kalustoa eikä asiasta muuta sovita. Työnopastusta tarjoava rautatieyritys tarjoaisi tällöin sitä pyytävän rautatieliikenteen harjoittajan käyttöön henkilöstöä, jolla on työnopastukseen tarvittava pätevyys.

Rautatieyritys voitaisiin velvoittaa tarjoamaan 2 momentissa tarkoitettua työnopastusta, jos opastusta tarjoamaan velvoitettava rautatieyritys itse harjoittaisi vastaavanlaista liikennöintiä kuin sitä pyytävä tai alalle tulossa oleva yhtiö tai yhteisö aikoo harjoittaa. Työnopastus voisi käytännössä koskea erityyppistä liikennöintiä, esimerkiksi vaihtotyöliikennettä taikka tavara- tai henkilöliikennettä. Momentissa tarkoitettu työnopastus olisi lakisääteinen osa oppilaitoksen kuljettajaksi valmistavaa koulutusta, jonka mukaisen opetuksen järjestämisestä oppilaitos vastaa kokonaisuudessaan. Työnopastusta pyytävän rautatieliikenteen harjoittajan vastuulle jäisi sen käytössä olevaan kalustoon ja rautatieliikenteen harjoittajan toiminnassaan käyttämään rataverkkoon sekä siihen kuuluviin rataosiin perehdyttäminen.

Velvoittaessaan rautatieyrityksen tarjoamaan 2 momentissa tarkoitettua työnopastusta sääntelyelin velvoitettaisiin 3 momentissa ottamaan päätöksenteossaan huomioon, että rautatieyrityksellä olisi riittävät toimintaedellytykset työnopastusta varten ja ettei työnopastus kohtuutonomasti rajoittaisi rautatieyrityksen toimintaa. Edellytyksenä siten olisi, että rautatieyrityksellä on riittävät resurssit toimintansa järjestämiseen siitä huolimatta, että se velvoitettaisiin tarjoamaan työnopastusta muille yrityksille. Työnopastusta annettaessa ei myöskään saisi vaarantaa työnopastusta tarjoavan rautatieyrityksen liikesalaisuuden suojaaja tai sen muita etuja.

Työnopastuksen käytännön järjestelyistä päättäisi 4 momentin mukaan sitä tarjoava rautatieyritys, joka voisi muun muassa päättää, kuinka monta koulutettavaa voidaan ottaa samanaikaisesti opastukseen. Työnopastuksesta olisi 4 momentin mukaan suoritettava palveluja tarjoavalle rautatieyritykselle kohtuullinen korvaus ottaen huomioon opastuksesta aiheutuvat kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Korvauksesta vastaisi työnopastusta pyytävä yhtiö tai yhteisö. Korvauksen olisi oltava tasapuolinen kaikille momentissa tarkoitetuille työnopastusta saaville yhtiöille ja muille yhteisöille. Rautatieyritys voisi tarvittaessa vaatia ennakkomaksun työnopastuksen järjestämisestä tai vakuuden maksun suorittamisesta.

6 §. Näytön vastaanottajan hyväksyminen. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi kuljettajan näytön vastaanottajat. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 27 §:ää. Pykälää kuitenkin muutettaisiin siten, että kuljettajan tutkinnon vastaanottajien sijasta virasto hyväksyisi näytön vastaanottajia. Näytön vastaanottajien tehtävät vastaisivat tutkinnon vastaanottajien tehtäviä. Pykälä perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 20 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään jäsenvaltion asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen oikeudesta säätää muun muassa

tässä tarkoitettujen henkilöiden tunnustamisesta. Kohdan mukaan tunnustamisen tulee perustua riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi 1 momentin mukaan hakemuksesta paitsi kuljettajan lupakirjan myös lisätodistuksen näytön vastaanottajat. Hyväksymisen edellytyksenä olisi, että hakija on perehtynyt erityisesti vastaanottamansa näytön aihepiiriin ja hänellä on riittävää käytännön kokemusta siitä. Näytön vastaanottajat voitaisiin hyväksyä 2 momentin mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten kelpoisuussääntelyssä tarkoitettut muut toimijat.

Näytön vastaanottajan olisi 2 momentin mukaan toteutettava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kuljettajan koulutukseen liittyvät lupakirjaan ja lisätodistukseen oikeuttavat näytöt. Näytön vastaanottajan olisi myös hyväksymisen yhteydessä annettava tätä koskeva vakuutus. Veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklassa edellytetään kuljettajan tutkinnon vastaanottajalta tutkintoja järjestettäessä tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Komission koulutuskeskuspäätöksen 7 artiklassa edellytetään, että kuljettajan tutkinnon vastaanottajat toimivat tutkintoja vastaanottaessaan puolueettomasti ja syrjimättömästi ja ilman koetulosten arviointiin ja näyttöjen toteuttamiseen vaikuttavaa painostusta. Säännöksellä näytön vastaanottaja velvoitettaisiin toteuttamaan tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kuljettajan lupakirjaan ja lisätodistukseen oikeuttavat näytöt. Näytön vastaanottajan olisi näyttöjä järjestäessään ja niiden tuloksia arvioidessaan noudatettava tasapuoli-suutta. Tasapuolisuus ilmenisi esimerkiksi siten, että näyttöjä järjestettäessä niiden arvosteluperusteet olisivat kokelaiden saatavissa. Näyttöön osallistuvalla tulisi olla mahdollisuus tutustua omiin tuloksiinsa, sekä tarvittaessa pyytää näytön uudelleenarviointia, jos tulos on hylätty. Näytön vastaanottajan olisi näytön vastaanotto-oikeutta hakiessaan annettava tasapuolisuudestaan hyväksyväle taholle vakuutus, jonka hakija allekirjoittaisi.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan komission koulutuskeskuspäätöksessä tarkoitettujen tarkemmat määräykset näytön vastaanottajien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä. Määräykseen sisällytettäisiin muun muassa komission koulutuskeskuspäätöksen 8 artiklan mukaiset tutkinnon vastaanottajien kelpoisuusvaatimukset. Rautateiden liikenneturvallisuuskoulutusta antavia oppilaitoksia koskevista vaatimuksista sekä eräistä kelpoisuuksista ja luetteloinnista annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetään 3 momentissa tarkoitettuja asioita. Sääntelyä kevennettäisiin valtuuttamalla Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittavat tarkemmat määräykset.

9 luku: Merenkulku Suomen vesialueella

1 §. *Oikeus merenkulkuun Suomen vesialueella.* Pykälä vastaisi sisällöltään elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain, jäljempänä elinkeinolaki, (122/1919) 4 §:n 1 ja 4 momenttia.

2 §. *Meriliikenteen kabotaasin poikkeukset.* Pykälään siirrettäisiin elinkeinolain 4 §:n 2 ja 3 momentin säännökset niin kutsuttujen kabotaasilupien myöntämisestä. Elinkeinolaissa osoitetaan ministeriö toimivaltaiseksi viranomaiseksi myöntämään kabotaasiliikenteeseen oikeuttava lupa kolmannen valtion alukselle. Tässä ehdotetaan, että luvan myöntäisi liikenteen lupaviranomaisena muutoinkin toimiva Liikenteen turvallisuusvirasto. Luvan myöntämisen kriteereitä ei ole tarkoitus muuttaa, vaikka sanamuotoa on hiukan täsmennetty.

Pykälän ensimmäinen ja toinen momentti vastaisivat asiallisesti elinkeinolain 4 §:n 2 momenttia lukuun ottamatta sitä, että toimivaltaisena viranomaisena olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Lisäksi pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin siten, että nimenomaisesti säädettäisiin luvan

myöntämisen edellytyksenä, että tarkoitukseen ei ole kohtuudella saatavilla Suomen tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta. Tämä vastaa nykykäytäntöä.

Pykälän kolmannessa momentissa, joka vastaa elinkeinolain 3 momenttia, annettaisiin valtioneuvostolle valtuudet säätää vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen johdosta ja vastavuoroisuuden ehdolla, että kyseisen vieraan valtion alukset ovat oikeutettuja ilman 1 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joiltakin sopimuksessa määrätyiltä osin. Tällainen sopimus on tehty Norjan kanssa (Suomen ja Norjan välillä tehty sopimus norjalaisten alusten oikeudesta meriliikenteen kabotaasin harjoittamiseen Suomessa, SopS 95/1996).

Pykälän neljännen momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemiseen liittyvistä selvityksistä. Luvan hakijan on esitettävä selvitys

- 1) siitä, miksi lupaa tarvitaan;
- 2) aluksesta, jolla toimintaa harjoitettaisiin;
- 3) aluksen omistajasta, erityisesti tämän kyvystä huolehti taloudellisista vastuistaan ja velvoitteistaan.

10 luku: Laivaväen pätevydet

1 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin luvun soveltamisalasta. Soveltamisala vastaisi sisällöltään pääosin voimassa olevan laivaväkilain aluksen miehitystä, pätevyksiä ja vahdinpitoa koskevan 2 luvun soveltamisalaa. Luvussa säädettyjä pätevyysvaatimuksia sovellettaisiin siten suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen. Laivaväellä tarkoitetaan kaikkia aluksessa työskenteleviä. Soveltamisalasta suljettaisiin kuitenkin pois nyky lakia vastaavasti eräissä aluksissa työskentelevä laivaväki. Tällaisia aluksia ovat esimerkiksi puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset, joita ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen. Sisäministeriö on valmisteluvaiheessa esittänyt, että poliisin ja pelastustoimen alukset olisi suljettava pois luvun soveltamisalasta puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusten tapaan. Sisäministeriö on myös aiemmassa yhteydessä esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle pelastustoimen alusten sulkemista pois luvun soveltamisalasta. Pelastustoimen aluksia ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen. Valmistelussa päädyttiin kuitenkin siihen, että kaikkiin viranomaiskäytössä oleviin aluksiin sovellettavia säännöksiä ja muutosten vaikutuksia olisi arvioitava tarkemmin. Asia voidaan ottaa esille liikennekaarisäädöshankkeen kolmannessa vaiheessa.

Soveltamisalaan esitetään kuitenkin eräitä muutoksia verrattuna voimassa olevaan sääntelyyn. Lossissa ja proomussa työskentelevään laivaväkeen lukua esitetään sovellettavaksi ainoastaan sellaisten pätevyyksien osalta, jotka koskevat radiohenkilökuntaa. Näin ollen esimerkiksi radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimuksia sovellettaisiin myös lossissa ja proomussa. Lisäksi laivaväki, joka työskentelee sellaisessa ruoppaajassa, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, jäisi luvun soveltamisalan ulkopuolelle. Muutokset ovat luonteeltaan täsmennyksiä voimassa olevaan sääntelyyn, eivätkä merkitse suurta sisällöllistä muutosta, koska nykyisinkään esimerkiksi ruoppaajille ei myönnetä miehitystodistuksia eikä niitä koskien ole erityisiä pätevyysvaatimuksia.

2 §. Määritelmät. Pykälä sisältäisi luvussa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Määritelmät vastaavat sisällöltään pääosin laivaväkilain 2 §:n mukaisia määritelmiä siltä osin kuin määritelmät liittyvät pätevyyskiin. Meripalvelun määritelmää kuitenkin esitetään laajennettavaksi siten, että meripalveluksi voitaisiin laskea myös palvelu sellaisessa huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimessa, johon vaaditaan STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja. Suomessa huvialusten bruttovetoisuus on määritelmällisesti alle 500, mutta muiden lippujen alla on huvialuksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 ja toiminta rinnastettavissa kaupalliseen toimintaan. Muutos mahdollistaisi sen, että tällaisilla aluksilla suoritettu meripalvelu voitaisiin hyväksyä meripalveluksi arvioitaessa pätevyysvaatimusten täyttymistä.

Lisäksi meripalvelun määritelmää täsmennettäisiin siten, että lossilla, joka ei ole vapaasti ohjailtava, suoritettua palvelua ei katsottaisi meripalveluksi.

3 §. Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus. Pykälän 1 momentin mukaan aluksella työskentelevällä olisi oltava pätevyys. Säännös vastaisi sisällöltään laivaväkilain 15 §:n 1 momentin sääntelyä.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksella työskentelevältä voitaisiin vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyyskiä. Osoitetusta pätevydestä annettaisiin pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus. Momentti vastaisi sisällöltään laivaväkilain 15 §:n 1 momentin ja 18 §:n 1 momentin sääntelyä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kelpoisuustodistuksesta. Momentin mukaan henkilöllä, jolla on toisen valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä päällystön pätevyyskirja tai säiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettava lisäpätevyystodistus ja joka työskentelee Suomen lipun alla olevassa aluksessa, olisi oltava pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittava kelpoisuustodistus. Momentti olisi uusi, mutta vastaisi sisällöltään voimassa olevaa oikeustilaa ja STCW-yleissopimuksen vaatimuksia. Säännös esitetään otettavaksi lakiin asian selkiyttämiseksi. STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustamista edellytetään ainoastaan momentissa lueteltujen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten osalta. Muut STCW-yleissopimuksen mukaisesti myönnettyt voimassa olevat pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset, jotka on myöntänyt STCW-yleissopimuksen sopimuspuoli, ovat voimassa Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla sellaisenaan ilman kelpoisuustodistusta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tapauksista, joissa suomalainen alus on rahdattu ulkomaiselle käytettäväksi ETA-valtioiden välisessä liikenteessä. Momentti vastaisi laivaväkilain 15 §:n 7 momenttia.

4 §. Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi sisällöltään miehitysasetuksen 7 §:ää.

5 §. Höyry- ja moottorialuksen konepäällystön pätevyys. Pykälä vastaisi sisällöltään laivaväkilain 15 §:n 2 momenttia.

6 §. *Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset.* Pykälä sisältäisi lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi sisällöltään miehitysasetuksen 8 §:ää.

7 §. *Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset silloin, kuin vuokravene vuokrataan miehitettynä. Pykälä vastaisi laivaväkilain 15 §:n 6 momenttia.

8 §. *Kalastusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset.* Pykälä sisältäisi kalastusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi miehitysasetuksen 9 §:ää.

9 §. *Radioaseman käyttäjän pätevyysvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin radioaseman käyttäjän pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi sisällöltään laivaväkilain 15 §:n 3 momenttia. Pykälän viittaus radiotaajuuksista ja telelaitteista annettuun lakiin päivitetäisiin kuitenkin viittaukseksi tietoyhteiskaareen, jossa nykyisin säädetään radioaseman käyttöön oikeuttavasta pätevydestä. Kyseessä olevan luvun 11 §:n nojalla pätevyystodistuksen myöntäisi Viestintävirasto Kansainvälisen televiestintäliiton radio-ohjesäännön mukaisesti.

10 §. *Aluksen päällikön vähimmäisikä.* Pykälässä säädettäisiin aluksen päällikön vähimmäisiästä. Kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan olisi oltava 20 vuotta täyttänyt. Kotimaan liikenteessä vastaava vähimmäisikä olisi 18 vuotta. Pykälä vastaisi laivaväkilain 24 §:ää.

11 §. *EU:n pätevyyttä koskevien säädösten soveltaminen.* Pykälässä säädettäisiin EU:n pätevyyttä koskevien direktiivien soveltamisesta Suomessa voimassa olevaa laivaväkilain 15 §:n 8 momenttia vastaavasti.

12 §. *Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen ja osoittaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntäisi hakemuksesta pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen ja tallentaisi niitä koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Viestintävirasto myöntäisi kuitenkin 8 §:ssä tarkoitetun radioaseman käyttöön oikeuttavan pätevyystodistuksen Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön mukaisesti. Momentti vastaisi pääosin sisällöltään laivaväkilain 15 §:n 3 momentin ja 17 §:n 1 momentin sääntelyä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen yleiset edellytykset. Sen mukaisesti hakijan olisi iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täytettävä asetetut pätevyysvaatimukset. Hakijan olisi esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Tältä osin momentti vastaisi sisällöltään laivaväkilain 16 §:n 1 momentin ja 17 §:n 1 momentin sääntelyä.

Pykälän 3 momentin mukaan pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto olisi hyväksynyt sekä koulutuksen järjestäjän että annetun koulutuksen ehdotetun lain 11 luvun 1 ja 3 §:n mukaisesti. Edellytys olisi uusi ja seuraisi uudesta 11 luvussa säädetystä koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksymisjärjestelmästä. Kyseisessä luvussa säädettäisiin, että STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa koulutusta tai muuta hallinnon hyväksyntää edellyttävää STCW-yleissopimuksen mukaista koulutusta antavalla koulutuksen järjestäjällä sekä annetulla koulutuksella on oltava Liikenteen turvallisuusviraston hy-

väksyntä. Sekä STCW-yleissopimus että vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttävät tätä. Näin ollen kyseessä olevat uudet vaatimukset on otettava huomioon myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten myöntämisedellytyksissä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuutussäännökset niistä asioista, joista tarkemmat säännökset annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä muun muassa tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista. Momentti vastaisi sisällöltään laivaväkilain 16 §:n 2 momenttia sekä 17 §:n 3 ja 4 momenttia.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin puolestaan niistä asioista, joista Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä. Näitä olisivat muun muassa pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvät menettelyt. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Momentti vastaisi pääosin sisällöltään laivaväkilain 16 §:n 2 momenttia sekä 17 §:n 5 ja 6 momenttia. Valtuutusta kuitenkin täsmennettäisiin ja täydennettäisiin siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä IMO:n ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi myös lisäpätevyysiin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista.

Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta säädettäisiin ehdotetun lain VI osan 1 luvussa, joka sisältäisi kootusti kaikki toimilupien ja pätevyysien peruuttamista koskevan sääntelyn.

13 §. Erityiskoulutus. Pykälässä säädettäisiin laivaväeltä vaadittavasta erityiskoulutuksesta. Pykälä vastaisi sisällöllisesti pitkälti laivaväkilain 18 §:ää erityiskoulutusta koskevan sääntelyn osalta. Vaadittavista lisäpätevyyksistä säädettäisiin ehdotetun lain kyseessä olevan luvun 3 ja 12 §:ssä sekä lain nojalla annettavassa asetuksessa.

Pykälän 1 momentin mukaan aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä erityiskoulutuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan kalastusaluksella työskentelevällä olisi oltava turvallisuuskoulutus.

Pykälän 3 momentti sisältäisi valtuutussäännöksen, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen alustyyppin ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista sekä STCW-yleissopimuksen ja SOLAS-yleissopimuksen sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta. Valtuutussäännöksestä poistettaisiin maininta vaihtoehtoisista pätevyyskirjoista, koska vaihtoehtoiset pätevyyskirjat ovat myös pätevyyskirjoja ja ne sisältyvät siten jo ehdotetun lain kyseessä olevan luvun 12 §:n 4 momenttiin. Niistä ei näin ollen ole tarpeen säätää erikseen.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi puolestaan antaa tarkempia määräyksiä kansimiehen koulutuksesta sekä kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta. Kansimieheltä ei siten enää vaadittaisi pätevyyskirjaa, vaan hänen osaltaan riittäisi kansimiehen koulutuksen suorittaminen. Kansimiehen pätevyyskirjavaatimuksesta luopumis-

ta on selostettu tarkemmin tämän esityksen yleisperustelujen keskeisiä esityksiä koskevassa jaksossa.

14 §. *Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen.* Pykälässä säädettäisiin pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen voimassaolosta sekä siitä kuinka ne voidaan uusida. Pykälä vastaisi asiallisesti laivaväkilain 19 §:ää muutoin, paitsi kadonneita ja tuhoutuneita pätevyyskirjoja ja pätevyystodistuksia koskeva säännös on siirretty nyt tähän lakiin ehdotettavaan IV osan 2 luvun 3 a §:ään, jossa käsitellään kaikkien liikenteen henkilölupaa osoittavien asiakirjojen osalta menettelyä tilanteessa, jossa asiakirja katoaa, tuhoutuu tai varastetaan.

15 §. *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen.* Pykälässä säädettäisiin STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta. Muiden kuin STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen tunnustamisesta säädettäisiin ehdotetun lain puheena olevan luvun 17 §:ssä. Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin laivaväkilain 21 §:ää ja miehitysasetuksen 87 §:ää, josta osa säännöksistä on tarpeen nostaa perustuslain edellyttämällä tavalla lain tasolle.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kirjallisesta hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittavan kelpoisuustodistuksen. Kelpoisuustodistuksella tarkoitettaisiin ehdotetun lain kyseessä olevan luvun 3 §:n 3 momentissa määriteltyä kelpoisuustodistusta. Kelpoisuustodistuksella vahvistettaisiin, että pätevyyskirjan haltija voisi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, perämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai muussa konemestarin tai sähkömestarin toimessa tai hoitaa säiliöaluksen lastitoimintoja. Muissa toimissa ei edellytetä kelpoisuustodistusta STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen tai lisäpätevyystodistusten kyseessä ollessa.

Pykälän 2 momentin nojalla ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja ja lisäpätevyystodistus Liikenteen turvallisuusviraston olisi tunnustettava. Sen sijaan muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tunnustaa pykälän 3 momentin nojalla momentissa säädettyjen edellytysten täytyessä. Näitä edellytyksiä olisivat, että valtio on STCW-yleissopimuksen sopimuspuoli, että valtio on osoittanut IMO:n meriturvallisuuskomitealle, että se on toimeenpannut yleissopimuksen määräykset ja että Euroopan komissio on tunnustanut kyseisen valtion koulutus- ja pätevyyskirjojen myöntämisyjärjestelmän.

Lisäksi edellytettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirastolla ja kyseisen valtion toimivaltaisella viranomaisella on, tai on tekeillä, kahdenvälinen sopimus pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta. Tällaisella kahdenvälisellä sopimuksella tarkoitetaan STCW-yleissopimuksen liitteen I/10 säännössä tarkoitettuja sopimuksia (Undertaking), joilla sitoudutaan siihen, että sopimuksen osapuolet ilmoittavat toisilleen viivytyksettä tekemistään merkittävistä muutoksista STCW-yleissopimuksen mukaisesti toteutetuissa koulutusta ja pätevyyskirjojen myöntämistä koskevissa järjestelyissä. Kyseiset kahdenväliset sopimukset ovat viranomaisten välisiä kansainvälisiä hallintosopimuksia, joilla ei ole viranomaisten ulkopuolelle ulottuvia vaikutuksia. Sopimuksilla sovitaan viranomaisten väliseen yhteistyöhön liittyvistä

kysymyksistä kuten edellä mainittujen muutosten ilmoittamisesta sekä toisen viranomaisen noudattamien pätevyyskirjojen myöntämistä koskevien järjestelyjen tarkistamisesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin lisäedellytyksestä kelpoisuustodistuksen antamiselle tiettyjen toimien osalta. Siten aluksen päällikölle, yliperämiehelle, konepäällikölle ja ensimmäiselle konemestarille kelpoisuustodistus voitaisiin antaa ainoastaan, jos henkilö tuntee Suomen merenkulkualan lainsäädännön siltä osin kuin sillä on merkitystä kyseisen toimen hoitamisen kannalta. Säännös perustuu STCW-yleissopimukseen, jonka liitteen säännön I/10 kohdassa 2 määrätään, että johtotason pätevyyskirjoja tunnustettaessa hallinnon tulee varmistaa, että merenkulkija hallitsee sen kansallisen merenkulun lainsäädännön, jolla on merkitystä aluksella hoidettavien tehtävien kannalta.

Kelpoisuustodistuksesta rekisteriin tehtävästä merkinnästä säädettäisiin ehdotetun lain liikenneasioiden rekisteriä koskevassa V osassa.

Pykälän 5 momentin mukaan kelpoisuustodistukset olisi myönnettävä STCW-yleissopimuksen liitteen säännön I/2 7 ja 8 kohdan mukaisesti. Kyseiset säännökset sisältävät tunnustamista ja kelpoisuustodistuksia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset muun muassa siitä, että kelpoisuustodistus voidaan myöntää vasta sen jälkeen, kun pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen aitoudesta ja voimassa olosta on varmistuttu.

Pykälän 6 momentti sisältäisi valtuutussäännöksen, jonka nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi kelpoisuustodistusta koskevaan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista. Valtuutuksen nojalla olisi tarkoitus antaa määräys miehitysasetuksen 87 §:n 2 momentissa nykyään säädetyistä asiakirjavaatimuksista.

16 §. *Työskentely aluksella kelpoisuustodistuksen hakuaikana.* Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tietyin edellytyksin merenkulkijan työskennellä suomalaisella aluksella kunnes hänen kelpoisuustodistusta koskeva hakemuksensa hyväksytään, kuitenkin enintään kolmen kuukauden ajan. Työskentely aluksella edellyttäisi, että merenkulkijalla olisi saatavilla Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus kelpoisuustodistusta koskevan hakemuksen vastaanottamisesta. Jos päätös kelpoisuustodistuksen myöntämisestä olisi kuitenkin kielteinen, oikeus työskentelyyn lakkaisi heti seuraavassa satamassa. Pykälä perustuu STCW-yleissopimuksen liitteen säännön I/10 kohtaan 5 ja vastaisi laivaväkilain 21 §:n 5 momenttia sekä miehitysasetuksen 87 §:ään.

17 §. *Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen.* Pykälä koskisi muiden kuin STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen tunnustamista. STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta säädettäisiin edellä kuvatulla tavalla 15 §:ssä.

Pykälä olisi uusi ja mahdollistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tunnustaa STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen lisäksi myös EU:n merenkulun ammattipätevyysdirektiivissä (ammattipätevyuden tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY) tarkoitettuja merenkulun säännelyihin ammatteihin liittyviä pätevyyskirjoja, jotka toisen ETA-valtion toimivaltainen viranomainen on myöntänyt. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siten tunnustaa esimerkiksi virolaisten kalastajien kansallisia pätevyyskirjoja, joita se ei voimassa olevan lain nojalla voi tällä hetkellä tunnustaa.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa hakemuksesta tunnustamista koskevan todistuksen myös sellaiselle hakijalle, jolla on ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä muu kuin STCW-yleissopimukseen perustuva kansi- tai konepäällystön pätevyyskirja. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi näin ollen tunnustaa vain kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjat, jotka ovat turvallisuuden kannalta kriittisiä. Muihin merenkulun ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuihin pätevyyskirjoihin ei sovellettaisi tunnustamismenettelyä, vaan niillä voisi toimia suomalaisessa aluksessa ilman tunnustamista kuten nykyisin. Tällainen pätevyys, jolla voi toimia ilman tunnustamistakin, on esimerkiksi kotimaanliikennettä koskeva ETA-valtion kansallinen konemiehistön pätevyys.

Erotuksena STCW-yleissopimuksen mukaisesta kelpoisuustodistuksesta asiakirjasta käytettäisiin termiä tunnustamista koskeva todistus. Sisävesiä koskevat ammattipätevydet tunnustettaisiin kuitenkin kyseessä olevan luvun 10 §:n nojalla sisävesiväylien tavaraj- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 91/672/ETY mukaisesti. Tämä koskee tilanteita, joissa tunnustamista on haettu mainitun direktiivin nojalla.

Pykälän 2 momentin mukaan tunnustamiseen sovellettaisiin ammattipätevyden tunnustamisesta annettua lakia 1384/2015, jolla Suomessa on täytäntöön pantu merenkulun ammattipätevyysdirektiivi. Näin ollen haettaessa tunnustamista koskevaa todistusta Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tunnustamislain 7 §:n 1 momentin mukaisesti asettaa hakijalle vaatimuksen kelpoisuuskokeen suorittamisesta tai enintään kolme vuotta kestävästä sopeutumisaajasta, jos hakijan saaman koulutuksen sisältö on olennaisesti erilainen kuin vastaavan kansallisen koulutuksen sisältö. Hakija saisi valita kumman edellä mainituista korvaavista toimenpiteistä hän suorittaa. Merenkulussa olennainen tekijä tietyissä pätevyyksissä – kuten aluksen päällikön pätevyudessa - saattaa olla esimerkiksi se, että henkilö tuntee kansallisen merenkulun lainsäädännön ja siitä tulevat velvoitteet. Aluksen pitää muun muassa osallistua alusliikennepalvelulain (623/2005) mukaiseen alusliikennepalveluun ja aluksen päällikön tulee tuntea alusliikennepalvelulain mukaiset ilmoitusvelvollisuudet, merilain (674/1994) mukaiset häneen kohdistuvat velvoitteet ja oikeudet sekä meripelastuslaista (1145/2001) tulevat velvoitteet. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi, onko hakijalta tarpeen vaatia kelpoisuuskokeen suorittamista tai tapauskohtaisesti arvioitua pituista sopeutumisaikaa.

Lähtökohtana tunnustamislakia säädettäessä oli, että ammattipätevyden tunnustamisesta vastaavaksi viranomaiseksi säädetään tiettyä ammattia koskevassa erityislainsäädännössä se ammatin sääntelystä vastaavan hallinnonalan viranomainen, jolla on riittävä asiantuntemus ammattitoiminnan sisällöstä. Siten tunnustamislain 4 §:n 1 momentin mukaan oikeudesta harjoittaa ammattia toisessa maassa hankitun ammattipätevyden perusteella päättää sama taho, joka myöntää oikeuden kyseisen ammatin harjoittamiseen Suomessa suoritettua tutkinnon tai koulutuksen perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa merenkulun pätevydet ja lisäpätevydet myöntävä viranomainen. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siten Liikenteen turvallisuusvirasto merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan ammatissa toimimisen edellytyksenä olisi sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa. Vaatimus vastaisi merenkulun ammattipätevyysdirektiivin 53 artiklaa. Merenkulun osalta edellytettäisiin tapauskohtaisesti joko suomen, ruotsin tai englannin taitoa.

18 §. *Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen.* Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta säilyttää alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus, kelpoisuustodistus ja kelpoisuutta koskeva todistus aluksella sekä esittää se asianomaiselle viranomaiselle tämän määräyksestä. Pykälä vastaisi laivaväkilain 22 §:n 2 momenttia. Pykälässä on kuitenkin tunnistettu mahdollisuus, että pätevyyden olemassa olo voi jatkossa olla myös muutoin todennettävissä, esimerkiksi, jos valvovalla viranomaisella on suoraan pääsy lupaviranomaisen rekisteriin.

Ehdotetun lain I osan 1 luvun 1 §:n 9 kohdan mukaisesti todistus voisi olla joko paperimuotoinen tai sähköisesti annettu. Käytännössä sähköinen todistus voi tulla kyseeseen erityisesti kotimaan liikenteessä.

11 luku: Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

Liikenteen palveluista annetun lain 11 luvussa säädettäisiin merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen sisällön hyväksymisestä. Kyse olisi uudesta sääntelystä, joka perustuisi STCW-yleissopimukseen ja vähimmäiskoulutusdirektiiviin.

Merenkulkijoiden koulutusvaatimukset perustuvat pääosin STCW-yleissopimukseen ja siihen liittyvään STCW-säännöstöön. STCW-yleissopimuksen sääntö I/6 edellyttää, että sopimusosapuolten on varmistettava, että merenkulkijoiden koulutusta ja arviointia hallinnoidaan, valvotaan ja seurataan STCW-yleissopimuksen mukaisesti. STCW-yleissopimusta vastaavat merenkulun koulutusta ja arviointia koskevat säännökset on annettu vähimmäiskoulutusdirektiivillä. Vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttää, että jäsenvaltio varmistaa, että merenkulkijat saavat STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen, pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen (3 artikla). Lisäksi direktiivi edellyttää, että jäsenvaltio nimeää toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen, joka hyväksyy koulutuksen (6 artikla).

STCW-yleissopimus ja vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttävät lisäksi, että merenkulkijoille annettavat yksittäiset STCW-yleissopimuksen mukaiset koulutukset ovat hallinnon eli jonkin viranomaistahon hyväksymiä. Luvussa ehdotetaan koulutusten hyväksymistä koskevaa toimivaltaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka myöntää nykyisin laivaväkilain nojalla kaikki STCW-yleissopimukseen perustuvat merenkulun pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset.

1 §. *Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta arvioida ja hyväksyä merenkulun koulutuksen järjestäjiä. Pykälässä olisi säännökset hyväksynnän hakemisesta ja hyväksynnän saamisen edellytyksistä. Säännös perustuisi edellä kuvattuihin STCW-yleissopimuksen sääntöön I/6, sitä tarkentavaan STCW-säännöstöön sääntöön A-I/6, ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 3 ja 6 artiklaan, jotka edellyttävät viranomaishyväksyntää tietyiltä merenkulun koulutuksen järjestäjiltä.

Pykälän 1 momentin mukaan STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun koulutusta saisi antaa sellainen koulutuksen järjestäjä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut ja hyväksynyt mainitun yleissopimuksen mukaisesti. Tarkoituksena olisi, että virasto hyväksyisi merenkulun koulutuksen järjestäjät, jotka antavat sellaista koulutusta, joiden perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto antaa merenkulun pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen. Tällaisia pätevyyskirjaan ja lisäpätevyystodistukseen johtavia koulutuksia annetaan pääsääntöisesti ammattikorkeakouluissa ja merenkulun oppilaitoksissa.

Tietyiltä STCW-yleissopimuksen mukaisilta merenkulun koulutuksilta edellytetään hallinnon hyväksyntää, mutta koulutuksista ei kuitenkaan sopimuksen mukaan tarvitse antaa lisäpätevyystodistusta. Koulutuksen järjestäjältä ei hyväksyntää edellytetä. Tällaisten koulutusten järjestämiseen ei tarvitse hakea koulutuksen järjestäjän hyväksyntää vaan riittää, että koulutuksen sisällölle haetaan tämän luvun 3 §:n mukaista hyväksyntää.

Pykälän 2 momentin mukaisesti hyväksyntää haettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolta. Virasto arvioisi, täyttääkö koulutuksen järjestäjä vaatimukset ja edellytysten täytyessä virasto hyväksyisi koulutuksen järjestäjän. STCW-yleissopimuksessa ja siihen liittyvässä STCW-säännöstössä on vaatimukset koulutuksen järjestäjille, jotka antavat kyseisen sopimuksen mukaista koulutusta. Vaatimuksista määrätään STCW-säännösten säännössä A-I/6 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 17 artiklassa. Niiden mukaan kouluttajilla, valvojilla ja arvioijilla on oltava koulutuksen erityisalueeseen ja tasoon soveltuva pätevyys. Esimerkiksi navigointia voi opettaa henkilö, jolla on siihen tarvittava pätevyys ja kokemus. Lisäksi säännöstössä on sellaisia henkilöitä koskevia vaatimuksia, jotka ohjaavat simulaattorilla suoritettavaa koulutusta. Säännöstö edellyttää muun muassa, että tällaisen henkilön on pitänyt saada ohjausta opetusmenetelmistä, joissa käytetään simulaattoria, ja hänellä on oltava käytännön kokemusta simulaattorin käytöstä.

Jos koulutuksen järjestäjä hakee hyväksyntää 1 §:n 3 momentin nojalla erityisestä syystä, Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi, täyttääkö koulutuksen järjestäjä edellytykset, joista säädetään 2 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan koulutuksen järjestäjän arviointi voisi sisältää koulutuksen järjestämiseen käytettävien tilojen ja välineiden arvioinnin. Uuden koulutuksenjärjestäjän kyseessä ollessa olisi yleensä tarpeen arvioida koulutuksen järjestämiseen käytettävät tilat ja välineet. Tilojen ja välineiden arviointi voisi tulla kysymykseen esimerkiksi myös siinä tilanteessa, että koulutuksen järjestäjän antaa sellaista koulutusta, joka edellyttää simulaattorin käyttöä. Tällöin voi olla tarpeen mennä koulutuksen järjestämiseen käytettäviin tiloihin arvioimaan, vastaavatko laitteet vaatimuksia. Tilanteessa, jossa koulutuksen järjestäjä järjestää sellaista koulutusta, joka ei vaadi erityisiä tiloja tai välineitä, tarvetta tilojen ja välineiden arviointiin ei puolestaan olisi. Arviointi koskee koulutuksen järjestämiseen käytettäviä tiloja ja välineitä ja kattaa siten myös tilanteet, joissa koulutuksen järjestäjä käyttää toisen koulutuksen järjestäjän tai muun tahon tiloja tai välineitä koulutuksen järjestämiseen.

Pykälän 3 momentin nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen koulutuksen järjestäjän, jonka antama koulutus johtaa muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi se, että jokin tietty koulutus on tarkoituksenmukaista järjestää aluksella tai että Suomessa ei järjestetä tiettyä merenkulun koulutusta, vaan koulutusta annetaan ulkomailla. Merenkulun koulutusvaatimuksista määrätään STCW-yleissopimuksen lisäksi myös muissa kansainvälisissä merenkulun pätevyysvaatimuksia koskevissa sopimuksissa ja IMO:n asiakirjoissa. Esimerkiksi suurnopeusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset perustuvat High-Speed Craft (HSC) -säännöstöön ja dynaamisesti kannatellun aluksen laivaväen pätevyysvaatimukset perustuvat Dynamically Supported Craft (DSC) -säännöstöön. Näissä säännöstöissä on koulutusta koskevia vaatimuksia. HSC- ja DSC-säännöstöihin perustuvia koulutuksia ei nykyisin järjestetä Suomessa, koska Suomessa ei tällä hetkellä ole säännöstöjen soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Jos kyseisten säännöstöjen soveltamisalaan kuuluva alus rekisteröidään Suomen alusrekisteriin, voi olla tarpeen hyväksyä ulkomainen koulutuksen järjes-

täjä, joka antaa tarvittavaa koulutusta aluksella työskentelemiseksi. Myös matkustaja-alusvarustamot, joissa koulutusta tarvitsevan henkilöstön määrä on suuri, rakennuttavat ja käyttävät koulutuskeskuksia muualla kuin Suomessa ja niiden antamia koulutuksia voi olla tarpeen hyväksyä.

Hyväksyntä annettaisiin 4 momentin nojalla toistaiseksi, mutta se voitaisiin erityisestä syystä antaa määräajaksi. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi se, että koulutuksen järjestäjä hakee hyväksyntää määräajaksi tai kyseessä on muu väliaikainen järjestely. Hyväksynnästä annettaisiin koulutuksen järjestäjälle päätös.

Pykälän 5 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä koulutuksen järjestäjää koskevista vaatimuksista. Asetuksessa voitaisiin säätää esimerkiksi STCW-yleissopimuksen säännössä A-I/6 mukaisista kouluttajien pätevyysvaatimuksista. Asetuksessa voi olla tarpeen säätää myös laitteita ja todistuksia koskevia vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

2 §. *Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen koulutuksen järjestäjän hyväksymisen edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä, jotka sellaisen koulutuksen järjestäjän tulee täyttää, joka hakee hyväksyntää 1 §:n 3 momentissa tarkoitettua erityisestä syystä. Koulutuksen järjestäjä voitaisiin hyväksyä sillä edellytyksellä, että sillä on opetushenkilöstö, jolla on hyvä ammatillinen osaaminen koulutusta koskevasta merenkulun osa-alueesta ja tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot. Opetushenkilöstöä koskeva vaatimus on vastaavanlainen kuin mitä rautatieliikenteen kuljettajakoulutusta antavalta oppilaitokselta ja kouluttajalta edellytetään tämän lain II osan 8 luvun 3 §:ssä. Lisäksi koulutuksen järjestäjällä tulisi olla laadunhallintajärjestelmä. Laadunhallintajärjestelmä voisi olla esimerkiksi ISO-standardiin perustuva laadunhallintajärjestelmä tai muu vastaava järjestelmä.

3 §. *Merenkulun koulutuksen hyväksyminen.* Pykälässä säädettäisiin merenkulun koulutuksen hyväksymisestä. Säännös perustuu STCW-yleissopimukseen, siihen liittyvään STCW-säännöstöön ja vähimmäiskoulutusdirektiiviin, jotka edellyttävät, että merenkulkijoille annettava STCW-yleissopimuksen mukainen koulutus on hallinnon hyväksymä. Esimerkiksi STCW-säännösten II luvun säännöissä II/1 ja II/2 edellytetään, että komentosiltavahdin vahtipäällikön, aluksen päällikön ja yliperämiehen on täytynyt läpäistä hyväksytty koulutus, jos he työskentelevät aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500.

Koulutuksen järjestäjän olisi haettava hyväksyntää järjestämilleen koulutuksille. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi hakemuksesta STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen. Momentin nojalla voitaisiin hyväksyä myös 1 §:n perusteluissa mainitut sellaiset koulutukset, joiden osalta STCW-yleissopimus edellyttää hallinnon hyväksyntää, mutta jonka koulutuksen järjestäjältä hyväksyntää ei edellytetä. Esimerkiksi matkustaja-alusten henkilökunnalla, jolla on hälytysluettelossa määrätty vastuu matkustajien avustamisesta hätätilanteissa, on oltava väkijoukkojen hallintaa koskeva koulutus, jonka on oltava hallinnon hyväksymä (STCW-säännösten kohta A-V/2.1). Varustamot voivat järjestää tällaisia yksittäisiä kursseja aluksella. Niiltä ei kuitenkaan edellytetä 1 §:n mukaista koulutuksen järjestäjän hyväksyntää. Jos varustamo järjestää tällaisia koulutuksia, sen on haettava järjestämälleen koulutukselle tämän pykälän mukaista hyväksyntää. Tällaisia koulutuksen järjestäjiä ei koske STCW-yleissopimuksen säännön I/8 mukaiset laatuvaatimukset eivätkä ne kuulu 5-vuotisauditointien piiriin.

Virasto voisi erityisestä syystä hyväksyä myös muun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavan merenkulun koulutuksen. Kyse olisi sellaisten koulutuksen järjestäjien antamista koulutuksista, jotka on hyväksytty tämän luvun 1 §:n 3 momentin nojalla erityisestä syystä. Arvioinnin kohteena olisivat koulutuksen sisältö ja koulutuksen järjestelyt. Tarkoituksena on, että koulutus olisi hyväksytty ennen koulutuksen aloittamista.

Koulutuksen hyväksymisen edellytyksistä säädettäisiin 2 momentissa. Koulutuksen järjestäjällä tulisi olla yksityiskohtainen kirjallinen opetussuunnitelma, joka sisältää pätevyysvaatimusten saavuttamisen kannalta tarpeelliset opetusmenetelmät, menettelytavat ja opetusmateriaalin. Opetussuunnitelmat, menettelytavat ja opetusmateriaali voitaisiin arvioida koulutuksen järjestäjän toimittamien asiakirjojen perusteella. Koulutuksen järjestäjän tilat ja välineet tulisivat olla sellaiset, että ne vastaavat annettavia koulutuksia. Nämä vaatimukset perustuvat STCW-säännösten A-I/6 säännön kohtaan 1.1 ja vähimmäiskoulutusdirektiivin 17 artiklan 2 kohdan a alakohtaan.

Momentin 3 kohta koskisi sellaisia koulutuksia, jotka on hyväksytään 3 §:n 1 momentin nojalla erityisestä syystä. Kohta kattaisi sellaiset edellytykset, jotka perustuvat muuhun kansainväliseen velvoitteeseen kuin STCW-yleissopimukseen, IMO:n tai ILO:n ohjeisiin tai suositukseen tai kansalliseen vaatimukseen, joiden tarkoituksena olisi varmistaa koulutuksen riittävä taso.

Tällaisia koulutusten sisältöjä koskevat edellytykset voivat perustua esimerkiksi 1 §:n 3 momentin perusteluissa mainittuihin kansainvälisiin säännöstöihin kuten HSC- ja DSC-säännöstöihin. Myös esimerkiksi raakaöljypesukurssit johtavat lisäpätevyystodistukseen, joka perustuu IMO:n päätöslauselmaan. Lisäksi ILO:n (International Labour Organization) asiakirjoista voi tulla tiettyjä koulutusvaatimuksia, jotka koskevat merenkulkua. Esimerkiksi matruusin koulutus on aiemmin ollut ILO:n sääntelemää, mutta se on sittemmin siirretty STCW-yleissopimuksen piiriin. Tämän lain nojalla säädetty kansallinen vaatimus olisi sellainen koulutus, jonka sisältöä ei säännellä Opetushallituksen määrittämässä tutkinnon perusteissa. Esimerkkinä tällaisesta koulutuksesta on katsastusaluksen kuljettajankirja B:n saamiseksi edellytettävä koulutus, jota koskevista vaatimuksista säädetään miehitysasetuksessa.

Lisäksi jos pätevyyskirja perustuu kansalliseen vaatimukseen, hyväksymisen edellytyksiä arvioitaessa voitaisiin katsoa, täyttääkö koulutus Opetushallituksen määrittämässä tutkinnon perusteissa olevat vaatimukset. Tämä voisi tulla kyseeseen esimerkiksi sellaisessa tapauksessa, jossa verrataan, sisältääkö ylempään pätevyyskirjaan vaadittava koulutus myös alempaan pätevyyskirjaan vaadittavan koulutuksen. Esimerkiksi verrattaisiin merikapteenin ja kotimaanliikenteen laivurin koulutusta toisiinsa. Tämä tehtäisiin oppilaitoksen hakemuksen perusteella. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myöntää kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjan merikapteenin koulutuksen perusteella.

Koulutuksen järjestäjä veloitettaisiin 3 momentissa hakemaan hyväksyntää uudelleen, kun koulutusvaatimukset muuttuvat olennaisesti. Koulutusvaatimukset kattavat myös koulutuksen järjestäjän tilat ja välineet ja jos niitä koskevat vaatimukset muuttuvat olennaisesti, hyväksyntää olisi haettava uudestaan. Momentissa veloitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto tiedottamaan koulutuksen järjestäjille, kun koulutusvaatimuksiin on tulossa sellaisia muutoksia, jotka edellyttävät uutta hyväksyntää.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 4 momentissa antamaan tarkempia teknisiä määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä. Määräyksissä sovellettaisiin ensisijaisesti STCW-yleissopimusta. Jos koulutuksen sisältövaatimus tulee muusta IMO:n asiakirjasta, esimerkiksi ohjeesta tai suosituksesta, määräyksessä voitaisiin antaa suosituksiin perustuvia tarkentavia määräyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä myös hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista. Koulutuksen järjestäjältä voitaisiin edellyttää esimerkiksi kurssikohtaista vastaavuustaulukkoa, jossa on eritelty, mitä koulutusta koulutuksen järjestäjä antaa ja mitä STCW-yleissopimuksen tai säännösten vaatimusta se vastaa.

4 §. Arviointi. Pykälän nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tehdä arviointeja hyväksymilleen koulutuksen järjestäjille ja koulutuksille. Arvioinnilla olisi tarkoitus varmistaa, että merenkulkijoille annettava koulutus seurataan ja että se vastaa tosiasiallisesti niitä vaatimuksia, joiden perusteella hyväksyntä on annettu. Pykälä perustuu STCW-yleissopimuksen sääntöön I/6, joka edellyttää, että merenkulkijoiden koulusta valvotaan ja seurataan. Myös yleissopimuksen sääntö I/8 edellyttää, että koulutusta seurataan jatkuvasti laadunvarmistusjärjestelmän avulla sen varmistamiseksi, että määritellyt tavoitteet saavutetaan. Arviointi voisi kohdistua myös muihin kuin STCW-yleissopimuksen mukaisiin koulutuksen järjestäjiin, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on erityisestä syystä hyväksynyt.

Arvioinnissa tarkastettaisiin, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt luvun 1-3 §:n koulutusta ja koulutuksen järjestäjää koskevia vaatimuksia. Arvioinnissa tarkastettaisiin siten muun muassa, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt STCW-yleissopimusta tai STCW-yleissopimusta, tai muuta kansainvälisesti vahvistettua tai kansallisesti hyväksyttyä vaatimusta. Muulla kansainvälisesti vahvistetulla vaatimuksella tarkoitetaan tässä yhteydessä muun muassa edellä mainittuja muita kansainvälisiä säännöstöjä kuten HSC- ja DSC-säännöstöjä tai IMO:n päätöslauselmia, ohjeistuksia ja suosituksia, joissa on merenkulun koulutusta koskevia vaatimuksia. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on erityisestä syystä hyväksynyt koulutuksen järjestäjän, joka antaa kansalliseen vaatimukseen perustuvaa koulutusta, tarkastettaisiin, että koulutusta annetaan kansallisesti hyväksytyjen vaatimusten mukaisesti. Kyse olisi lähinnä sellaisesta koulutuksesta, jonka sisältöä ei säännellä opetushallinnon määräyksellä annetuissa tutkimuksen perusteissa. Esimerkkinä tällaisesta koulutuksesta on kalastusaluksen kuljettajankirja ja B:n saamiseksi edellytettävä koulutus, jota koskevista vaatimuksista säädetään miehitysasetuksessa.

Arvioinnissa olisi tarkoitus mennä koulutuksen järjestäjän tiloihin arvioimaan, että koulutus toteutetaan hyväksytyyn kurssiohjelman mukaisesti, koulutuksen järjestäjällä on tarvittavat välineet ja opetushenkilökunnalla on tarvittava pätevyys. Arviointeja olisi tarkoitus tehdä riittävän usein, esimerkiksi kahden vuoden välein.

Pelkästään koulutusta voi olla tarpeen arvioida siinä tilanteessa, että hyväksytty koulutuksen järjestäjä ryhtyy antamaan uutta koulutusta tai kyseessä on aluksella annettava koulutus.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkempia teknisiä määräyksiä väliarvioinnissa tarvittavista asiakirjoista. Tarvittavat asiakirjat voivat koskea esimerkiksi sisäisen auditoinnin tuloksia, jos koulutuksen järjestäjä ei ole STCW-yleissopimuksen mukaisen arvioinnin piirissä. Jos on kyse ulkomaisesta koulutuksen järjestäjästä, väliarvioinnissa voi olla tarpeen pyytää tiedot hyväksynnästä, jonka paikallinen toimivaltainen viranomais on antanut koulutuksen järjestäjälle.

5 §. Koulutuksen järjestäjän ilmoitusvelvollisuus. Pykälässä säädettäisiin hyväksytyyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudesta ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi muun muassa arvioida, täyttyvätkö lupaedellytykset edelleen vai tarvitseeko koulutuksen järjestäjä tai annettava koulutus uuden luvan tai auditoinnin. Ilmoitusvelvollisuus koskisi vain olennaisia muutoksia annetuissa tiedoissa. Näin ollen pienistä muutoksista, joilla ei olisi vaikutusta koulutuksen järjestäjän tai koulutuksen hyväksymisedellytysten täyttymiseen, ei tarvitsisi ilmoittaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa pykälän 2 momentin nojalla tarkemmat määräykset pykälässä tarkoitetuista ilmoitettavista tiedoista ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

12 luku: Luvanvarainen lentotoiminta

Lain II osan 12 luvussa käsiteltäisiin luvanvaraista lentotoimintaa. Erityisesti kyse olisi ilmailukäytöstä, lentoliikenteestä, mutta luku sisältäisi myös säännökset lentotyöstä. Säännökset on siirretty ilmailulaista jäljempänä erikseen kuvattavin vähäisin muutoksin. Muista liikenne- ja lentomuodoista poiketen ilmailun kansallinen sääntely on keskitetty yhteen lakiin, ilmailulakiin. Poikkeuksena tästä säännöstä on laki lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011), jossa säädetään kansallisesta lentoasemaverkostosta, mutta muutoin kaikki laintasoinen sääntely on ilmailulaissa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään myös ilmailulaista siirrettäviksi kauko-ohjattua lentotoimintaa koskevat lupasäännökset. Kyseisiä säännöksiä ei ole toistaiseksi saatettu voimaan, sillä Suomen tavoitteena on kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta mahdollisimman liberaali sääntely. Kauko-ohjatun toiminnan lähtiessä yleistymään, ja kun tunnustettiin, että Suomessa on osaamista ja tietotaitoa kauko-ohjatun lentotoiminnan kehittämiseen ja kaupalliseen toimintaan, haluttiin ilmailulakiin luoda valmiudet ottaa käyttöön kansallisia viiranomaislupia. Näitä lupasäännöksiä voitaisiin tarvita, jos lupia edellytettäisiin sellaisissa maissa, joihin suomalaiset toimijat haluaisivat toimintaansa laajentaa. Lupasääntelyn käytön otosta päätettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

1 §. Määritelmät. Pykälään ehdotetaan kuutta määritelmää.

Chicagon yleissopimuksella tarkoitettaisiin kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949).

EASA-asetuksella tarkoitettaisiin yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008.

ECAC:lla tarkoitettaisiin Euroopan siviili-ilmailukonferenssia.

Kauko-ohjatun lentotoiminnan luvalla tarkoitettaisiin kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa.

Lentoliikenneasetuksella tarkoitettaisiin lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008.

Ulkosuhdeasetuksella tarkoitettaisiin jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 847/2004.

2 §. Lentoliikenne. Pykälän perustana on ilmailulain 63 §, johon verrattuna tähän säännökseen ehdotetaan lisättäväksi uusi 1 momentti, joka sisältää lentoliikenteen määritelmän. Lentoliikenteellä tarkoitettaisiin lentoa tai lentosarjaa, jolla kuljetetaan matkustajia, rahtia ja/tai postia korvausta tai vuokraa vastaan, johon tarvittaisiin jatkossakin lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa. Liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa.

Pykälän 2 momentin säännökset vastaavat asiallisesti ilmailulain 63 §:n 1 momenttia sellaisena kuin se on muutettuna laissa 61/2016. Liikenneluvan hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä edellytetään hyvämaineisuuksi. Pykälää muutetaan siten että hyvämaineisyyden todistamista koskevaa Oikeusrekisterikeskuksen lausuntoa ei edellytetä enää jatkossa. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi henkilön hyvämaineisyyden oikeusrekisterikeskuksen rikosrekisteriotteesta samaan tapaan kuin muissa liikennemuodoissa, joissa on vastaava vaatimus.

Pykälän 3 momentin säännökset vastaavat ilmailulain 63 §:n 2 momenttia. EU:n lentoliikenneasetuksen 12 artiklan mukaisesti jäsenvaltion on määriteltävä, edellyttääkö se käytössä olevien ilma-alusten rekisteröintiä kansalliseen rekisteriin vai yhteisössä, siis Euroopan unionissa.

3 §. Lentoliikenne. Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa. Pykälän säännökset vastaavat ilmailulain kumottavaa 64 §:ää.

4 §. Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä. Pykälän kieliasua yksinkertaistetaan ja selkeytetään. Pykälä vastaa asiallisesti ilmailulain kumottavaa 66 §:ää.

5 §. Rajoitettujen liikenneoikeuksien jakaminen. Pykälässä tarkennettaisiin menettelyä silloin, kun liikenneoikeuksien käyttöä on rajoitettu lentoliikennesopimuksella. Liikennöintilupa tarvitaan Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavaan säännölliseen lentoliikenteeseen silloin, kun liikenneoikeuksien käyttöä on rajoitettu lentoliikennesopimuksella. Pykälä vastaa asiallisesti ilmailulain 67 §:ää.

6 §. Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä. Pykälässä määritellään ei-säännöllinen lentoliikenne. Pykälä vastaa sisällöllisesti ilmailulain 68 §:ää. Pykälän 1 momentissa säännellään Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuudesta kieltää ETA-alueen lentoyhtiön harjoittama ei-säännöllinen lentoliikenne silloin, jos siitä aiheutuu samalla reitillä säännöllistä lentoliikennettä harjoittavalle yhtiölle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia.

EU:ssa on parhaillaan vireillä asetuksen (EU) N:o 868/2004 uudistaminen, joka koskisi tilanteita, joissa kolmannen maan tai kolmannen maan yhteisön käyttöön ottama kilpailuun vaikuttava käytäntö on mahdollisesti aiheuttanut vahinkoa tai vahingon uhkaa unionin lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille.

Liikenteen palveluista annetun lain II-vaiheen valmistelun aikana on herännyt keskustelua siitä, onko nyt tarkasteltavana olevan pykälän sanamuoto harhaanjohtava. Pykälällä ei ole haluttu rajoittaa kilpailua, vaan puuttua tilanteisiin, joissa ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen aiheuttaa säännöllisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa johtuen siitä, että ei-säännölliseen lentoliikenteeseen sovelletaan eri sääntöjä kuin säännölliseen lentoliikenteeseen, jolloin kilpailu vääristyy. On keskusteltu pitäisikö taloudellisen haitan sijasta arviointikriteerinä olla esimerkiksi kilpailun vääristyminen.

Pykälän sanamuotoa ei tässä vaiheessa esitetä muutettavaksi muutoin kuin teknisluonteisesti, vaan sitä tarkistetaan yhdenmukaiseksi EU-lainsäädännön kanssa kun käynnissä oleva EU-hanke päättyy.

7 §. *Lentoliikenne Suomen alueen yli.* Pykälän kieliasua on selkeytetty. Pykälä vastaa sisällöllisesti ilmailulain 69 §:ää.

8 §. *Lentotyölupa.* Pykälässä olisi viittaus lentotoiminta-asetuksen erityislentotoimintaa koskeviin säädöksiin. Pykälä vastaa muutoin ilmailulain 70 §:ään, mutta kansalliseen toimivaltaan jäävän erityislentotoiminnan osalta ehdotetaan kevennyksiä. Tällä hetkellä lentotyö on ollut joko luvanvaraista tai sallittua ilman lupaa. EU-lainsäädännössä ollaan erityisesti harrasteluonteisen toiminnan osalta keventämässä toimintaa koskevia vaatimuksia. Yhtenä keventämisen keinona on luvanvaraisuuden rinnalle tuotu ilmoituksenvaraisuus. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi jatkossa mahdollisuus sallia luvanvaraisen ja ilman lupaa harjoitettavan lentotyön osalta ilmoituksenvarainen toiminta. Sama keventämisen mahdollisuus esitetään sisällytettäväksi myös kansalliseen lainsäädäntöön. Kansallisia sääntöjä sovelletaan muun muassa historiallisilla ilma-aluksilla toimittaessa.

9 §. *Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa.* Pykälä vastaa ilmailulain 73 §:ää.

10 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälän 1 momentti vastaa asiallisesti ilmailulain 160 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädettyä lentotoimintaluvan haltijan varautumisvelvollisuutta, ja pykälän 2 momentti vastaa ilmailulain 160 §:n 3 momenttia siltä osin kuin siinä säädetään alemmanasteisen sääntelyn antamismahdollisuudesta.

13 luku: Lentomiestien pätevyudet ja koulutus

1 §. *Lentäjä, matkustamomiestien jäsen ja kauko-ohjaaja.* Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiestien vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa komission lentomiestienasetuksessa (EU) N:o 1178/2011. Pykälässä säädetään, että siltä osin kuin EU-asetuksia ei sovelleta, on ilma-aluksen ohjaamomiestien jäsenellä oltava lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpoisuuksineen sekä lääketieteellinen kelpoistodistus.

2 §. *Ilmailun henkilölupien myöntäminen.* Pykälässä säädetään että Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettu ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiestien lupa, silloin kun luvan lajin mukaiset myöntämisen edellytykset täyttyvät. Lisäksi pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan olemassaolon todentamiseksi tarvittavat lupakirjat ja todistukset. Pykälän perustana ovat ilmailulain 46 ja 47 §:n säännökset, joita sovelletaan lentomiestien lisäksi myös muihin ilmailun henkilölupiin. Näin ollen pykälää ei voida sellaisinaan lii-

kenteen palveluista annettuun lakiin siirtää, mutta nyt ehdotettavan pykälän sisältö vastaa asiallisesti ilmailulain edellä mainittuja pykäläiä lentomiesthistöön soveltuvilta osin.

Pykälän mukaan lupaa ei myönnetä jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakija katsotaan soveltumattomaksi, jos hän huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista, tai jos hakija olennaisella tavalla tai toistuvasti rikkoo ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä, osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai hakija on muutoin aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Pykälään lisätään uusi 3 kohta, jolla kumottava ilmailulain 15 §:n säännös siirretään osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Aikaisemmin ilmailulain 15 § on ohjannut tulkintaa arvioidessa luvan haltijan soveltumattomuutta ja sitä minkälaisilla teoilla on merkitystä soveltumattomuuden näkökulmasta. Ilmailulain säännöksen kumoutuessa täydennetään vastaava säännös 2 §:n 3 kohtaan täsmentämään luvan haltijan soveltumattomuutta koskevaa arviointia.

3 §. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset. Pykälä vastaa ilmailulain 48 §:ää.

4 §. Ulkomainen lupa. Pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta tunnustaa ulkomailla myönnettyt henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Pykälän toisen momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä ulkomailla myönnetyn luvan, 13 luvussa säädetty edellytykset täyttyvät. Pykälä vastaa asiallisesti ilmailulain 51 §:ää.

5 §. Lento-oppilas. Pykälä vastaa ilmailulain 54 §:ää.

6 §. Lentomiesthistön koulutus. Pykälä vastaa sisällöllisesti ilmailulain 70 §:ää täydennettynä mahdollisuudella antaa koulutusta myös ilmoituksenvaraisesti. Ilmailulaissa lupaa on kutsuttu lentokoulutusluvuksi, vaikka se kattaa sekä lento- että teoriakoulutuksen. Pykälä kattaa myös matkustamomiesthistön koulutuksen. Tässä yhteydessä luvan nimi ehdotetaan muutettavaksi koulutusluvuksi.

EU:ssa ollaan erityisesti harrasteluonteisen ilmailun osalta pohtimassa kevennyksiä suhteelliseen tiukkaan sääntelyyn. Yhtenä esimerkkinä tällaisesta muutoksesta ovat niin kutsutut ilmoitetut koulutusorganisaatiot (*Declared Training Organisations, DTO*), jotka voivat antaa lainsäädännössä tarkemmin määriteltyä koulutusta ilman lupaa. Toiminnasta on kuitenkin tehtävä viranomaiselle ilmoitus, jolloin toiminta saadaan viranomaisvalvonnan piiriin. Lentokoulutuksesta valtaosa kuuluu EU:n lainsäädännön piiriin, mutta edelleen osa on kansallisen sääntelyn varassa. Ehdotetaan, että kansallisessa toiminnassammekin sallittaisiin lentokoulutuksessa ilmoituksenvarainen toiminta. EU:n lainsäädäntö sallii myös muun muassa eroavuuskoulutuksen ilman lupaa tai ilmoitusta. Jotta emme asettaisi toimijoillemme tiukempia vaatimuksia kuin mitä vastaavassa toiminnassa EU:ssa edellytetään, esitetään, että lupamenettelystä voitaisiin kansallisesti siirtyä ilmoitusmenettelyyn vastaavan toiminnan osalta tai sallimaan toiminta kokonaan ilman lupaa tai ilmoitusta, jos vastaavan toiminnan osalta EU:n lainsäädännössä näin menetellään. Ilmoituksenvarainen koulutustoiminta ollaan mahdollistamassa lähinnä tiettyjen yleisilmailun lupakirja- ja kelpuutuskoulutusten osalta. EU:ssa valmistelussa olevassa lainsäädännössä tarkoituksena on muun muassa, että ilmoituksenvaraista toimintaa harjoitta-

van kouluttajan on vuosittain raportoitava toiminnastaan viranomaiselle. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa määräyksiä tällaisen ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisesta, ottaen huomioon vastaavalle toiminnalle EU:ssa asetetut edellytykset.

III OSA: PALVELUT

Liikenteen palveluista annetun lain palveluja koskevaan osaan esitetään eräitä uudistuksia sen seurauksena, että laki kattaisi lento-, meri-, raide- ja tieliikenteen.

1 luku: Henkilöliikennepalvelut

4 §. *Ilma-aluksesta, matkustajasta ja tavarasta huolehtiminen.* Luvussa on toistaiseksi käsitelty toimijoiden tiedonantovelvollisuutta ja taksiliikennettä koskevia velvollisuuksia ja hinnoittelua. Ilmailulain 58 §:ään säännös ilma-aluksesta, matkustajasta ja tavarasta huolehtimisesta soveltuu sisällöllisesti tähän lukuun.

2 luku: Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

Lain III osan 2 lukuun ehdotetaan uutta säännöstä puolesta-asioinnista, ja uudesta säännöksestä johtuvaa tarkistusta luvun 4 §:ään.

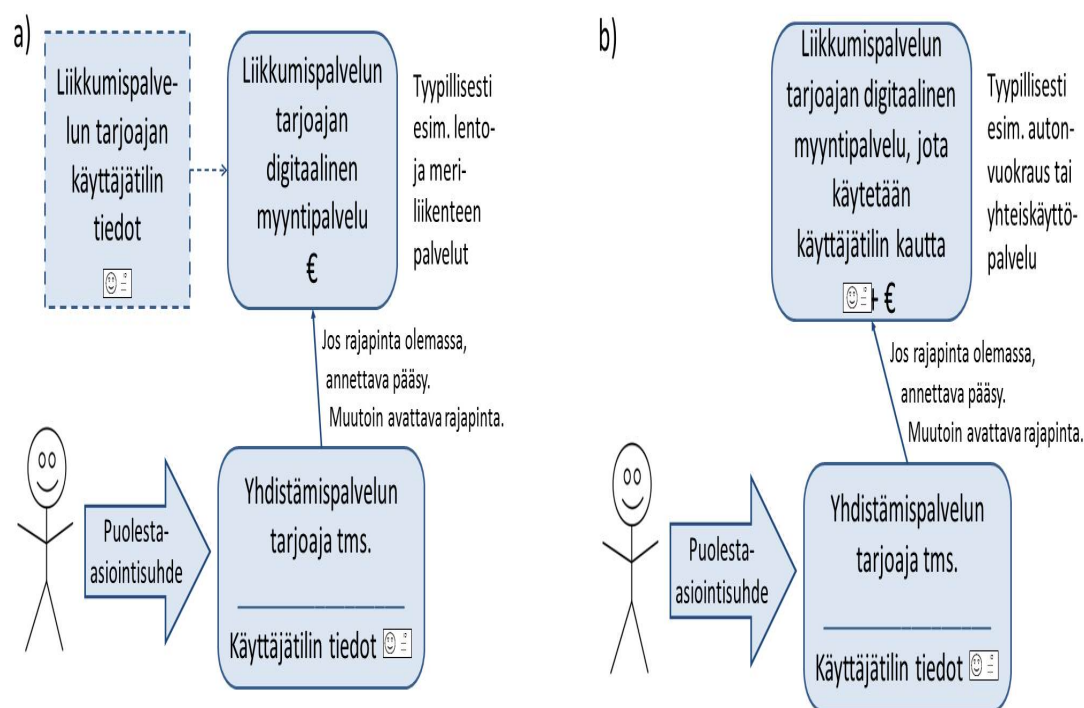
2 a §. *Puolesta-asiointi.* Liikenteen palveluista annetun lain tietosäätelyn tavoitteena on asettaa palvelunkäyttäjä keskiöön ja tällä tavoin mahdollistaa yhtenäisten matkaketjujen muodostuminen ovelta ovelle. Lain ensimmäisessä vaiheessa on jo säädetty siitä, että tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun kertamatka voidaan hankkia toiselta palveluntarjoajalta avoimen rajapinnan kautta. Lain toisessa vaiheessa on tarve laajentaa mahdollisuutta kytkeä matkaketjuun tai henkilön yhdistämispalveluun myös muiden liikennemuotojen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia. Lain ensimmäisen vaiheen säännösten avulla helpotetaan yksittäisten kertaluontoisten matkaketjujen muodostamista, mutta ehdotetulla toisen vaiheen sääntelyllä pyritään edistämään esimerkiksi kuukausipakettiluontoisten yhdistettyjen palvelujen tarjoamista.

Lukuun lisättäisiin uusi pykälä, jolla mahdollistettaisiin henkilön liikkumispalvelussa olevan asiakastilin kytkeminen osaksi palveluiden kokonaisuutta, esimerkiksi yhdistämispalvelua. Asiakas pystyisi näin joustavasti hallinnoimaan erilaisia asiakkuuksiaan, ja muodostamaan niistä helppokäyttöisiä kokonaisuuksia. Asiakas pystyy esimerkiksi pyytämään, että yhdistämispalvelun tarjoaja huolehtii hänen puolestaan siitä, että kausilipputuote pysyy voimassa, ja että hänen tarvitsemansa palvelukokonaisuus on hänen kannaltaan paras mahdollinen.

Ehdotettu 1 momentti kohdistuu kaikkiin eri liikennemuotoihin, jolloin myös lento- ja meriliikenteen liput tulisivat säännöksen piiriin. Se myös kohdistuu erilaisiin liikkumispalveluihin, jolloin yhdistettyyn palveluun voitaisiin kytkeä esimerkiksi liikennevälineiden vuokraus- tai yhteiskäyttöpalveluita. Edelleen 1 momentti kattaisi erilaiset lipputuotteet, eli esimerkiksi sarja- tai kausiliput, joita ei ole sidottu henkilökohtaisiin alennusperusteisiin. Säännöksessä edellytetään, että henkilöllä on jo olemassa oleva käyttäjätili, johon on liitetty tietyt henkilötiedot. Siinä ei siis edellytetä digitaalisen palvelun rakentamista, vaan se koskee tilanteita, joissa käyttäjätili on olemassa. Säännöksen sanamuoto vastaa liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädettyä III osan 2 luvun 2 §:n 1 momenttia. Siinä on kyse kahdenlai-

sista käyttötapauksista. Ensimmäisessä tapauksessa avaamisvelvoitteen kohteena oleva palveluntarjoaja avaa rajapinnan, jonka kautta välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoaja voi hankkia lipputuotteita. Tällöin käyttäjättilillä olevia tietoja on voitava käyttää asiointitapahtuman yhteydessä. Tarvittaessa pääsyyn velvoitetun toimijan on mahdollistettava pääsy käyttäjätilin tietoihin muun sähköisen asiointikanavan kautta, jos käyttäjätilin tiedot eivät ole suoraan kytkettynä lipun tai muun matkustamiseen oikeuttavan tuotteen myyntikanavaan. Käyttäjätili itsessään voi olla sellainen, että sen kautta ei voi suoraan hankkia lippu- tai matkustustuotteita, mutta sen tietoja voidaan käyttää hyödyksi tuotetta hankittaessa. Tällaisia tietoja voivat olla esimerkiksi kanta-asiakkaan alennuksiin oikeuttavat bonustiedot. Toisessa tapauksessa palvelussa voi olla jo valmiina rajapinta, jonka kautta asiakas voi itse hankkia lipputuotteita käyttäjätiliään hyödyntäen. Tällöin avaamisvelvoitteen kohteena olevan palveluntarjoajan ei tarvitse välttämättä avata uutta rajapintaa, vaan se voi järjestää välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle pääsyn olemassa olevaan rajapintaan. Henkilöllä tarkoitetaan sekä luonnollista että oikeushenkilöä. Muilla liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavilla tuotteilla voidaan tarkoittaa esimerkiksi paikkavarouksia tai muita liikkumispalveluita kuin kuljetuspalveluita. Esimerkiksi liikennevälineiden vuokraamisessa ei ole kyse lipputuotteista.

III osan 2 luvun 2a § 1 momentti

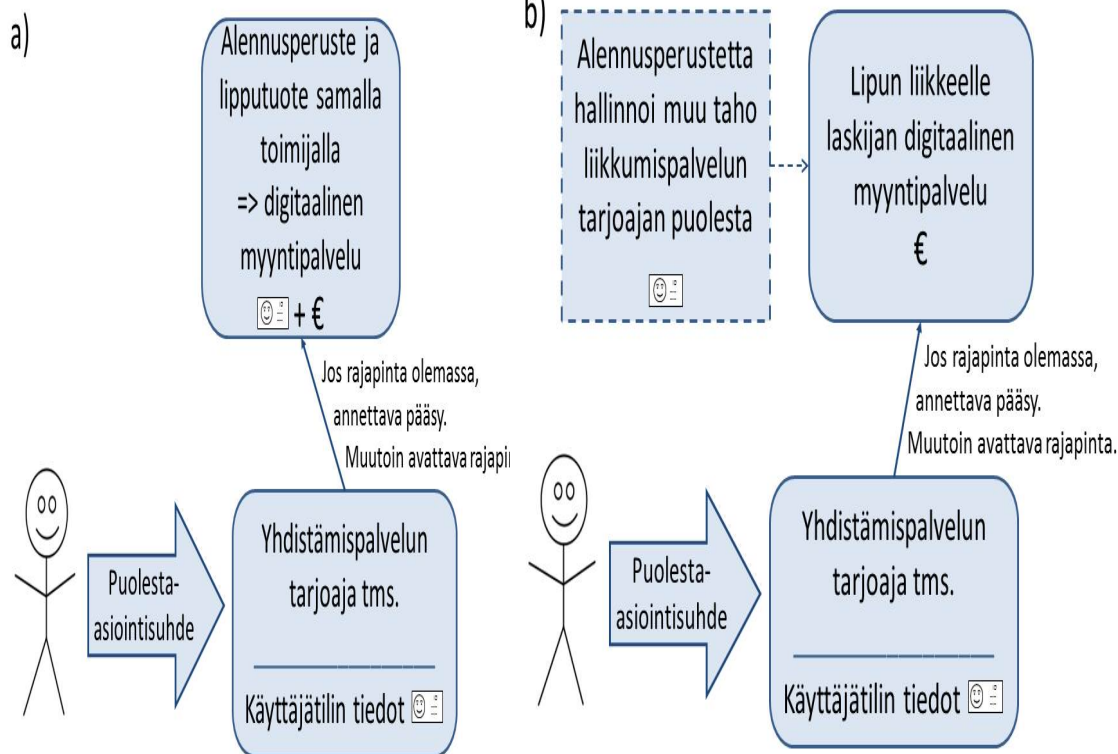


Ehdotettu 2 momentti kohdistuu tilanteisiin, joissa on kyse henkilöön sidotun alennusperusteisen lipputuotteen hankkimisesta. Kyse voi olla esimerkiksi kuukausilipusta, jonka alennusperuste on sidottu henkilön asuinkuntaan tai statukseen esimerkiksi opiskelijana tai eläkeläisenä. Vastaavasti kuin 1 momentin osalta, myös-

kään 2 momentissa ei edellytetä digitaalisen palvelun rakentamista, vaan kyse on olemassa olevasta rajapinnasta tai muusta sähköisestä asiointikanavasta. Näitä on toistaiseksi valmiina vasta vähäinen määrä, mutta käynnissä on useita digitalisointiprojekteja. On myös syytä olettaa, että kehitys jatkuu väistämättä sähköistymisen suuntaan. Myös tässä momentissa kyse voi olla käyttäjätilistä, jonka kautta asiakas voi itse ostaa lipputuotteita. Lisäksi säännös kattaa tilanteet, joissa alennusperustetta koskevien tietojen ylläpitäminen on annettu muun toimijan tehtäväksi. Tällöin alennuksen määräytymisperustetta ylläpitävän toimijan ei edellytetä olevan suorassa yhteydessä puolesta-asiointiin oikeutetun tahon kanssa, eikä sen tarvitse avata rajapintaa niiden hyödynnettäväksi. Säännöksessä kuitenkin velvoitettaisiin alennuksen määräytymisperustetta hallinnoiva taho ja lipun liikkeelle laskija yhdessä huolehtimaan siitä, että alennusperustetta koskevat tiedot ovat asiointitapahtumassa hyödynnettävissä. Jatkossa tietojen tarkastaminen järjestelmien välillä voi tapahtua reaaliaikaisesti, mutta säännöksessä ei edellytetä sitä. Alennusperusteissa tapahtuu muutoksia varsin harvoin, ja osapuolet voivat sopia, millä tavalla ja millä päivitykset voivat tapahtua. Säännöksessä ei myöskään aseteta mitään vaatimuksia päivityksen tekniselle toteuttamiselle. Mikäli alennuksen määräytymisperustetta ylläpitää kunta tai muu julkinen toimija, aiheutuu siitä tällöin vain vähäisiä kustannuksia. Myös tältä osin voidaan tietoja käyttää ainoastaan siinä määrin, kuin se on tarpeen asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Kyse ei siis voi olla esimerkiksi henkilön käyttöhistoriaan liittyvistä tiedoista. Henkilöön sidotut alennukset säilyvät henkilökohtaisina, eivätkä voi siirtyä muiden käyttöön.

Ehdotetun 2 momentin säännös on keskeinen täyden mittakaavan yhdistämispalveluiden kehityksen kannalta. Se on keskeinen myös käyttäjien näkökulmasta, sillä jos alennusperusteisia kuukausilippuja ei saada kytkettyä yhdistettyyn palvelupakettiin, ei järjestely voi käyttäjien näkökulmasta tarjota riittäviä hyötyjä ja riittävän kattavaa käyttäjäkokemusta.

III osan 2 luvun 2a § 2 momentti



Puolesta-asioinnissa välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoaja astuisi asiakkaan itsensä tilalle asiointitapahtumassa hänen omasta tahdostaan. Asiakkaan kannalta kysymys on siitä, että hän pystyisi jatkossa hoitamaan erilaisia asiakkuuksiaan ”yhden luukun kautta”. Välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoaja voisi myös hoitaa esimerkiksi erilaisten kausituotteiden voimassa oloa asiakkaan tarpeiden mukaan. Välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoaja ei saisi mitään sellaisia oikeuksia, joita asiakkaallakaan ei ole. Ehdotettu sääntely ei itsessään myöskään vaikuttaisi tuotteen hintaan, vaan henkilö saa sen samoilla perusteilla kuin tähänkin saakka. Esimerkiksi alennusperuste olisi jatkossakin tiettyyn henkilöön sidottu, eli esimerkiksi kuntakohtainen alennus ei voisi siirtyä kenenkään muun hyödynnettäväksi.

Ehdotettu säännös perustuu samantapaiseen ajattelumalliin kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/2366 maksupalveluista sisämarkkinoilla, direktiivien 2002/65/EY, 2009/1001/EY ja 2013/36/EU ja asetuksen (EU) N:o 1093/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/64/EY kumoamisesta eli EU:n toisella maksupalveludirektiivillä (PSD2) on luotu. Direktiivi edellyttää, että maksupalveluntarjoajan on asiakkaan pyynnöstä avattava toiselle palveluntarjoajalle pääsy oman järjestelmänsä kautta asiakkaan tilitietojen käyttöön. Järjestelmä edellyttää tilinpitäjäpankilta ”standardoitua”, julkaistua rajapintaa palvelujen toteuttamista varten. Tilinpitäjäpankki ei saa puolestaan edellyttää sopimusta kolmannelta osapuolelta. Järjestely vaatii luonnollisesti tilinhaltijan nimenomaista hyväksymistä.

Oikeudellisessa mielessä kyse on lähinnä valtuutuksesta. Ehdotettu säännös ei puutu tähän oikeudelliseen kehikkoon, vaan säätää tavasta toteuttaa puolesta-asiointia sähköisessä maailmassa, eli lähtökohtaisesti rajapintojen kautta. Maksupalveludirektiivin mukaan pääsyä pyytävän palveluntarjoajan on todennettava itsensä avaamisvelvoitteen kohteena olevalle palveluntarjoajalle. Direktiivi ei tarkemmin sääntele sitä, miten tämä tapahtuu. Vastaavan prosessin on luonnollisesti tapahduttava myös liikkumispalveluiden osalta. Suomessa tässä voitaneen hyödyntää parhaillaan käyttöönotettavaa kansallisen palveluväylän rooli- ja valtuustietopalvelua.

Puolesta-asioinnissa lähtökohtana on, että henkilöllä on olemassa asiakas- tai käyttäjätilit sekä avaamisvelvoitteen kohteena olevassa palvelussa että myös pääsyyn oikeutetun palveluntarjoajan palvelussa. Säännöksen avulla ei ole tarkoitus toteuttaa EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettua siirto-oikeutta. Ehdotetussa 3 momentissa on pyritty selkeyttämään tätä toteamalla, että puolesta-asioinnissa henkilötietoja saa käsitellä vain siinä määrin, kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Käytännössä kysymys on siitä, että käyttäjätileillä olevia tietoja vertailemalla voidaan varmistua siitä, että kyse on samasta henkilöstä. Henkilötietoja ei ole tarkoitus lähtökohtaisesti lainkaan siirtää käyttäjätilitä toiselle. Asiointitapahtuman käynnistyttyä pääsyyn oikeutettu palveluntarjoaja välittää pääsyyn velvoitetulle henkilön yksilöivän tunnuksen. Tämän jälkeen koneellisessa viestien vaihdossa lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita koskevat tiedot voidaan palauttaa käyttämällä lipunhankintatransaktiotunnusta ilman tarvetta siirtää matkustajan henkilötietoja tunnisteina. Lisäksi asiointitapahtumassa henkilötietoja voi olla tarvetta siirtää silloin, jos niitä on tarpeen liittää itse hankittavaa lipputuotteeseen tai muuhun liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavaan tuotteeseen (esimerkiksi nimi, alennusperusteen laatu tai vastaava). Koska kysymys on asiakkaan aloitteesta tehtävästä puolesta-asiointisuhteesta, on henkilötietojen käsittelylle olemassa suostumukseen tai sopimukseen perustuva oikeutus. Suostumuksen on täytettävä ne edellytykset, jotka sille henkilötietolaissa ja jatkossa EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa asetetaan.

On selvää, että asiointitapahtuman yhteydessä on voitava varmistua siitä, että kyse on oikean henkilön asiakas- tai käyttäjätilin tietojen hyödyntämisestä. Ehdotetussa 3 momentissa edellytettäisiin, että asiakassuhdetta perustettaessa ja sitä olennaisesti muutettaessa olisi henkilöllisyydestä voitava varmistua erityisen huolellisesti. Myös kunkin puolesta-asiointitapahtuman yhteydessä olisi tämän henkilöllisyyden oikeellisuudesta voitava varmistua. Teknisessä mielessä tähän voitaneen käyttää erilaisia ratkaisuja, kuten tunnisteita, varmenteita tai pseudo-nyymejä. Toisin kuin PSD2:ssa, vahvaa tunnistamista ei siis vaadittaisi. Lisäksi on kuitenkin huomattava, että esimerkiksi maksupalveludirektiivi saattaa edellyttää vahvaa sähköistä tunnistamista, mikäli kyse on maksutoimeksiannosta. Rekisterinpitäjän huolellisuusvelvoitetta tunnistamisen yhteydessä on käsitelty tarkemmin esimerkiksi tietosuojalautumakunnan päätöksessä 14/2011 koskien luoton myöntämistä. Mikäli puolesta-asiointissa hyödynnettäisiin palveluväylää, tulisi henkilö myös vahvasti tunnistetuksi.

Ehdotetussa 4 momentissa on kyse palveluntarjoajien välisestä luottamussuhteesta. Liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien välille on tarpeen synnyttää samankaltainen luottamusverkosto kuin esimerkiksi vahvan sähköisen tunnistamisen palveluntarjoajien välille on synnytetty lainsäädännön avulla, jotta järjestely saadaan skaalautuvaksi. Pidemmällä aikavälillä ei ole kenenkään etu, että jokainen pääsyoikeus joudutaan neuvottelemaan erikseen, sillä sopimusjärjestelyiden hallinta aiheuttaa merkittävässä määrässä työtä sekä kustannuksia. Liikkumis- ja yhdistämispalveluiden osalta luottamuksen ja luottamusverkoston syntymiseen pyritään käytännön toimin sekä lain III osaan lisätyn uuden 5 luvun 1 §:n avulla. Siinä velvoitetaan välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajat antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoituksen palveluistaan sekä kertomaan yhteystietonsa. Koska olemassa ei kuitenkaan vielä ole yhteisiä palveluita koskevia määrittelyjä, on välttämätöntä, että puolesta-asiointin mahdollistavan rajapinnan avaava palveluntarjoaja voi arvioida kolmannen osapuolen luotettavuutta ennalta asettamiensa arviointikriteerien ja ehtojen mukaan.

Pääsy tietoihin ei saisi kuitenkaan evätä, jos pääsy hakevalla toimijalla on toimintaan viranomaisen tai viranomaisen valtuuttaman kolmannen osapuolen vastaavaa tarkoitusta varten myöntämä lupa, hyväksyntä, auditointi tai sertifiointi tai sen toiminnan on muutoin osoitettu vastaavan yleisesti käytettyä standardia tai alan yleisesti hyväksytyjä ehtoja. Jos pääsyyn oikeutettu palveluntarjoaja tarvitsee liiketoimintamallinsa seurauksena maksupalveludirektiivin mukaisen toimiluvan, voisi tällainen toimilupa olla esimerkki sellaisesta viranomaisen myöntämästä luvasta, jonka johdosta pääsy tietoihin ei saisi evätä. Jos pääsy evätään, on pääsy hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt. Kriteereiden on puolestaan oltava 4 §:n mukaisesti oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

Ehdotettu 5 momentti sisältäisi liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 2 §:n 2 momentin kanssa identtisen momentin, joka sisältäisi pieniin toimijoihin kohdistuvan poikkeusmahdollisuuden. Tällä hetkellä on syytä olettaa, että digitaalisia palveluita ovat tehneet suurommat yritykset, tai ainakin yritykset, joilla on valmiuksia rajapintojen avaamiseen. Koska säännös kuitenkin saattaa herättää huolia sen suhteen, kuinka pienet yritykset voivat suoriutua sen asettamista velvoitteista, on syytä säätää niihin kohdistuvasta poikkeusmahdollisuudesta. Poikkeusperusteina voivat olla yrityksen pieni koko tai toiminta-alue silloin kun säännöksen toteuttaminen ei olisi teknisesti tarkoituksenmukaista. Poikkeusmahdollisuutta ei kuitenkaan ole, jos yritys tarjoaa tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten hankkimaa julkisesti rahoitettua liikennettä. Edelleen on huomattava, että mikäli toimija kuuluu välityspalvelun piiriin, välityspalvelun tarjoaja voi hoitaa rajapintojen avaamisen toimijan puolesta. Samoin yleisen periaatteen mukaisesti samaa asiaa koskeva ra-

japinta tarvitsee avata vain kerran. Sellaisen palveluntarjoajan, joka tarjoaa ainoastaan 2 §:ssä tarkoitettuja palveluita ja on velvollinen avaamaan rajapinnan sanotun pykälän mukaisesti näitä palveluita varten, ei tarvitse avata uudelleen rajapintaa samoja palveluita varten 2 a §:n mukaisesti.

Ehdotettu 6 momentti sisältäisi samanlaisen yhteistyövelvoitteen kuin liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 2 §:n 3 momentti. Toisin kuin PSD2 järjestelyssä, säännöksessä lähdetään siis liikkeelle siitä, että järjestely edellyttää joka tapauksessa sitä, että osapuolet sopivat erilaisista käytännön seikoista. Myös ehdotetussa pykälässä säädettyyn pääsyvelvoitteen sovelletaan luvun 4 §:ää, jonka mukaisesti järjestelyjen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavien tukipalvelujen, käyttöehtojen, ohjelmistojen, lisenssien ja muiden palvelujen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä. Kuten lain ensimmäisessä vaiheessa säädettyjen rajapintojen avaamisvelvollisuuksien, myöskään ehdotetun 2 a §:n mukaisten järjestelyjen ei tarvitse olla tarjolla ilmaiseksi, mutta myös perittävien hintojen on oltava 4 §:n ehtojen mukaisia.

4 §. *Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus uuteen 2 a §:ään. Lisäksi pykälän 2 momenttiin lisättäisiin myös viittaus tietosuojan ja tietoturvan asettamien vaatimusten huomioimiseen. Vaatimus ulotettaisiin myös toimijoihin, joilla on oikeus 2 a §:n mukaiseen pääsyyn rajapintoihin tai järjestelmiin.

3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

Lain III osan 3 lukuun esitetään muutamia tarkistuksia hankintoja koskeviin säännöksiin. Lisäksi ehdotetaan, että ilmailulakiin sisältyvä säännös lentoliikenteen julkisesta palveluveloitteesta siirrettäisiin tähän osaan.

2 §. *Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että hankintojen vähimmäismääräaikoja lyhennetään vastaamaan hankintalain vastaavia määräaikoja. Yksivaiheisessa menettelyssä vähimmäisaika tarjousten jättämiselle lyhenisi 45 päivästä 35 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä 40 päivästä 30 päivään. Lyhyemmät määräajat vastaisivat hankintalain 56 §:n 2 momentin mukaisia, avointa ja rajoitettua menettelyä koskevia määräaikoja. Hankintalain mukaisista määräajoista poikkeamiselle ei nähdä perusteita.

Pykälään ehdotetaan uutta 4 momenttia, jonka mukaan tarjousten määräaikoja voidaan lyhentää, jos tarjoukset on mahdollista toimittaa sähköisen järjestelmän kautta. Säännös vastaisi sisällöltään hankintalain 56 §:n 3 momenttia.

Pykälään ehdotetaan uutta 5 momenttia, jossa säädettäisiin määräaikojen lyhentämisestä kiiretapauksissa. Säännös vastaisi sisällöltään hankintalain 57 §:n 1 momenttia.

Pykälään ehdotetaan uutta 6 momenttia, jossa säädettäisiin määräaikojen lyhentämisestä silloin, kun hankinnasta on julkaistu ennakoilmoitus. Säännös vastaisi sisällöltään hankintalain 57 §:n 2 momenttia.

8 §. *Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että odotusajan pituutta lyhennettäisiin 21 päivästä 14 päivään. Voimassa olevan säännöksen 21 päivän täytäntöönpanoaikaa määriteltäessä on otettu huomioon 14 vuorokauden määrä-

aika asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi sekä seitsemän päivän aika, jona hankintayksiköllä on mahdollisuus selvittää muutoksenhakuprosessin ja siten valituksen lykäävän vaikutuksen alkaminen.

Käytännössä muutoksenhakuprosessin selvittäminen on osoittautunut edellä mainittua seitsemää päivää merkittävästi nopeammaksi yhtäältä markkinaoikeuden verkkosivuille viivytyksetä tulevien käsittelytietojen ja toisaalta hankintayksikön laajana käytäntönä olevien nopeiden varmistusyhteydenottojen johdosta.

11 §. Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite. Lentoliikenteen julkisen palvelun velvoitteesta säädetään EU:n lentoliikenneasetuksen 1008/2008 16 artiklassa. Koska kyseessä on liikenteen markkinoillepääsyä käsittelevä säännös, se esitetään tässä yhteydessä siirrettäväksi ilmailulais- ta lakiin liikenteen palveluista. Pykälä vastaa ilmailulain 65 §:ää.

Valmistelun yhteydessä pohdittiin, että päätökset julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta siirrettäisiin Liikennevirastolta maakunnalle. Pykälää tarkastellaan uudelleen maakuntaudistuksen yhteydessä.

4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

Lain III osan 4 lukua koskeva muutosehdotus liittyy virheellisen muotoilun korjaamiseen.

1 §. Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Pykälän 1 momentin 3 kohta muutettaisiin vastamaan voimassaolevan joukkoliikennelain muotoilua. Tarkoituksena oli liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa muuttaa vain säännöksen muotoilua mutta säilyttää sisältö. Tässä yhteydessä kuitenkin yritykset jäivät pois kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä maksettavan korvauksen saajista. Tarkoituksena oli, että jatkossakin tämän säännöksen nojalla korvausta saisivat kaikki muut tahot paitsi liikenteenharjoittajat.

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitettiin määrärahoihin voidaan rahoittaa myös Merenkurkun liikennettä.

5 luku: Välitys- ja yhdistämispalvelut

Lain III osaan ehdotetaan uutta lukua välitys- ja yhdistämispalveluista. Ehdotuksen taustalla on yhtäältä tämän osan 1 lukuun ehdotettu uusi puolesta-asioinnin käsite, joka tuo uudella tavalla mukanaan tarpeen välitys- ja yhdistämispalvelujen tarjoajien tunnistamisesta ja tavoitettavuudesta. Lisäksi lukuun ehdotetaan uutta säännöstä välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajien tiedonantovelvollisuudesta. Tämän muutoksen taustalla on keskustelu toimijoiden keskinäisistä suhteista ja vastuunjaosta silloin, kun palveluntarjoajat välittävät ja yhdistävät muiden palveluntarjoajien liikkumispalveluja.

1 §. Ilmoitusvelvollisuus. Puolesta-asioinnin malli lähtee siitä, että henkilö on valmis antamaan välitys- tai yhdistämispalvelun tarjoajan toimia puolestaan. Tällainen toimeksianto edellyttää luottamusta. Jotta palveluntarjoajat voisivat osoittaa luotettavuutensa ja valmiutensa toimia lain mukaan ja lakia valvovien viranomaisten valvonnan piirissä, esitetään, että välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan olisi tehtävä toiminnastaan ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa olisi kuvattavat palvelut sekä annettava palveluntarjoajan yhteyshenkilöt. Ilmoitusvelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät kuitenkin valmismatkalaisissa tarkoite-

tut matkanjärjestäjät ja matkavälittäjät, joista säädetään EU:n lainsäädännössä. Valmismatkalaki ollaan kumoamassa EU:n matkapakettidirektiivin täytäntöönpanevalla kansallisella uudella lailla matkapalveluyhdistelmistä.

Ilmoitusvelvollisuus ei koskisi myöskään tavaraliikenteen välitys- ja yhdistämispalveluja.

Lähtökohtana on, että tällainen ilmoitus voitaisiin tehdä mahdollisimman kevyellä menettelyllä.

2 §. *Välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajan erityinen tiedonantovelvollisuus.* Uusista välitys- ja yhdistämispalveluista keskusteltaessa on ollut esillä huoli siitä, että palveluissa, joiden tuottamiseen osallistuu useampi palveluntarjoaja, voi toimijoiden työn- ja vastuunjako jäädä epäselväksi. Yksittäisen matkaketjun osan tai yksittäisen palvelun osalta vastuu ovat yleensä selkeät, mutta yhdistelyn ja välittämisen vaikutus ja näiden palvelujen tarjoajien rooli on koettu epäselväksi.

Sen vuoksi ehdotetaan, että välitys- ja yhdistämispalvelujen tarjoajalle olisi asetettava erityinen tiedonantovelvollisuus. Sen lisäksi, mitä matkustajan oikeuksista muualla lainsäädännössä säädetään, välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajan olisi annettava matkustajalle matkaketjun eri osiin kohdistuva tieto siitä, kenen puoleen matkustaja voi palvelun eri vaiheissa kääntyä, jos palvelu ei toteudu matkustajalle annetun vahvistuksen mukaisena.

Tiedonantovelvollisuus kuluttajankaupassa on Euroopan unionin alueella täysharmonisoitu kuluttajan oikeuksia koskevalla direktiivillä (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/83/EU), joka on implementoitu kuluttajansuojalain (38/1978) 6 lukuun. 6 luvun 4 § mukaan lukua ei kuitenkaan sovelleta matkustajaliikenteen palveluihin, joihin liittyvästä tiedonantovelvollisuudesta tässä pykälässä on kysymys, lukuun ottamatta kuluttajansuojalain 6 luvun 12 § 2 ja 3 momenttien säännöksiä ennakkotietojen antamisesta etämyynnissä ja 25 § seuraamusäännöstä. Näin ollen myös kuluttajansuojalain 6 luvun 12 § 2 momentissa viitatus tiedot kyseisen luvun 9 §:n 1 momentin 1, 6, 7, 17 ja 18 kohdista on ilmoitettava kuluttajalle selkeällä tavalla ja välittömästi ennen kuin kuluttaja tekee tilauksensa. Sama soveltuu myös lain liikenteen palveluista III osan 1 luvun 1 pykälän tiedonantovelvoitteisiin, joista säädettiin liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa.

IV OSA: VIRANOMAISSET JA VALVONTA

Lain IV osaan esitetään useita lisäyksiä, joiden taustalla on erityisesti lain soveltamisalan laajentaminen kaikkiin liikennemuotoihin.

1 luku: Viranomaisten toiminta

2 §. *Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät.* Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, joka liittyisi pykälän 2 momenttiin. Tällä hetkellä 2 momentin mukaan liikkumispalvelun tarjoajan on toimitettava liike- ja ammattisalaisuuden estämättä määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle sen liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa koskevan seurantatehtävän ja liikkumispalveluiden kehittämiseen liittyvän yhteensovittamistehtävän hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Uudessa 4 momentissa Liikennevirasto velvoitettaisiin avaamaan nämä saamansa tiedot avoimena datana avoimen rajapinnan kautta.

Säännös täydentäisi liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa annettua III osan 2 luvun 1 §:n olennaisten tietojen avaamisvelvollisuutta. Olennaisten tietojen avaamisvelvollisuuden kautta pyritään saamaan liikkumispalveluiden tarjontaa koskevat olennaiset tiedot yleisesti käytettäväksi. Nyt ehdotetun pykälän kautta saataisiin tietoa myös palveluiden käytöstä.

Liikenteen palveluista annetun lain yhtenä tavoitteena on parantaa liikenteeseen liittyvän tiedon saatavuutta ja hyödyntämistä. Viranomaisella tulee olla tiedot liikkumispalveluista, jotta se voi seurata palveluiden kysyntää ja tarjontaa sekä sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Markkinalähtöisessä toiminnassa ja liikennepalveluiden kehittämisessä ei kuitenkaan ole riittävää, että tietoja on vain viranomaisella, vaan tietojen on oltava helposti saatavissa. Näin ollen on perusteltua, että Liikennevirastolle kertyvää tietoa liikkumispalveluista julkaistaan. Rajapinnat mahdollistavat tiedon saamisen helposti ja edelleen hyödynnettävissä olevassa muodossa. Tietojen saatavuutta parantamalla vahvistetaan toimijoiden tietopohjaa sekä mahdollistetaan uutta toimintaa. Paremman tietopohjan avulla esimerkiksi markkinoille pääsy voi helpottua, kun kysyntää ja tarjontaa voidaan arvioida tarkemmin. Samoin kattavammat tiedot voivat auttaa analysoimaan ihmisten liikkumistarpeita ja mahdollistavat uusien tai entistä parempien palveluiden tarjoamisen koko maassa.

Liikennevirastolle kertyvien tietojen osalta 2 momentin perusteluissa todetaan, että tiedot toimitettaisiin viranomaiselle määräajoin, koska yksittäisistä matkoista koostuvan toteutumatiidon kerääminen edellyttää, että tiedot on anonymisoitu. Viranomaiselle ei siten toimitettaisi reaaliaikaista tietoa kaikista matkoista, vaan erityisesti seurantakäyttöön tuotettua yhdisteltyä tietoa alueittain. Tämän lisäksi henkilötietojen sekä liike- ja ammattisalaisuuksien suojaamiseksi säädettäisiin kuitenkin, että tiedot olisi avattava sellaisessa muodossa, että niistä ei voida tunnistaa yksittäisiä palvelunkäyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuus vaarannu.

4 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 3 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta esitettäisiin jatkossa yleisemmässä muodossa. Tässä laissa annettaisiin kuntayhtymälle toimivalta hoitaa palvelusopimusasetuksen mukaisia viranomaistehtäviä ja laissa olisi viittaus kuntayhtymän perussopimukseen, jonka perusteella kuntayhtymän alue määrittyisi. Koska kuntayhtymän alue saattaa jatkossa laajentua, laissa ei enää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän osalta lueteltaisi jäsenkuntia nimeltä vaan sen sijaan todettaisiin kuntayhtymän toimialueen määräytyvän sen kuntalain (410/2015) 56 §:ssä tarkoitettun perussopimuksen mukaisesti. Tällöin välttyttäisiin tarpeelta tehdä lakiin muutoksia aina silloin, jos kuntayhtymään liittyy uusia jäsenkuntia.

Ehdotettu muutos kattaisi myös Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän suunnitellun laajentumisen Siuntion ja Tuusulan alueelle 1.1.2018 alkaen.

7 §. *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettujen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälään esitetään tehtäväksi toimituksellinen muutos. Asetuksen koko nimen sijasta käytettäisiin vakiintunutta lyhennettä. Asetuksen koko nimi ja vakiintunut lyhenne käyvät ilmi II osan 4 luvun 1 §:n 10 kohdasta.

8 §. *Kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä pyytävä viranomainen.* Pykälään esitetään tehtäväksi toimituksellinen muutos. Asetuksen koko nimen sijasta käytettäisiin vakiintunutta lyhennettä. Asetuksen koko nimi ja vakiintunut lyhenne käyvät ilmi II osan 1 luvun 12 §:ssä.

9 §. *Matkustajien ja kuluttajien oikeuksia osalta toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä huomioidaan lento-, meri- ja rautatieliikennettä koskevat EU:n matkustajan oikeuksia koskevat asetukset. Lisäksi pykälään ehdotetaan tarkistuksia, joilla selkiytettäisiin viranomaisten roolia. Näiden jälkimmäisten muutosten johdosta ehdotetaan samalla, että pykälän otsikkoa muutettaisiin.

Pykälän toista momenttia esitetään muutettavaksi niin, että se jaetaan kolmeen osaan. Ensimmäinen osa muodostaisi uuden toisen momentin ja siinä vahvistettaisiin kuluttajaviranomaisten ja Liikenteen turvallisuusviraston rooli EU:n matkustajanoikeuksia käsittelevissä asetuksissa.

Muutetun toisen momentin ensimmäinen kohta vastaisi pykälän nykyisen toisen momentin alkuosaa. Momentin 2 kohta vastaavat asiallisesti ilmailulain 3 §:n 2 momenttia ylivarausasetuksen osalta.

Toisen momentin 3 kohtaa vastaavaa säännöstä ei ole toistaiseksi ollut. Rautatiekuljetuslain 8 a §:ssä on viitattu EU:n matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista rautatieliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 1371/2007, mutta rautatiekuljetuslaissa ei ole erikseen vahvistettu toimivaltaisia viranomaisia. Esitetään, että myös rautatieliikenteessä viranomaisten toimivalta kuvattaisiin samoin kuin muissa kuljetusmuodoissa eli niin, että kuluttajansuojaviranomaiset käsittelevät oman toimivaltansa nojalla kuluttajanasemassa olevien matkustajia koskevat asiat. Siltä osin, kuin kuluttajansuojalainsäädäntö ei soveltuisi, toimivaltaisena viranomaisena olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Rautatiekuljetuslain 8 a §:ssä säädettäisiin, missä rautatieliikenteessä rautatievastuuasetusta ei sovelleta.

Pykälän toisen momentin 4 kohta vastaa asiallisesti merilain 15 luvun 27 §:ää, sellaisena kuin se on muutettuna lailla 77/2015. Merilain 15 luvun 28 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta kieltää asetuksen vastaisen toiminta ja edellyttää vastuullisia toimijoita muuttamaan tai korjaamaan toimintansa asetuksen vaatimusten mukaiseksi. Tässä laissa on vastaava säännös jo lain VI osan 1 luvun 4 §:ssä, jossa annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus asettaa valvontatyössä esittämänsä käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka.

Uusi kolmas momentti vastaisi sisällöllisesti ilmailulain 3 §:n 2 momenttia liikuntarajoitteisia ja vammaisia matkustajia koskevan sääntelyn osalta. Toisin kuin muutetun 2 momentin asetuksissa, Kuluttaja-asiamiehellä ei ole tämän asetuksen osalta valvontaroolia.

Nykyisen toisen momentin jälkimmäinen lause muuttuisi uudeksi neljänneksi momentiksi, jota merkittävällä tavalla täsmennettäisiin.

Pykälän rakenne olisi siis jatkossa seuraava: ensimmäisessä momentissa säädetään kuluttajiasiamiehen ja Liikenteen turvallisuusviraston yleisestä valvontavallasta. Pykälän toisessa momentissa määritellään kansallisesti (vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1107/2006 lukuun ottamatta) EU:n matkustajanoikeusasetuksissa tarkoitetuiksi toimivaltaisiksi viranomaisiksi Kuluttaja-asiamies ja Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän kolmannessa momentissa osoitettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston vastuu edellä mainitun vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevan asetuksen osalta.

Pykälän neljännessä momentissa säädetään tarkemmin Kuluttaja-asiamiehen ja Liikenteen turvallisuusviraston välisestä työnjaosta käsiteltäessä 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja asioita. Momentissa säädettäisiin myös Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta käsitellä tämän lain III osan 1 luvun noudattamista koskevia valituksia.

Pykälän viidenneksi momentiksi jäisi alkuperäisen toisen momentin jälkimmäinen lause, joka koskee taksiliikennettä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyödyntää valituksia III osan 1 luvun 3 §:n 3 momentin mukaisessa tehtävässään sekä valvoessaan toimijoita IV osan 1 luvun 1 §:n mukaisesti. Tapauksissa, jotka eivät kuulu kuluttajariitalautakuntien käsiteltäviksi, Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaisi yhteydenotot ja selvittäisi toimijan vastuita. Tarvittaessa Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ohjata asiakkaan kääntymään muun toimivaltaisen viranomaisen puoleen, kuten poliisille tai yleiseen tuomioistuimeen, josta vahinkoa kärsinyt voisi hakea hyvitystä.

13 §. *Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen.* Pykälää tarkennettaisiin niin, että tässä mainitaan myös tavarankuljetukset. Kansallisista tavarankuljetuksista tiellä ja joukkoliikenteestä on perinteisesti Suomessa säädetty eri laeissa ja pykälämuotoilut ovat poikenneet toisistaan. Vaikka Liikenteen turvallisuusviraston rooli kansainvälisten tiekuljetusten kansallisena lupaviranomaisena on pääosin kuvattu II osan 2 luvussa, on viraston rooli kahdenvälisten tieliikennesopimusten toimivaltaisena kansallisena viranomaisena vahvistettu myös tässä luvussa. Ensimmäisessä vaiheessa tämä pykälä koskee vain matkustajaliikennettä. Sen varmistamiseksi, että tätä pykälää ja II osan 2 lukua ei pidetä ristiriitaisina, esitetään, että tässä pykälässä mainittaisiin myös tavarankuljetusta koskevat sopimukset.

15 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaa käsittelevät ja valvovat viranomaiset.* Ajopiirturiasetuksen mukainen toimivaltainen viranomainen Suomessa on ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annetun lain (629/2004) 3 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Laki kumotaan, ja toimivaltaisen kansallisen viranomaisen osoittamisesta säädetään tässä laissa.

Pykälän 2 momentin mukaan valvontaviranomaisia ovat poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen. Tältä osin pykälä vastaa nykyisen tieliikennelain 92 §:n 11 kohtaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yrittäjäkuljettajan työaikasäännöksiä valvovasta viranomaisesta. Kuten yrittäjäkuljettajien työajasta annetun lain 9 §:ssä toistaiseksi säädetään, myös jatkossa valvovana viranomaisena toimisi työsuojeluviranomainen.

16 §. *Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset.* Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetuista toimivaltaisista viranomaisista on toistaiseksi säädetty ammattipätevyyslaissa. Tieliikenteen ammattipätevyyteen liittyvistä lupaviranomaistehtävistä säädetään II osan 3 luvun 10 §:ssä, mutta liikenteen palvelulaissa valvontaviranomaisten tehtävät on koottu IV osan 1 lukuun. Tieliikenteen ammattipätevyyksiä valvovien viranomaisten työnjaosta esitetään säädettäväksi tässä pykälässä niin että työnjako säilyy nykyisellään. Opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa 2 momentin mukaan hyväksymissään koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen valvonnasta, mutta se voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa 3 momentin mukaan muissa koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen valvonnasta sekä kokeen järjestämisestä ja valvonnasta kuitenkin niin, että Puolustusvoimat voi 4 momentin mukaan järjestää ja valvoa kokeen, jos koulutuskeskuksena on puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestänyt yksikkö.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää kokeen järjestämiseen ja valvontaan liittyvät tehtävnsä samoin kuin koulutuskeskuksen valvonnan hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä.

Pykälän 5 momentti sisältäisivät nykytilaa vastaavat säännökset valvojien oikeudesta päästä seuraamaan koulutusta ja koetta.

Pykälän 6 momentin mukaan valvonnan järjestämisestä voisi säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

17 §. *STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.* Tämän pykäläehdotuksen taustalla on laivaväkilain 33 §. Liikenteen turvallisuusvirasto nimettäisiin STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi, jollei muualla toisin säädetä. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Pykälässä säädettäisiin lisäksi STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyistä ilmoituksista IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille tai muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

18 §. *Eräiden lentomiehistöasetuksessa tarkoitettujen lupien myöntäjät.* Pykälään siirretään ilmailulain 46 §:stä säännökset lentäjien lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntäjästä sekä matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen sekä terveydentilatodistuksen myöntäjästä. Lisäksi pykälässä säädetään ilmailulain 48 §:ää vastaavalla tavalla, että ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tai matkustamomiehistön terveydentilatodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmailussa, toisin kuin muissa liikennemuodoissa, lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetaan oma, lupakirjasta erillinen todistus (lääketieteellinen kelpoisuustodistus tai matkustamomiehistön terveydentilatodistus). Lääkäri myöntää todistuksen suoraan EU-lainsäädännön nojalla. Koska Liikenteen turvallisuusvirasto pitää yllä liikenneasioiden rekisteriä, on välttämätöntä, että sillä on tieto kaikista näistä myönnettyistä todistuksista, joten lääkäreiden on toimitettava tiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle. Käytännössä ilmailulääkärit käyttävät lupien myöntämisessä tietojärjestelmää, josta tieto luovutetaan suoraan Liikenteen turvallisuusvirastoon.

2 luku: Viranomaistehtävien hoitaminen

Lain IV osan toista lukua täydennettäisiin lain soveltamisalan laajennuksen edellyttämällä tavalla.

1 §. *Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus.* Kun laki jatkossa kattaa kaikki liikenne- ja Liikenteen turvallisuusviranomaisen on yleinen valvontaviranomainen, laajennetaan pykälän 1 momentti kattamaan kaikki liikennevälineet. Toistaiseksi pykälä on kattanut ajoneuvot. Vastaava säännös on rautatielain 78 §:ssä ja ilmailulain 153 §:ssä. Kun toimilupa-sääntely siirretään rautatielaista ja ilmailulaista tähän lakiin, samoin kuin koulutukseen liit-

tyvää sääntelyä, on myös tarkastusoikeutta koskeva säännös tarpeen saattaa eri liikennemuodot kattaviksi. Merenkulun osalta valvonta kohdistuu muun muassa koulutuksenjärjestäjiin.

Pykälään esitetään lisättäviksi uusi 4 ja 5 momentti, joissa säädetään mahdollisuudesta käyttää valvonnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa. Säännöksiin on otettu mallia ilmailulain 164 §:n 2 ja 3 momentista ja rautatielain 78 §:stä. Vastuu valvonnasta säilyisi Liikenteen turvallisuusvirastolla. Kyse ei ole tehtävän ulkoistamisesta vaan tällaista asiantuntijaa tarvittaisiin tyypillisesti tarkastuksissa, joissa vaaditaan sellaista teknistä erityisosaamista, jota viranomaisella ei ole tarkoituksenmukaista jatkuvasti itsellään ylläpitää. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi erilaisten käytössä olevien järjestelmien tekniset yksityiskohdat tai kirjanpidon arviointiin liittyvät erityistaidot. Ulkopuolisen asiantuntijan olisi oltava perehtynyt valvottavaan osaluueeseen. Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä sopimuksessa sovittaisiin tehtävien sisällöstä ja muista tehtävän hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja tehtäviä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin ulkopuolisen asiantuntijan oikeudesta saada tehtävästä asianmukainen korvaus. Tämä säännös vastaa ilmailulain 164 §:ää, mutta soveltuu noudatettavaksi myös muihin liikennemuotoihin liittyvissä tarkastuksissa.

2 §. *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Pykälän kolmatta momenttia muutettaisiin, koska liikenteen palveluista annettuun lakiin on tuotu muiden liikennemuotojen mukana lukuisia uusia toimijoita. Myös niihin saattaa olla tarvetta kohdistaa valvontaa, joten myös niitä koskevan tiedonsaantioikeuden on laajennuttava. Sääntelytekniikka vastaa lain ensimmäisessä vaiheessa ollutta, eli ne tahot, joihin liittyen Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada tietoja muilta viranomaisilta tai julkista tehtävää hoitavilta luettelaisiin, osittain määritelmien kautta, mutta tiedot rajattaisiin välttämättömyysedellytyksellä.

Säännös sisältää uudistetussa muodossa myös tavanomaisen kirjauksen teknisestä käyttöyhteydestä. Valtiovarainministeriö on julkaissut syksyllä 2017 tiedonhallinnan lainsäädännön kehittämistä pohtineen työryhmän raportin (Valtiovarainministeriön julkaisu 37/2017), jossa todetaan, että teknisen käyttöyhteyden käsite on ymmärretty eri laeissa eri tavoin, ja se on myös monissa säännöksissä sekoittunut sähköisen tiedonsiirtomenetelmän kanssa. Työryhmä ehdottaa raportissa, että teknisen käyttöyhteyden sääntelystä luovutaan vanhentuneena ja monimerkityksellisenä käsitteenä. Edelleen työryhmä toteaa, että viranomaisten välillä tapahtuvan tietojen digitaalisen luovuttamisen tulisi tapahtua rajapintoja hyödyntämällä. Rajapintaratkaisujen omaksuminen edistäisi viranomaisten välisen digitaalisen tiedonvaihdon yhteentoimivuutta, ja mahdollistaisi myös siihen tavoitteeseen pääsemisen, että sama tieto tarvitsisi kysyä vain kerran. Työryhmä katsoo, että rajapintojen käytöstä viranomaisten välisen tiedonvaihdon välineenä voitaisiin säätää yleislaissa, koska tällaista yleislakia koskevaa ehdotusta ei vielä ole olemassa, ehdotetaan säännöstä liikenteen palveluista annettuun lakiin jatkumona lain ensimmäisen vaiheen rajapintoja koskevalle sääntelylle. Ehdotus ei estä erilaisten jo aiemmin käyttöön otettujen teknisten käyttöyhteyksien käyttöä, koska myös muu sähköinen menetelmä olisi ehdotuksen mukaan mahdollinen. Asiaa on perusteltu lisää V osan 3 luvun 1 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Tietojen luovuttamiskeinoihin on lisätty rajapinta, joka olisi nykyaikainen ja yhteentoimivuuden mahdollistava tekninen menettely. Asiaa on tarkemmin perusteltu V osan 3 luvun 1 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

3 §. *Oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin.* Toistaiseksi 3 §:ssä on säädetty ajolupatehtävien hoitamisesta. Kyseessä on ollut säännös, jossa on viitattu ajokorttilain mukaisiin menettelyihin, jos Liikenteen turvallisuusvirasto käyttää tehtäviensä hoitamisessa apuna ulkopuolista palveluntarjoajaa. Tässä laissa ehdotetaan, että viranomaisen tehtävien siirtämisestä perustuslain 80 §:n mukaisesti säädettäisiin kokonaan omassa luvussaan, tämän osan 4 luvussa. Viranomaistehtävien siirtämisestä on toistaiseksi säädetty lukuisissa eri laeissa. Ehdotetaan, että nämä säännökset kootaan yhteen ja luodaan selkeät ja yhtenäiset säännöt menettelyille, ja olemassa oleva 3 § kumotaan.

Kumottavan säännöksen tilalle ehdotetaan säännöstä Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta määrätä henkilöluvan haltijan luvan saamiseksi edellyttävään kokeeseen, lääkärintarkastukseen tai muuhun tarkastukseen, jos on erityistä syytä epäillä, ettei hän täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tiedollisia, taidollisia tai terveyttä koskevia edellytyksiä. Pykälään on otettu mallia ilmailulain 49 §:stä ja rautateiden kelpoisuuslain 20 ja 21 §:stä. Liikenteen henkilölupien haltijat toimivat liikenneturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä liikenteessä, ja Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on valvoa, että he täyttävät tehtävissä edellytetyt vaatimukset. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole, että henkilöitä määrättäisiin ylimääräisiin kokeisiin tai tarkastuksiin sattumanvaraisesti, vaan kokeeseen tai tarkastukseen voitaisiin määrätä vain tilanteessa, jossa on erityistä syytä epäillä henkilön kelpoisuutta.

Henkilö voitaisiin lisäksi määrätä vain sellaisiin kokeisiin tai tarkastuksiin, joita kyseisen henkilöluvan saamiseksi tai ylläpitämiseksi edellytetään.

Lähtökohtana 2 momentin mukaan on, että henkilö itse ilmoittaa puutteista. Tyypillinen tilanne olisi henkilön sairastuminen niin, että hän ei terveydentilansa puolesta kykene enää tehtävänsä hoitamaan, ja hän jää sairaalomalle. Viranomainen tai työnantaja voi kuitenkin saada muuta kautta tietoja, jotka antavat syytä epäillä henkilön kelpoisuutta – työnantaja voi itse havainnoida henkilön toimintaa, matkustajilta voi tulla ilmoituksia tai muilta liikenteessä liikkuvilta voi tulla ilmoituksia.

Pykälän kolmannen momentin mukaan luvan haltija vastaisi kokeista ja tarkastuksista aiheutuvista kustannuksista.

3 a §. *Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen.* Luvun 3 a §:ssä säädettäisiin menettelystä, jota sovelletaan, jos henkilölupa katoaa, varastetaan tai tuhoutuu. Useimpien henkilölupien osalta on niin kansainvälisellä, EU:n kuin kotimaan tasolla toistaiseksi edellytetty, että luvan haltijalla on lupa-asiakirja mukanaan, kun hän kuljettaa liikennevälinettä. Tällainen lupa saattaa kadota tai tuhoutua, taikka se saatetaan varastaa. Tällöin luvan haltija voi hakea luvan myöntäjältä luvasta virallista jäljennöstä, kaksoiskappaletta tai uutta lupaa. Kansainväliset ja EU:n säännökset siitä, minkälaisella asiakirjalla kadonnut, varastettu tai tuhoutunut voidaan korvata, vaihtelevat liikennemuotojen välillä.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskortista tai ajokorttiin tehtävästä merkinnästä on säädetty kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 20 d §:ssä ja lain nojalla annetussa asetuksessa. Veturinkuljettajien osalta veturinkuljettajadirektiivissä ja Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010 määritellään menettelystä tarkemmin. Tämän luvun 2 b §:n 1 momentissa

pannaan täytäntöön direktiivin 4 artiklan vaatimus. Vastaava säännös on sisältynyt voimassa olevan rautateiden kelpoisuuslain 8 §:n 6 momenttiin. Rautateiden kelpoisuuslain 8 § on valtuuttanut valtioneuvoston asetuksella säätämään kadonneiksi, varastetuiksi tai tuhoutuneiksi ilmoitettujen lupakirjojen kaksoiskappaleiden myöntämisestä. Tätä asetuksenantovaltuutta ei ole käytetty.

Ajoneuvo- ja rautatiepuolella lähtökohtana on ollut, että viranomainen myöntää kaksoiskappaleen (virallisen jäljennöksen), jos lupa on kadonnut, varastettu tai tuhoutunut. Kaksoiskappale on identtinen alkuperäisen asiakirjan kanssa.

Merenkulun pätevyyskirjasta ja lisäpätevyystodistuksesta on säädetty toistaiseksi laivaväkilain 19 §:ssä. Ilmailun henkilölupien osalta ei ole ollut erillissäännöstä, jota sovellettaisiin, jos asiakirja katoaa, varastetaan tai tuhoutuu. Sekä merenkulun että ilmailun asiakirjojen osalta on menetelty niin, että kadonneen, varastetun tai tuhoutuneen asiakirjan tilalle on annettu uusi asiakirja, jonka voimassaolo ja muut ehdot ovat vastanneet alkuperäistä asiakirjaa, vaikkakin asiakirjan antopäivä ja asianumero ovat olleet uusia.

Ehdotetaan, että maaliikenteen kadonneista, varastetuista ja tuhoutuneista asiakirjoista säädetään pykälän ensimmäisessä momentissa, ja merenkulun ja ilmailun vastaavista tilanteista toisessa momentissa. Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin kolmannessa momentissa antamaan tarkemmat määräykset asiasta ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä. Jos tilanteista, joissa asiakirja katoaa, varastetaan tai tuhoutuu, ei säädettäisi tässä laissa, voitaisiin yleislakina soveltaa lakia asiakirjan kuolettamisesta (34A/1901).

Kyseessä on Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamista koskeva säännös, joten se on tarkoituksenmukaista sijoittaa 3 a §:ksi muiden erityisesti Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä koskevien säännösten perään. Kyseessä on säännös, joka digitalisaation etenemisen ja sähköisten asiakirjojen käyttöönoton myötä osoittautunee tulevaisuudessa tarpeettomaksi

4 §. Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen. Pykälässä on toistaiseksi säädetty poliisin, Tullin ja rajavartiolaitoksen tehtävien hoitamisesta. Kun tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja sen valvontaa koskevat säännökset siirretään tieliikennelaista tähän lakiin, siirtyvät mukana myös poliisin, Tullin ja rajavartiolaitoksen sekä työsuojeluviranomaisten näihin säännöksiin liittyvät tehtävät. Pykälän otsikko esitetään muutettavaksi, kun pykälä koskisi myös työsuojeluviranomaista. Sisällöltään uusi 3 momentti vastaisi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 9 §:ää ja 4 momentti tieliikennelain 92 n §:ää. Viittaus muistutukseen oikeutetusta yrittäjäkuljettajasta ei ole tarpeellinen työsuojelun valvontalain (44/2006) 1 §:n 2 momentin muutoksen (1418/2016) johdosta.

6 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot. Pykälä vastaa tieliikennelain 92 m §:ää. Pykälään tehtäisiin tämän lain säädösten edellyttämät säädösviittauksen muutokset. Luonteeltaan pakkokeinot ovat valvontaan liittyviä työkaluja eivätkä hallinnollisia seuraamuksia, siksi säännös esitetään sisällytettäväksi tähän lukuun.

7 §. Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuusta. Pykälässä säädettäisiin rikosoikeudellisesta virkavastuusta sellaisten laissa säädettyjen tehtävien hoitamisesta, joissa tehtävä perustuu viranomaisen antamaan hyväksyntään eikä tämän IV osan 4 luvussa tarkoitettuun sopimuksella toteutettavaan julkisen hallintotehtävän siirtoon. Tällaisia hyväksyntään perustuvia tehtäviä ovat erityisesti liikenteen lääkäreiden ja rautatiepsykologin tehtävät. Lisäksi pykälä koskisi

myös tämän osan 1 luvun 16 §:ssä tarkoitettua työterveyslääkäriä, jolla on virkansa puolesta oikeus myöntää matkustamomiehistöön terveydentilatodistuksia. Pykälä koskisi lisäksi ulkopuolista asiantuntijaa, jota Liikenteen turvallisuusvirasto voisi IV osan 2 luvun 1 §:n mukaisesti käyttää tarkastuksessa apunaan. Vahingonkorvausvastuun osalta viitattaisiin vahingonkorvauslakiin (412/1974).

3 luku: Liikenteen lääkärijärjestelmä

Liikenteessä kuljettajatehtävissä toimiville henkilöille on asetettu terveyttä koskevia tarkempia vaatimuksia. Ilmailussa lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset koskevat koko lentomiestistöä (sekä ohjaamomiestistöä että matkustamomiestistöä). Merenkulussa terveysvaatimukset koskevat suurinta osaa laivaväestä. Rautateilla vaatimukset koskevat veturinkuljettajia. Näiden fyysistä ja psyykkistä terveyttä koskevien vaatimusten arviointi osoitetaan lääkäreille ja psykologeille, joilla on tehtävässä edellytettävä asiantuntemus. Tieliikenteessä terveyttä koskevat vaatimukset sisältyvät ajokorttilakiin (386/2011), joten ne eivät tule tässä yhteydessä tarkasteltaviksi.

1 §. Rautatielääkäriin hyväksyminen. Luvun 1 §:ssä säädetään rautatielääkäriin hyväksymisestä. Liikenteen palveluista annettavan lain IV osan 3 luvun 1 §:ssä säädettäisiin rautatiejärjestelmässä toimivan rautatielääkäriin hyväksymisvaatimuksista. Pykälä korvaisi rautatiealan asiantuntijalääkäriin hyväksymisvaatimuksia koskevat kelpoisuuslain 30 §:n säännökset ja rautatieliikenteen työterveyshuollon ammattihenkilön hyväksymisvaatimuksia koskevat kelpoisuuslain 31 §:n säännökset. Pykälä perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 20 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään toimivaltaisen viranomaisen oikeudesta säätää muun muassa tässä tarkoitettujen henkilöiden tunnustamisesta. Kohdan mukaan tunnustamisen tulee perustua riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt kelpoisuuslain säännösten nojalla rautatiealan asiantuntijalääkäreitä laissa tarkoitettuja tehtäviä hoitavien tai tehtäviin hakeutuvien terveydentilan ja liikennekelpoisuuden arviointia varten. Lisäksi virasto on hyväksynyt työterveyshuoltolaisissa (1383/2001) tarkoitettuina työterveyshuollon ammattihenkilöinä toimivia työterveyslääkäreitä ja -hoitajia kelpoisuuslaissa tarkoitettuja tehtäviä hoitavien tai tehtäviin hakeutuvien terveystarkastusten tekemistä varten. Rautatiealan asiantuntijalääkäri on määrittänyt työterveyshuollon ammattihenkilön tekemän terveystarkastuksen tulosten perusteella tehtäviä hoitavan tai tehtäviin hakeutuvan henkilön sopivuuden tehtävään antamallaan sopivuuslausunnolla.

Kelpoisuuslaissa säädettyä lääkärijärjestelmää, jossa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät terveydenhuollon asiantuntijat arvioivat liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien terveydentilaa ja liikennekelpoisuutta, pidetään mutkikkaana ja hankalasti toteuttavana käytännön terveystyössä. Liian tiukan sääntelyn katsotaan hankaloittavan rautatieliikenteen harjoittajien harjoittamaa elinkeinotoimintaa. Muissa liikennemuodoissa on voimassa selvästi kevyempi ja silti toimiva sääntely. Rautateiden terveydentilan arvioinnin ja lääkärijärjestelmän sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan lähinnä ilmailun nykyistä sääntelymallia.

Työterveyshuoltolain mukaisen lakisääteisen työterveyshuollon järjestäminen on työnantajan tehtävä. Nykypäivänä ei voida pitää asianmukaisena, että terveydentilan ja liikennekelpoisuuden arviointia koskeva lääkärijärjestelmä on sidoksissa yksittäisten rautatieliikenteen harjoittajien työterveyshuoltomenettelyjen kanssa. Kelpoisuuslain nojalla hyväksytyjä rautatiealan

asiantuntijalääkäreitä on tällä hetkellä viisi. Rautatiealan asiantuntijalääkäreistä kolme työskentelee VR-Yhtymä Oy:n palveluksessa. Muut kaksi työskentelevät Työterveyslaitoksen tai yksityisten lääkäriasemien palveluksessa. Hyväksytyjä työterveyshuollon ammattihenkilöitä on noin 200, joista puolet on työterveyslääkäreitä ja puolet työterveyshoitajia. Hyväksytyt työterveyslääkärit ja -hoitajat ovat järjestelmässä muodostaneet työterveyshuoltokäytännön mukaisen työparin.

Kelpoisuuslaissa säädettyä rautateiden lääkärijärjestelmää katsotaan tarpeelliseksi yksinkertaistaa. Lääkärijärjestelmää esitetään kevennettäväksi luopumalla terveydentilan arviointiin osallistuvien työterveyshuollon ammattihenkilöiden sekä rautatiealan asiantuntijalääkäreiden päällekkäisistä hyväksynnöistä. Myös työterveyshuollon ammattihenkilöinä järjestelmään hyväksytyjen työterveyshoitajien erillisistä hyväksynnöistä ehdotetaan luovuttavaksi tarpeettomina.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi 1 momentin nojalla hakemuksesta rautatielääkäriin kuljettajien lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelpoisuuden arviointia varten. Rautatielääkärit hyväksyttäisiin enintään viideksi vuodeksi, kuten nykyisin rautatiealan asiantuntijalääkärit ja työterveyshuollon ammattihenkilöt. Momentin 1 kohdassa hakijalta edellytettäisiin, että hän on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) mukaisesti laillistettu ammattihenkilö. Hakijan olisi siten oltava Suomessa laillistettu lääkäri. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto (Valvira) myöntää Suomessa tai muussa Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa koulutuksensa saaneelle lääkärielle taikka Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolella koulutuksensa saaneelle lääkärielle oikeuden harjoittaa Suomessa lääkärin ammattia laillistettuna ammattihenkilönä siten kuin terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa säädetään. Hakijalta edellytettäisiin momentin 1 kohdassa myös, että hän on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeudet. Erikoislääkäreistä muun muassa työterveyshuollon erikoislääkäriin tutkinnon katsotaan antavan hyvät valmiudet rautatielääkäriin tehtävien hoitamiseen.

Nykyisiltä hyväksytyiltä rautatiealan asiantuntijalääkäreiltä on vaadittu perehtyneisyyttä liikennelääketieteeseen. Vaatimuksella on hyväksymispäätöksiä tehtäessä tarkoitettu suoritettua liikennelääketieteen erityispätevyyttä. Sääntelyä kevennettäisiin siten, että rautatielääkäriä ei vaadittaisi varsinaista liikennelääketieteen osaamista. Hakijalla ei siten tarvitsisi olla liikennelääketieteen erityispätevyyttä. Hakijalta edellytettäisiin momentin 2 kohdassa, että hän tuntee kuljettajan työtehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit. Hänen tulisi kohdan mukaan tuntea muun muassa rautateiden työolosuhteet. Lisäksi rautatielääkäriin olisi hyväksynnän saadakseen tunnettava kuljettajan terveydentilaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla uudistaa 1 momentissa tarkoitettua rautatielääkäriin hyväksynnän sen jälkeen kun rautatielääkäriin hyväksynnän voimassaolo on päättynyt edellyttäen, että rautatielääkäri edelleen täyttää tehtävän kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti pitänyt yllä osaamistaan. Tämä voitaisiin osoittaa muun muassa siten, riittäväksi katsottavalla määrällä pykälässä tarkoitettuja lääkärintarkastuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa myös kouluttaa rautatielääkäreitä, jolloin osallistuminen koulutukseen voitaisiin ottaa hyväksyntää uudistettaessa huomioon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin nojalla antaa tarkemmat määräykset rautatielääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä. Kelpoisuuslain nojalla on an-

nettu valtioneuvoston asetus (524/2011) rautatiealan terveydenhuollon asiantuntijoiden pätevydestä ja täydenniskoulutuksesta. Valtioneuvoston asetus kumoutuisi kelpoisuuslain kumoamisen yhteydessä.

Lääkäreiden täydenniskoulutuksesta ei säädettäisi lailla. Täydenniskoulutusvelvoite on ollut kansallinen vaatimus, josta veturinkuljettajadirektiivissä ei ole säännöksiä. Täydenniskoulutus ei viime vuosina myöskään ole toiminut alun perin koulutusjärjestelmää luotaessa tarkoitettulla tavalla. Rautatieyritykset ovat kilpailuttaneet työterveyshuoltojaan, jolloin lääkäreiden vaihtuvuus järjestelmässä on ollut suurta. Lääkäreiden hyväksymispäätösten voimassaolo on myös ollut sidoksissa siihen, osallistuuko hyväksytty lääkäri säännöllisesti Liikenteen turvallisuusviraston järjestämään täydenniskoulutukseen. Täydenniskoulutusjärjestelmästä luopumisen yhtenä perusteena on myös raskaaksi ja joustamattomaksi koetun sääntelyn keventäminen. Uuden sääntelyn tarkoituksena on, että Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi hyväksyttävien lääkäreiden pätevyyttä lain ja sen nojalla annettujen määräysten edellyttämien pätevyysvaatimusten pohjalta. Virasto voisi tarvittaessa edellyttää hakijalta lisäselvitystä ammattitaidosta. Lisäksi virasto voisi järjestää lääkäreille tarvittavaa täydenniskoulutusta. Virasto arvioisi kulloisenkin täydenniskoulutustarpeen tehtävään haettaessa sekä myöhemmin tehtävässä toimittamassa ja tuona aikana pätevyyttä ylläpidettäessä.

Rautatiealan asiantuntijalääkärit ovat valmistelun kuluessa esittäneet myös huolensa siitä, mihin voitaisiin arkistoida nykyisen lääkärijärjestelmän toiminnan aikana kertyneet potilasasiakirjat, kun säädökset muuttuvat. Rautatiealan lainsäädännössä ei ole erityissäännöksiä lääkärijärjestelmään kertyvien potilasasiakirjojen arkistoinnista. Kukin työterveyshuollon ammattihenkilö ja rautatiealan asiantuntijalääkäri on tähän mennessä arkistoinut käsittelemiensä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien potilasasiakirjat omalla toimipaikallaan joko työterveyshuollon toimipaikassa tai yksityisen rautatiealan asiantuntijalääkäriin toimistossa. Terveydenhuoltolainsäädäntö edellyttää, että lääkärin on säilytettävä potilasasiakirjat sekä huolehdittava arkistostaan myös toimintansa lopettamisen jälkeen.

Rautatiealan asiantuntijalääkäriin liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien terveydentilasta antamat sopivuuslausunnot on tallennettu Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään kelpoisuusrekisteriin. Rekisteritiedot poistetaan rekisteristä pääosin 10 vuoden kuluttua siitä päivästä, kun liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan kelpoisuuden voimassaolo on päättynyt.

2 §. Rautatiepsykologin hyväksyminen. Luvun 2 § koskee rautatiepsykologin hyväksyntää. Muista liikennemuodoista poiketen rautatieliikenteessä edellytetään kuljettajan psykologista arviointia.

Lain IV osan 3 luvun 2 §:ssä säädettäisiin rautatiejärjestelmässä toimivan rautatiepsykologin hyväksymisvaatimuksista. Pykälä korvaisi rautatieliikenteen asiantuntijapsykologin hyväksymisvaatimuksia koskevat kelpoisuuslain 32 §:n säännökset. Pykälä perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 20 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään toimivaltaisen viranomaisen oikeudesta säätää muun muassa tässä tarkoitettujen henkilöiden tunnustamisesta. Kohdan mukaan tunnustamisen tulee perustua riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt kelpoisuuslain nojalla rautatiejärjestelmään rautatieliikenteen asiantuntijapsykologit, joilla on oikeus tehdä psykologinen henkilöarviointi ja antaa soveltuvuuslausunto henkilön psykologisesta soveltuvuudesta tehtävään. Hyväksytyt rautatieliikenteen asiantuntijapsykologit on tällä hetkellä 10. Rautatieliikenteen asiantuntijapsykologit työskentelevät yksityisten toimijoiden palveluksessa.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi 1 momentin nojalla hakemuksesta rautatiepsykologin, jolla olisi oikeus tehdä laissa tarkoitetuille kuljettajille psykologinen henkilöarviointi. Rautatiepsykologi arvioisi myös kuljettajan soveltuvuuden tehtävään osana psykologista henkilöarviointia. Rautatiepsykologit hyväksyttäisiin enintään viideksi vuodeksi, kuten nykyisin rautatieliikenteen asiantuntijapsykologit. Momentin 1 kohdassa hakijalta edellytettäisiin, että hän on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain mukaisesti laillistettu psykologi. Hakijan olisi siten oltava Suomessa laillistettu psykologi. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto (Valvira) myöntää Suomessa tai muussa Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuu-luvassa valtiossa koulutuksensa saaneelle psykologille taikka Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolella koulutuksensa saaneelle psykologille oikeuden harjoittaa Suomessa psykologin ammattia laillistettuna ammattihenkilönä siten kuin terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa säädetään. Hakijalla olisi 2 kohdan mukaan oltava riittävä työ- ja organisaatiopsykologian ja psykologisen henkilöarvioinnin tuntemus. Hakijalta edellytettäisiin 3 kohdassa, että hän on perehtynyt kuljettajan tehtävissä toimivilta vaadittavien psykologisten ominaisuuksien arviointiin ja hänellä on käytännön kokemusta psykologisten ominaisuuksien arvioinnista. Hakijalla tulisi siten olla sekä teoreettista että käytännön kokemuksella osoitettua osaamista tehtävään. Hakijan olisi 4 kohdan mukaan tunnettava kuljettajan tehtävissä vaadittavat psykologiset vaatimukset. Lisäksi hakijan olisi 4 kohdan mukaan tunnettava kuljettajan tehtävien sisältö, työympäristö ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusrisikit.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettut rautatiepsykologin hyväksymisvaatimukset vastaisivat sisällöllisesti rautatieliikenteen asiantuntijapsykologin hyväksymisvaatimuksia kelpoisuuslaissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla uudistaa rautatiepsykologin hyväksynnän sen jälkeen kun rautatiepsykologin hyväksynnän voimassaolo on päättynyt edellyttäen, että rautatiepsykologi täyttää tehtävän kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti pitänyt yllä osaamistaan. Tämä voitaisiin osoittaa muun muassa siten, että rautatiepsykologi näyttäisi tehneensä riittävästi pykälässä tarkoitettuja psykologisia henkilöarviointeja. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa järjestää rautatiepsykologeille koulutusta, jolloin riittävä osallistuminen koulutuksiin voitaisiin ottaa hyväksyntää uudistettaessa huomioon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin nojalla antaa tarkemmat määräykset rautatiepsykologien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä. Kelpoisuuslain nojalla on annettu edellä mainittu valtioneuvoston asetus rautatiealan terveydenhuollon asiantuntijoiden pätevydestä ja täydennyskoulutuksesta, joka kumoutuisi kelpoisuuslain kumoamisen yhteydessä.

Psykologien täydennyskoulutuksesta ei säädettäisi lailla. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi vastaavasti kuin rautatielääkäreitä tarvittaessa kouluttaa myös rautatiepsykologeja tehtäviinsä. Virasto arvioisi vastaavasti kulloisenkin täydennyskoulutustarpeen tehtävään haettaessa sekä myöhemmin tehtävässä toimittaessa.

3 §. Merimieslääkäriin hyväksyminen. Luvun 3 § koskisi merimieslääkäriin hyväksyntää. STCW – yleissopimus edellyttää, että merimieslääkärit ovat jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä. Lisäksi vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttää, että merimiehen lääkärintodistuksen myöntää jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä, asianmukaisesti pätevä lääkäri.

Lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetussa laissa (47/2009) säädetään merimieslääkäreiden hyväksymisestä. Toimivalta hyväksyä merimieslääkärit on nykyisin Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valviralla. Merimieslääkäreiksi hyväksytyt lääkärit on tällä hetkellä 475. Säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että Valviran toimivalta hyväksyä merimieslääkärit siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle. Muutoksen tavoitteena on merimieslääkärijärjestelmän nykyistä parempi toimivuus. Perusteluja ehdotukselle kuvataan tarkemmin yleisperusteluiden Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset –jaksossa.

STCW-yleissopimus sisältää myös vaatimuksen merimieslääkärijärjestelmää koskevasta laatu-järjestelmästä, jonka on oltava olemassa viimeistään 2017. Liikenteen turvallisuusvirasto valmistelisi merimieslääkärijärjestelmän laatu-järjestelmän, joka tällä hetkellä puuttuu Suomesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi 1 momentin nojalla hakemuksesta merimieslääkärin laivaväen lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelpoisuuden arviointia varten. Merimieslääkärit hyväksyttäisiin enintään viideksi vuodeksi. Nykyisin voimassa olevan lääkäriin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetun lain mukaan hyväksyntä merimieslääkäriksi on voimassa toistaiseksi. Hyväksynnälle olisi säädettävä määräaikainen voimassaolo vastaavasti kuin se on määräaikainen rautatiealalla ja ilmailussa.

Momentin 1 kohdassa hakijalta edellytettäisiin, että hän on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) mukaisesti laillistettu ammattihenkilö. Hakijan olisi siten oltava Suomessa laillistettu lääkäri. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valvira myöntää Suomessa tai muussa Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa koulutuksensa saaneelle lääkärielle taikka Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolella koulutuksensa saaneelle lääkärielle oikeuden harjoittaa Suomessa lääkäriin ammattia laillistettuna ammattihenkilönä siten kuin terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa säädetään. Hakijalta edellytettäisiin momentin 1 kohdassa myös, että hän on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeudet. Lisäksi hakijalta edellytettäisiin momentin 2 kohdassa, että hän on Suomessa suorittanut koulutuksen merialan työolosuhteista ja terveysvaatimuksista.

Voimassaolevan lain mukaan merimieslääkäriin oikeuden saa Suomessa laillistettu lääkäri kaksipäiväisen merimieslääkärikoulutuksen käytyään. Tätä koulutusta järjestää Suomessa Työterveyslaitos. Koulutuksen tulee perehdyttää lääkäri merialaan, laivatyöhön ja sen terveysriskeihin sekä laivatyökelpoisuuden terveydellisiin vaatimuksiin sekä siihen, kuinka merenkulkijan lääkärintarkastus on suoritettava. Pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohta vastaisivat lääkäriin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetun lain 1 §:ää muutoin, mutta lakiin otettaisiin uutena vaatimus siitä, että hakija on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeudet. Erikoislääkäreistä muun muassa työterveyshuollon erikoislääkäriin tutkinnon katsotaan antavan hyvät valmiudet merimieslääkäriin tehtävien hoitamiseen. Vaatimus erikoislääkäriin tutkinnosta vastaisi muun muassa voimassa olevia ilmailun ja rautatieliikenteen säännöksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla uudistaa 1 momentissa tarkoitettua merimieslääkäriin hyväksynnän sen jälkeen kun merimieslääkäriin hyväksynnän voimassaolo on päättynyt edellyttäen, että merimieslääkäri täyttää tehtävän kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti pitänyt yllä osaamistaan. Tämä voitaisiin osoittaa muun muassa siten, että merimieslääkäri näyttäisi tehneensä riittävästi pykälässä tarkoitettuja lääkärintarkastuksia. Myös riittävä osallistuminen merimieslääkäriin ammattitaitoa ylläpitävään merialan työolosuh-

teita ja terveysvaatimuksia käsittelevään täydennyskoulutukseen voitaisiin ottaa hyväksyntää uudistettaessa huomioon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin nojalla antaa tarkemmat määräykset merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta. Määräyksillä voitaisiin näin ollen määrätä muun muassa siitä, miten merimieslääkäriin on ylläpidettävä osaamistaan esimerkiksi täydennyskoulutuksilla. Määräyksissä otettaisiin erityisesti huomioon se, että merimieslääkäriillä on ajan tasalla olevat tiedot kansainvälisten velvoitteiden mukaisista laivaväen terveysvaatimuksista. Laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain mukaan sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaa tällä hetkellä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeen. Koska merimieslääkärijärjestelmän hallinnointi siirrettäisiin ehdotuksen myötä Valviralta Liikenteen turvallisuusvirastolle, ehdotetaan, että virasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta sosiaali- ja terveysministeriön sijaan. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi siten jatkossa mallilomakkeen määräyksessään. Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta kuulla erityyppisopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa määräystä valmistellessaan säädettäisiin ehdotetun lain IV osan 1 luvun 17 §:ssä.

4 §. Ilmailulääkäriin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksyminen. Pykälässä todetaan, että ilmailulääkäriin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksymisestä säädetään lentomiehistöasetuksessa. Tämän informatiivisen pykälän sisällyttämistä tähän lakiin voidaan pitää perustelluna, koska se täydentää kuvauksen liikenteen lääkärijärjestelmästä, ja se selkeyttää seuraavan, terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevia ilmoituksia käsittelevän pykälän soveltamista.

5 §. Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset. Pykälä perustuu ilmailulain 50 §:ään. Säännöksellä halutaan varmistaa vastaavat liikenneturvallisuusvaikutukset kuin ajokorttilain (386/2011) 21 §:llä, jossa lääkäri veloitetaan tekemään ajokorttiluvan hakijan tai ajo-oikeuden haltijan (kuljettajan) ajoterveydentilaa koskeva ilmoitus poliisille.

EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa säädetään erityisten henkilötietoryhmien käsittelystä. Myös terveyttä koskevat tiedot kuuluvat artiklan suojan piiriin. Sen mukaan tällaisten tietojen käsittely on lähtökohtaisesti kielletty. Artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan käsittely on sallittua, jos se tarpeen tärkeää yleistä etua koskevasta syystä unionin oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön nojalla, edellyttäen että se on oikeasuhtainen tavoitteeseen nähden, siinä noudatetaan keskeisiltä osin oikeutta henkilötietojen suojaan ja siinä säädetään asianmukaisista ja erityisistä toimenpiteistä rekisteröidyn perusoikeuksien ja etujen suojaamiseksi.

Terveydentilaa koskevan tiedon saaminen on Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä siksi, että henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät luvat, hyväksynät, pätevyudet ja kelpoisuudet edellyttävät usein tietynlaisten terveyskriteereiden täyttämistä. Sääntelyn taustalla ovat liikenneturvallisuuden vaatimukset, ja se perustuu usein kansainvälisiin ja EU-tason vaatimuksiin. Tiedonsaantioikeus liittyy siten tärkeään yleiseen etuun. Kyseisen tiedon saamisesta on kuitenkin säädetty erityisen tarkasti siksi, että asetuksen vaatimukset täyttyisivät.

Pykälässä säädettäisiin edellä 1 – 4 §:ssä tarkoitettujen liikenteen lääkäreiden ja rautatiepsykologin sekä terveydenhuollon ammattihenkilön velvollisuuksista ja oikeuksista tehdä liikenteen

henkilölupien haltijoiden terveydentilaa koskevia ilmoituksia Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälässä yhtenäistettäisiin lääketieteellisiä ilmoituksia koskevat menettelyt näissä kolmessa liikennemuodossa.

Pykälän ensimmäisen momentin mukaan liikenteen henkilöluvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen 1 – 4 §:ssä tarkoitetun lääkärin ja psykologin sekä ilmailulääketieteen keskuksen on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista. Tietojen antamista rajoittaa pykälässä kolme elementtiä. Ensinnäkin tietojen luovutusvelvollisuus on vain luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitetuilla liikenteen lääkäreillä. Toiseksi tiedot on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä. Kolmanneksi, ilmoitus rajoittuu seikkoihin, joilla on merkitystä arvioitaessa luvan myöntämisen tai sen voimassaolon edellytyksiä. Lääkäreiltä, joita ilmoitusvelvollisuus koskee, edellytetään perehtyneisyyttä hakijan terveyden ja hänen lääketieteellisen kelpoisuutensa arviointiin.

Pykälän 2 momentissa asetetaan 1 momentissa tarkoitetuille liikenteen lääkäreille velvollisuus ilman pyyntöäkin ilmoittaa epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Liikenteen lääkäriltä ja rautatiepsykologilta edellytetään aktiivista ilmoittamista, jos henkilöluvan saamisen edellytyksenä olevissa terveyteen liittyvien vaatimuksissa on puutteita. Liikenteessä toimijoille on asetettu terveyttä koskevia vaatimuksia liikenneturvallisuuden takia. Jos lääkäreitä ei edellytetä näistä puutteista ilmoittamaan, on terveyttä koskevat vaatimukset asetettu turhaan eivätkä tavoitellut liikenneturvallisuusvaatimukset toteudu.

Kolmannessa momentissa laajennetaan edelleen ilmoitusvelvollisuutta. Kolmas momentti koskee tilanteita, joissa terveydenhuollon ammattihenkilö epäilee, että henkilön terveydentilasta aiheutuu välitöntä uhkaa liikenneturvallisuudelle. Tällainen tilanne voisi olla esimerkiksi, jos henkilön toimintakykyyn merkittävällä tavalla vaikuttavaan sairauteen sairastunut hakeutuu terveysasemalle, ja asiayhteydestä ilmenee, että hänen tarkoituksenaan on jatkaa työntekoa jollain liikennevälineelle. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle olisi kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykynsä. Tällaisen terveydenhuollon ammattihenkilön tehtävänä ei ole tehdä lopullista arviota siitä, täyttääkö henkilö terveydentilavaatimukset, vaan tämän arvion tekee 1 – 4 §:ssä tarkoitettu liikenteen lääkäri tai rautatiepsykologi.

Koska 3 momentissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuutta voidaan pitää poikkeuksellisena, on ilmoituksen sisältö 4 momentissa täsmällisesti rajattu. Ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

- 1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia; ja
- 2) mitä lisätoimenpiteitä lääkäri tai psykologi ehdottaa terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Vaikka ilmoitusvelvollisuus voi vaikuttaa vahvasti yksilön oikeuksiin puuttuvalta, voidaan sitä käytännön kokemusten valossa pitää perusteltuna matkustajien ja muiden liikenteessä liikkuvien henkilöiden näkökulmasta. Konkreettiset tilanteet ovat osoittaneet, että säännöksille on tarvetta. Liikenteen turvallisuusvirastoon on esimerkiksi tullut yhteydenotto lääkäriltä, jonka

vastaanotolle oli saapunut merenkulun ammattihenkilö, jota lääkäri epäili psykoottiseksi. Lääkäri oli pyytänyt menettelyohjeita todeten, että ajokortin osalta hän oli löytänyt lainsäädännöstä menettelyohjeet, mutta laivaväen osalta ei. Kansainvälistä huomioita herättänyt Germanwings-lentoyhtiön lennolla vuonna 2015 tapahtunut lento-onnettomuus on johtanut ilmailun puolelle tarkentuneisiin ohjeisiin ja EU-lainsäädäntöaloitteisiin.

4 luku: Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle

Luvussa säädettäisiin edellytykset perustuslain 124 §:n tarkoittamalle julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle toimijalle. Sääntely vastaisi asiallisesti pitkälti nykytilaa: Liikenteen turvallisuusvirastoa koskevassa sääntelyssä on jo nyt mahdollistettu vastaavien tehtävien siirtäminen. Kaikissa nykyisissä laeissa ulkoistamismahdollisuudesta ei ole kuitenkaan erikseen säädetty. Sääntely on koottu yhteen, yhdenmukaistettu ja samalla tarpeettoman raskaasta sääntelystä on luovuttu kuitenkin niin, että ehdotettu sääntely kattaisi perustuslakivaliokunnan käytännössä asetetut edellytykset ja tarkkuusvaatimukset. Laissa yksilöitäisiin edelleen muun muassa, mitä tehtäviä ulkopuoliselle voidaan siirtää ja millä edellytyksillä, vaatimukset toiminnan yleisistä ehdoista, julkisten hallintotehtävien hoitamiseen kohdistuvasta valvonnasta, toimijan kelpoisuudesta ja luotettavuuden arvioinnista sekä tehtäviä hoitavien virkavastuusta.

Luvussa säädetyn lisäksi merkityksellisiä olisivat lain VI osan 1 luvun säännökset oikaisumenettelystä ja muutoksenhausta.

Lukuun olisi sisällytetty: sopimusrekisteröintiä koskevat säännökset vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) 6 luvusta sekä laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015), kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) 20 a - 20 e §:t ammattipätevyyskortteihin ja niitä koskeviin kokeisiin liittyvät palvelutehtävät, liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädetyt IV osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettut taksikuljettajan ajolupatehtäviin liittyvät palvelut, ajokorttilain (386/2011) 8 a - 8 d §:t ajokorttiluvan, ajokortin ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvät palvelutehtävät, ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annettu laki (629/2004) sekä ilmailulain (864/2014) 163 § EASA-asetuksen mukaisesta tehtävien siirrosta päteville yksiköille ja harasteilmailun järjestölle sekä 164 §:ssä säädetyt tehtävät pätevyiden arvioinnista ja todistusten antamisesta.

1 §. Tehtävien siirtäminen. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin siitä peruseriaatteesta, että Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa sille kuuluvien lupa-, rekisteri ja valvontatehtävien hoitamisesta itse, mutta se voisi sopimuksella antaa hoidettavaksi tehtäviensä sellaisille palveluntarjoajille, jotka täyttävät 4 §:ssä säädetyt vaatimukset. Säännös koskisi ennen kaikkea niitä viraston lupa-, rekisteröinti- ja valvontatehtäviä, joista säädetään tässä laissa, mutta se soveltuisi myös muissa laeissa oleviin vastaaviin tehtäviin, jos niiden siirtämisestä ei ole muuta säädetty.

Pykälä täyttäisi perustuslain 124 §:ssä asetetun lailla säätämisen vaatimuksen siitä, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että viranomaisia avustavia tehtäviä voidaan sopimuksella siirtää muiden kuin viranomaisten hoidettavaksi (PeVL 11/2006 vp, s.2). Siirrettävät avustavat tehtävät olisi tarkemmin yksilöity lain 3 § 1-3 momenteissa. Siirrettävät muut tehtävät, joihin ei sisälly merkittävää julkisen vallan

käyttöä, olisi lueteltu 3 §:n 4-5 momenteissa. Muista siirrettävistä tehtävistä olisi säädetty 6 §:ssä.

Tehtävien luonne ja palveluntarjoajalle asetettavat vaatimukset rajaisivat tehtäviin soveltuvien palvelun tuottajien joukkoa. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi järjestää toiminta palvelujen saatavuuden turvaamiseksi siten, että palvelujen alueellinen saatavuus varmistetaan koko maassa. Sopimukset tehdään yrityskohtaisesti.

Julkisella palvelun tuottajalla tarkoitettaisiin esimerkiksi virastoa tai laitosta. Perustuslakivaliokunta on todennut, että viranomaiselle kuuluvan hallintotehtävän siirtäminen sopimuksella toiselle viranomaiselle ei ole ongelmatonta. Perustuslain 21 §:n mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsiteltyksi lain mukaan toimivaltaisessa viranomaisessa, perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Kuitenkin kun kyseessä on julkiseen hallintotehtävään lähinnä rinnastettava palvelu, siirrolle ei ole ollut estettä. (PeVL 11/2004 vp, s. 2.)

Ehdotetussa 2 momentissa todettaisiin, että on mahdollista hankkia usea palvelu samalta palveluntarjoajalta.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin hankintalainsäädännön soveltuvuudesta. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy esimerkiksi sopimusrekisteröijiksi pääsääntöisesti kaikki ne, jotka täyttävät laissa säädetyt edellytykset. Tällaisessa tilanteessa kyse ei ole julkisesta hankinnasta eikä hankintalainsäädäntöä sovellettaisi. Kyseessä voisi esimerkiksi olla lupajärjestelmä, jossa kaikilla tietyt edellytykset täyttävillä toimijoilla on erotuksetta oikeus harjoittaa tiettyä toimintaa (HE 108/2016 vp, s. 75).

Kategorisesta alihankintakiellosta ei enää säädettäisi uudistetun hankintasääntelyn ja siihen liittyvien rajattujen poikkeusmahdollisuuksien myötä. Koska kyseessä on julkisen tehtävän siirtäminen, tulisi edelleen kiinnittää huomiota siihen, ettei palveluntarjoajalle asetettuja vaatimuksia voida kiertää alihankinnalla (subdelegointikiellon osalta PeVL 6/2013 vp, s. 4). Niissä tilanteissa, joissa hankintalakiä sovelletaan, hankintalain 77 §:n 4 momentin mukaan hankintayksikkö voi rakennusurakka- ja palveluhankinnoissa sekä tavarahankintaan liittyvissä kokoamis- ja asennustöissä vaatia, että tarjoaja tai ryhmittymän jäsen itse toteuttaa tietyt kriittiset tehtävät. Alihankintakiellon asettaminen tulisi harkita niin, että otetaan tapauskohtaisesti huomioon julkisen vallan siirtoon liittyvät erityispiirteet. Esimerkiksi jo nykyään Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani käyttää alihankkijaa rekisterikilpien valmistamisessa ja toimittamisessa Kielto palveluntarjoajalle käyttää toista henkilötietojen käsitelijää ilman rekisterinpitäjän lupaa tulee Euroopan unionin yleisen tietosuojasäätelyn 28 artiklan 2 kohdasta.

2 §. Yleiset säännökset. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin, että rikosoikeudellinen virkavastuu koskee myös palveluntarjoajan palveluksessa julkista hallintotehtävää suorittavaa. Momenttiin sisältyy lisäksi informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin.

Koska siirrettävät tehtävät ovat perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä, tulee palveluntarjoajan henkilöstön niitä suorittaessaan noudattaa hallinnon yleislakeja. Pykälässä ei kuitenkaan enää säädettäisi erikseen palveluntarjoajaan ja sen palveluksessa oleviin sovellettavista yleislaeista, koska se ei ole perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan tarpeellista: näitä lakeja sovelletaan myös ilman erityistä säännöstä (PeVL 34/2010 vp, s. 5). Tehtä-

vien hoitamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999), henkilötietolakia (523/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003), hallintolakia (434/2003), kielilakia (423/2003) ja saamen kielilakia (1086/2003). Yleisten hallinnon syrjimättömyysvaatimusten nojalla palveluntarjoajan olisi myös huolehdittava asiakkaiden yhdenvertaisesta kohtelusta.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarjoaisi perehdytystä palveluntarjoajien tehtäviä suorittaville henkilöille edellä mainittuihin yleisiin virkamiestaitoihin liittyvien hallinnon yleislakien soveltamiseen.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajan ja sen palveluksessa olevan henkilön salassapitovelvollisuudesta.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajien luetteloinnista. Luettelointi palvelisi sekä Liikenteen turvallisuusviraston että yleisön tiedonsaantitarvetta saatavilla olevista palveluista ja palveluntarjoajista. Luettelossa olevan henkilötiedon luovutukseen sovellettaisiin henkilötietojen suojaa ja asiakirjajulkisuutta koskevia yleislakeja. Siltä osin kun kyseessä ei ole henkilörekisteri ja tiedot ovat julkisia, tiedot voidaan vapaasti luovuttaa ja saattaa saataville yleisen tietoverkon välityksellä. Tällainen luettelo voisi olla esimerkiksi vain yrityksiä ja niiden yhteystietoja sisältävä luettelo.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin maksuperustelain (150/1992) soveltamisesta.

3 §. *Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät tehtävät.* Ehdotetussa 1 momentissa lueteltaisiin ne avustavat lupa- ja rekisteröintitehtävät, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto voisi palveluntarjoajalta hankkia. Kyseiset tehtävät voisivat kuulua Liikenteen turvallisuusviraston hoidettavaksi joko ehdotetun lain nojalla tai muun lainsäädännön nojalla. Avustavat tehtävät ovat käytännössä sellaisia tehtäviä, jotka eivät edellytä itsenäistä harkintaa palveluntuottajalta. Esimerkiksi pykälän 2 momentin nojalla palveluntarjoaja ei saa käsitellä sellaisia hakemuksia tai rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arviointia. Kaikki palveluntarjoajat eivät hoitaisi kaikkia momentissa lueteltuja tehtäviä, vaan tehtävien sisällöstä ja laajuudesta sovittaisiin palveluntarjoajien kanssa tehtävissä sopimuksissa 5 pykälän 1 momentin mukaisesti.

Momentin 1 kohdan mukaan palveluntarjoaja voisi vastaanottaa hakemusasiakirjoja ja rekisteri-ilmoituksia. Momentin 2 kohdan mukaan palveluntarjoaja voisi tallentaa 1 kohdassa tarkoitettut tiedot rekisteriin. Palveluntarjoaja voisi siten vastaanottaa hakemusasiakirjat ja rekisteri-ilmoitukset sekä tarkistaa hakijalta vaadittavat tiedot, kuten henkilöllisyyden. Tietojärjestelmä muodostaisi rekisteröintipäätöksen, kun Liikenteen turvallisuusviraston määrittämät tarpeelliset tiedot on syötetty järjestelmään. Varsinaiset rekisteröintipäätökset tekisi siten Liikenteen turvallisuusvirasto. Tietojärjestelmä huomauttaisi rekisteröijälle, jos joku rekisteröintiin vaadittava tieto olisi jäämässä ilmoittamatta. Jos rekisteri-ilmoituksen tekijä ei voisi antaa kaikkia tietojärjestelmän vaatimia tietoja, ei rekisteri-ilmoituksen tallettamista voitaisi viedä loppuun asti. Rekisteröintitehtäviä suorittava henkilö ei esimerkiksi arvioisi liikennevälineen omistusoikeuden oikeellisuutta rekisteröintihetkellä, eikä rekisteröinti luo liikennevälineen omistusoikeutta. Vaikka rekisteröintitehtäviä suorittava henkilö ei arvioi rekisteröintihetkellä esimerkiksi omistusoikeuden oikeellisuutta, olisi rekisteri-ilmoituksen yhteydessä esitetyt asiakirjat selvitettävissä myöhemmin Liikenteen turvallisuusviraston arkistosta.

Momentin 3 kohdassa mukaisessa asiakirjojen arkistoinnissa noudatettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston arkistonmuodostussuunnitelmaa. Momentin 4 kohdassa tarkoitetulla tunnisteella tarkoitetaan esimerkiksi varmennetta, rekisterikilpeä, siirtolupaa ja siirtomerkkiä. Tuottaminen tarkoittaisi niin tunnisteiden fyysistä valmistusta kuin sähköistä tuottamista. Antaminen tarkoittaisi niin luovuttamista henkilökohtaisesti kuin postitse tai sähköisesti. Momentin 5 kohdan mukaan palveluntarjoaja voisi myös vastaanottaa ja välittää edelleen Liikenteen turvallisuusvirastolle rekisteröintisuoritteista perittävät maksut, joihin sovelletaan luvun 2 §:n 4 momentin mukaisesti maksuperustelakia. Momentin 6 kohdan mukaan palveluntarjoaja voisi tarjota neuvontapalveluita ja tietojen välittämistä. Neuvonta voi liittyä esimerkiksi siihen, että sopimusrekisteröijä katsoo asiakirjat läpi ja toteaa, että tapauksessa vaaditaan harkintaa, ja neuvoo ottamaan yhteyttä Liikenteen turvallisuusvirastoon ja antaa sen yhteystiedot. Tietojen välittäminen voisi myös liittyä edellä mainittuun tapaukseen eli sopimusrekisteröijänä toimiva palveluntarjoaja voisi tarvittaessa ottaa asiakirjat vastaan ja välittää ne Liikenteen turvallisuusvirastolle päätöksentekoa varten. Momentin 7 kohdan mukaan palveluntarjoaja voisi lisäksi huolehtia muista teknisluonteisista avustavista tehtävistä, joista sovittaisiin tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston ja palveluntuottajan välisessä sopimuksessa. Näitä olisivat muun muassa asiakkaan osoite- ja nimitietojen päivittäminen.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin erikseen, että palveluntarjoaja ei saa käsitellä sellaisia hakemuksia tai rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy harkinta- tai päätösvaltaa. Tehtäviä suorittava henkilö neuvoisi asiakasta ottamaan yhteyttä Liikenteen turvallisuusvirastoon, mikäli hakemuksen tai rekisteri-ilmoituksen tallettamista ei voisi viedä loppuun. Tällaisia tapauksia olisivat esimerkiksi puuttuva selvitys omistusoikeudesta tai vaatimuksenmukaisuusvakuutuksesta taikka asiakkaan halu rekisteröidä rekisteriin sinne kuulumaton kulkuneuvo. Palveluntarjoaja ei myöskään saisi käsitellä lopullista poistoa koskevia rekisteri-ilmoituksia, koska lopullisen poiston tekeminen edellyttäisi annettavan selvityksen luotettavuuden arviointia.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen. Vastaavaa sääntelyä sisältyy esimerkiksi lain kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyksistä 20 c §:ään.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin ajopiirturiasetuksessa tarkoitettujen kuljettaja- ja yrityskorttien myöntämisestä. Vastaava sääntely löytyy nykyisin lain ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä 4 §:ssä. Kuljettaja- ja yrityskorttien myöntäminen on julkinen hallinto-tehtävä, mutta kyseessä on kuitenkin lähinnä julkiseen palveluun rinnastettavasta ajopiirturikorttien jakelutehtävä. Perustuslakivaliokunta ei ole nähnyt ongelmaa kyseisen tehtävää siirtämisessä, kun sillä ei muuteta Liikenteen turvallisuusviraston asemaa korttien myöntämisestä vastaavana ja myöntäjien toimintaa valvovana viranomaisen. (PeVL 11/2004 vp, s. 2.) Momentissa tarkoitettujen korttien peruuttamisesta vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Ehdotetussa 5 momentissa säädettäisiin ilmailuun liittyvistä ammattipätevyyden todentamiseen liittyvistä tehtävistä. Vastaava sääntely on sisällytetty nykyisin osaksi ilmailulain 164 §:ää. Perustuslakivaliokunta on katsonut näiden tehtävien sopimusperusteisen siirtämisen mahdolliseksi, kun muutoksenhausta, virkavastuusta, tehtävistä, valvonnasta ja sopimuksen irtisanomisesta oli säädetty laissa ja siirtäminen oli tarkoituksenmukaista (PeVL 27/2014 vp, s. 3).

4 §. *Palveluntarjoajaan kohdistuvat vaatimukset.* Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajaan kohdistuvista vaatimuksista. Vaatimuksilla pyrittäisiin turvaamaan toiminnan asianmukainen hoitaminen sekä liikenteen rekisteritietojen virheettömyys ja ajantasaisuus. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi ennen sopimuksen tekemistä selvittää, että palveluntarjoaja täyttäisi vaatimukset ja seurata, että ne täyttyisivät koko sopimuskauden.

Koska siirrettävässä hakemus- ja rekisteröintitehtävässä käsitellään henkilötietoja sisältäviä asiakirjoja Liikenteen turvallisuusviraston lukuun, palvelun tuottajan olisi pystyttävä huolehtimaan asianmukaisesti tietoturvallisuudesta ja tietosuojasta niin kuin Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 1 kohdassa säädetään. Palveluntarjoajan olisi esimerkiksi toteutettava tarpeelliset toimenpiteet henkilötietojen suojaamiseksi asiattomalta pääsylvä tiedoihin ja vahingossa tai laittomasti tapahtuvalta tietojen hävittämislä, muuttamiselta, luovuttamiselta, siirtämiseltä tai muulta laittomalta käsittelyltä. Ylipäänsä tietosuoja-asetuksen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa käyttää sellaisia henkilötietojen käsittelijöitä, jotka eivät täytä kyseisen asetuksen vaatimuksia.

Luotettavuuden arvioinnista säädetään tarkemmin ehdotetussa 2 momentissa.

Elinkeinonharjoittamisoikeuden arvioinnin osalta sovellettaisiin lakia elinkeinon harjoittamisen oikeudesta (27.9.1919/122).

Teknisten, taloudellisten, ammatillisten ja toiminnallisten valmiuksien arviointi ei asiallisesti muuttuisi nykytilasta.

Teknisillä valmiuksilla tarkoitetaan, että palveluntarjoajalla tulisi olla käytössään tehtävän asianmukaisen hoitamisen edellyttämät tietoliikenneyhteydet ja tietojärjestelmä sekä muut tekniset valmiudet. Hakemus- ja rekisteröintitehtävien hoitaminen ei edellyttäisi palveluntarjoajan omaa tietojärjestelmää ja sovellusintegraatioyhteyttä Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmään. Vaatimuksen tehtävän hoitamisen edellyttämästä tietoliikenneyhteydestä ja tietojärjestelmästä voisi täyttää myös esimerkiksi vakuutusyhtiön vakuutusedustaja, joka käyttää vakuutusyhtiön sovellusintegraatioyhteyttä ja käyttäjätunnusta. Liikenteen turvallisuusvirasto tekisi kuitenkin erillisen palveluntarjoamista koskevan sopimuksen myös vakuutusedustajan kanssa.

Tietoturvallisuuden osalta vaatimusten täytyminen voitaisiin osoittaa esimerkiksi siten, että palveluntarjoajalla olisi käytössään dokumentoitu tietoturvallisuuden hallintamalli tietoturvallisuuden johtamisen työvälineenä. Viraston suosituksen mukaisesti tietoturvallisuuden hallintamallin tulee perustua ISO 27001 -standardiin taikka vaihtoehtoisesti muuhun kirjalliseen riittäväksi katsottavaan kuvaukseen, kuten tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 5 artiklassa tarkoitettuun sertifiointiin. Hallintamallin tulisi pitää sisällään suunnitelma tietoturvallisuuden organisoinnista, suojattavien kohteiden luokituksista ja valvonnasta. Lisäksi tietoturvallisuuden hallintamallissa olisi otettava huomioon henkilöstöturvallisuus, fyysinen turvallisuus ja ympäristön turvallisuus sekä tietoliikenteen, käyttötoimintojen ja pääsyoikeuksien hallinta. Tietoturvan hallinnassa olisi huomioitava tietojärjestelmien hankinta, kehittäminen ja ylläpito, tietoturvatapahtumien hallinta, jatkuvuus-suunnittelu sekä vaatimustenmukaisuus.

Taloudellisilla valmiuksilla tarkoitettaisiin sitä, että palveluntarjoajan olisi oltava vakavarainen eli kyettävä vastaamaan asianmukaisesti taloudellisista velvoitteistaan. Palveluntarjoajan

vakavaraisuus tarkistettaisiin aina ennen sopimuksen tekemistä. Esimerkiksi konkurssissa oleva ei voisi olla palveluntarjoaja.

Ammatillisilla ja toiminnallisilla valmiuksilla tarkoitetaan sitä, että palveluntarjoajan on oltava ammatillisesti asiantunteva. Ammatilliset vaatimukset koskisivat nykytilan mukaisesti niin palveluntarjoajaa yrityksenä kuin sen henkilöstöä. Palveluntarjoajan on järjestettävä toimintansa niin, että se suoriutuu asianmukaisesti sille annetuista tehtävistä. Jos palveluntarjoaja on luonnollinen henkilö, niin toiminnallinen valmius edellyttää täysi-ikäisyyttä ja sitä, ettei henkilön toimintakelpoisuutta ole rajoitettu. Tehtävien suorittaminen ei edellytä mitään tiettyä koulutusta, mutta vaadittava erityisammattitaito olisi saavutettavissa esimerkiksi käytännön harjoittelulla sekä Liikenteen turvallisuusviraston järjestämällä erityiskoulutuksella.

Lisäksi palveluntarjoajalla on oltava tarvittava henkilöstö, jolla on tehtävien asianmukaisen hoitamisen edellyttämä ammattitaito ja koulutus.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajan luotettavuuden arvioinnista. Nykyisessä sääntelyssä on eroavaisuuksia sen suhteen, onko luotettavuuden arvioinnissa huomioon otettavat rikokset luettelut. Luotettavuuden arvioinnissa huomioon otettavat rangaistukset on esimerkiksi luettelut laissa vesikulkuneuvorekisterissä. Toisin on esimerkiksi laissa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta, jossa hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa on luettelut esimerkkirikoksia, jotka voisivat tapauskohtaisesti kertoa palveluntarjoajan sopimattomuudesta tehtävään. Palveluntarjoajien yhdenmukaisen kohtelun ja oikeusturvan vuoksi arviointikriteerit olisi kuitenkin esityksessä määriteltävä laissa.

Arviointi koskisi palveluntarjoajan määräävässä asemassa olevia henkilöitä sekä tehtäviä hoitavia ja niistä vastaavia henkilöitä. Tällainen tehtävästä vastaava henkilö olisi esimerkiksi rekisteröintitoiminnan vastuuhenkilö. Palveluntarjoajan osalta arviotavaksi tulisi sen määräävässä asemassa olevat henkilöt, kuten hallituksen tai hallintoneuvoston jäsenet tai varajäsenet, yhtiömiehet ja toimitusjohtaja, yrityksessä merkittävää äänivaltaa käyttävää osakkeenomistaja tai henkilö, jonka määräävä asema perustuu erilliseen sopimukseen. Jos joku henkilöistä ei läpäisisi arviointia, ei palveluntarjoajaa voitaisi pitää luotettavana.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin ajopiirturikortin myöntäjien erityisestä riippumattomuuden vaatimuksesta. Sääntely vastaisi asiallisesti lain ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä 8 §:ssä säädettyä. Sääntelyn tavoitteena on eturistiriitojen ehkäiseminen.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta palvelussuhde-esteellisyyttä koskevaan hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaan rekisteröintitoiminnan osalta. Asiallisesti sääntely vastaa lain ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta 5 §:n 1 momenttia ja lain vesikulkuneuvorekisteristä 29 §:n 2 momentissa säädettyä. Hallintolain esteellisyyttä koskevaa säännöstä ei sellaisinaan voisi soveltaa rekisteröintejä suorittavaan henkilöön rekisteröintitoiminnan luonteesta johtuen. Esteellisyyssäännöksen soveltaminen sellaisenaan estäisi palveluntarjoajaa suorittamasta rekisteröintejä juuri silloin, kun niiden palveluja erityisesti tarvittaisiin. Rekisteröinti olisi esimerkiksi kiellettyä silloin, kun rekisteröintejä suorittava henkilö olisi palvelussuhteessa tai käsiteltävään asiaan liittyvässä toimeksiantosuhteessa asianosaiseen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Siten palveluntarjoajana toimiva myyntipiste ei lakia tiukasti tulkiten voisi rekisteröidä vesikulkuneuvoja omistukseensa tai tehdä rekisteri-ilmoituksia omistuksessaan olevista vesikulkuneuvoista, koska rekisteröintejä suorittava henkilö olisi palvelussuhteessa asianosaisena olevaan liikkeeseen tai yhtiöön.

5 §. *Palveluntarjoajan kanssa tehtävä sopimus.* Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajan kanssa tehtävän sopimuksen sisällöstä. Pykälässä säädettäisiin niistä asioista, joista sopimuksessa olisi vähintään sovittava. Näillä varmistettaisiin palveluntarjoajan tehtävien asianmukainen hoitaminen. Julkisten hallintotehtävien sopimusperusteinen siirtäminen on mahdollista perustuslain 124 §:n mukaan silloin, kun tehtävänannolle asetetut valtiosääntöiset edellytykset täyttyvät ja sopimuksen tekemiselle on osoitettavissa asianmukainen laintasoinen valtuutus (PeVL 3/2009 vp, PeVL 11/2006 vp.).

Momentin alussa olisi informatiivinen viittaus Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen 28 artiklan 3 kohtaan. Kohdassa säädetään niistä seikoista, jotka on sisällytettävä rekisterinpitäjän ja henkilötietojen käsittelijän väliseen sopimukseen. Koska Euroopan unionin asetukset ovat suoraan sovellettavaa oikeutta, niitä sovelletaan sellaisinaan myös ilman viittauksia. Näin ollen viittauksia tulee pääsääntöisesti välttää, mutta sääntelyn selkeyden takia viittaus olisi tässä yhteydessä perusteltu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tehdä sopimukset kaikkien niiden kanssa, jotka täyttävät laissa asetetut vaatimukset. Käytäntö on ollut käytössä esimerkiksi nykyisten sopimusrekisteröijien osalta. Sopimus olisi luonteeltaan hallintosopimus. Mahdollista on myös kilpailuttaa palveluntarjoajat.

Momentissa säädettäisiin niistä asioista, joista sopimuksessa olisi ainakin sovittava, jotta palveluntarjoajan tehtävien asianmukainen hoitaminen voidaan varmistaa. Momentin 1 kohdan mukaan olisi sovittava muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista palveluntarjoajan tehtävistä. Sopimuksessa tulisi edelleen sopia henkilötietojen käsittelystä, mutta vaatimus tähän tulisi suoraan Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen 28 artiklan 3 kohdasta. Sopimisen osalta tulee ottaa huomioon, että tietosuojasetuksen lista ei ole tyhjentävä. Näin ollen sopimuksessa voitaisiin edelleen nykykäytännön mukaisesti esimerkiksi edellyttää palveluntarjoajaa nimeämään rekisteröintitoiminnan vastuhenkilö. Vastuhenkilö kouluttaisi edelleen palveluntarjoajan henkilöstöä osallistuttuaan ensin itse koulutukseen, informoisi henkilöstöä rekisteröintiin liittyvistä kysymyksistä ja toimisi muutoinkin yhteyshenkilönä Liikenteen turvallisuusvirastoon päin henkilöstön riittävään ammattitaidon ja rekisteröintitoiminnan laadun varmistamiseen liittyvissä kysymyksissä.

Momentin 2 kohdan mukaan olisi sovittava sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden.

Momentin 3 kohdan mukaan olisi sovittava palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista. Toimialueet ja palveluajat olisi suunniteltava niin, että palvelut olisivat kattavasti ja tasapuolisesti saavutettavissa.

Momentin 4 kohdan mukaan olisi sovittava tehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä, kuten koulutuksista.

Momentin 5 kohdan mukaan olisi sovittava toimintaan liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä ja arkistoinnista.

Momentin 6 kohdan mukaan olisi sovittava maksujen perimisestä ja tilittämisestä. Maksupestelain soveltamisesta säädetään luvun 2 §:ssä.

Momentin 7 kohdan mukaan olisi sovittava valvonnasta ja sen seuraamuksista. Valvonnasta säädetään luvun 7 §:ssä, mutta sopimuksessa olisi selvitettävä valvontavaatimuksista seuraavat velvoitteet palvelun tuottajalle, jotta tarkastusten toteutuminen ja niiden tehokkuus varmistettaisiin. Palveluntarjonnassa havaittavien puutteiden tai väärinkäytösten varalta sopimuksesta tulisi käydä ilmi niistä aiheutuvat seuraamukset.

Momentin 8 kohdan mukaan sopimukseen sisällytettäisiin vaatimus palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta muutostilanteissa. Sopimalla saatettaisiin palveluntarjoajan tietoon jäljempänä 3 momentissa tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus ja sovittaisiin sen käytännön toteuttamisesta.

Momentin 9 kohdan mukaan sopimuksessa sovittaisiin mahdollisesta Liikenteen turvallisuusviraston palveluntarjoajalle maksamasta korvauksesta. Sopimuksessa voitaisiin sopia myös korvauksen suorittamistavasta. Liikenteen turvallisuusviraston maksama palvelukorvaus vaihtelisi tehtävien ja käytettyjen palvelukanavien välillä. Esimerkiksi palveluntarjoajalle, joka on sopimusrekisteröijä, maksettava palvelukorvaus koostuisi sopimusrekisteröijälle syntyvistä rekisteritiedon vastaanottamisesta ja tallettamisesta aiheutuvien juoksevien kulujen korvaamisesta. Rekisteri-ilmoitusten vastaanottamiseen liittyvästä työstä maksettava kulu olisi suurin yksittäinen korvattava kustannus.

Itsepalvelukanavassa ei syntyisi kustannuksia työstä, koska hakemusta tai rekisteri-ilmoitusta tekevä henkilö syöttää itse muutostiedot sopimusrekisteröijän järjestelmään. Näin ollen vain henkilöpalvelukanavassa syntyisi hakemuksen tai rekisteri-ilmoituksen vastaanottamisesta ja tallettamisesta aiheutuvia kustannuksia.

Työstä korvattavien kustannusten lisäksi palveluntarjoajalle voisi aiheutua kustannuksia muun muassa hakemusten ja rekisteritietojen tiedonvälityksestä, sähköisestä tunnistamisesta (Tupastunnistaminen), ajoneuvojen tietojen kyselyistä Liikenteen turvallisuusvirastosta, maksuliikenteen hoitamisesta eli asiakashinnan perimisestä asiakkaalta ja maksun suorittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle, sähköiseen maksamiseen liittyvistä kustannuksista, asiakkaiden laskutuksesta, luottotappioista, kesken jääneistä rekisteröintitapahtumista tai asiakkaille aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta. Vahingonkorvauksia voisi aiheutua tilanteissa, joissa sopimusrekisteröijän järjestelmä ei toimisi ja tästä aiheutuisi hakemuksen tai rekisteri-ilmoituksen tekijälle korvattava vahinko. Liikenteen turvallisuusviraston vastuu vahingonkorvauksiin määräytyisi vahingonkorvauslain mukaan.

Palvelukorvaus koostuisi edellä mainittujen kustannusten korvaamisen lisäksi palveluntarjoajalle maksettavasta katteesta. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi kohtuullisen palvelukorvauksen määrän, joka pysyisi lähtökohtaisesti muuttumattomana. Palvelukorvauksen määrä muuttuisi ainoastaan indeksikorotuksen myötä.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus irtisanoa tai purkaa sopimus. Sopimus voisi päättyä ilman erityisiä toimenpiteitä sopimuskauden lopussa tai sopimusosapuolen sopimusrikkomuksen johdosta irtisanomisajan jälkeen. Irtisanomisajoista sovittaisiin erikseen.

Jos palveluntarjoaja ei täytä sitä koskevia yleisiä vaatimuksia, tulisi tilanteen johtaa sopimuksen päättämiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi irtisanoa tai purkaa sopimuksen, jos palveluntarjoaja laiminlöisi oleellisesti tehtäviensä hoitamista tai syyllistyisi toistuvasti pienem-

piin sopimusrikkomuksiin. Purku voisi tulla kyseeseen, jos palveluntarjoajaa ei voisi enää pitää luotettavana hänen syyllistyttyään 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin rikoksiin. Irtisanominen tai purkaminen olisi mahdollista myös silloin, kun palveluntarjoaja toimii olennaisesti tai toistuvasti lainvastaisesti. Vastaava peruste on nykyään esimerkiksi lain ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta 7 §:ssä Lain noudattamisen merkitystä toiminnan jatkamisen edellytyksenä on myös perustuslakivaliokunta tuonut esille (PeVL 27/2014 vp, s. 3).

Lisäksi tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaan rekisterinpitäjä saa käyttää vain sellaista käsittelijää, joilla on riittävät toimet asetuksen vaatimusten täyttämiseksi. Jos palveluntarjoaja ei täytä tätä vaatimusta, sopimus tulee irtisanoa tai purkaa.

Mahdollisessa riitojen ratkaisussa noudatettaisiin yleistä tuomioistuinten välistä toimivallan jakoa. Kun kyseessä on hallintosopimus tai hallintoriita, mahdolliset erimielisyydet käsiteltäisiin hallinto-oikeudessa.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta. Sen lisäksi että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo palveluntarjoajien toimintaa, heidän tulisi myös itse ilmoittaa toimintansa asianmukaiseen hoitamiseen olennaisesti vaikuttavista seikoista.

6 §. Muut siirrettävät tehtävät. Ehdotetussa pykälässä olisi yksi momentti. Se vastaisi asiallisesti ilmailulain 163 §:ää. EU-lainsäädäntö mahdollistaa tehtävien ulkoistamisen erikseen säädettyjen edellytysten täytyessä. Koska EU-lainsäädäntö on mahdollistavaa, mutta ei velvoittavaa, on perustuslain valossa Suomen laissa erikseen säädettävä, että mahdollisuutta voidaan käyttää ja vastuutoimijana olisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

7 §. Valvonta. Ehdotetussa pykälässä olisi yksi momentti. Siinä ensinnäkin annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäväksi valvoa käyttämiensä palveluntarjoajien toimintaa. Valvonnalla pyrittäisiin selvittämään erityisesti palveluntarjoajien ja sen tehtäviä suorittavien henkilöiden toiminnan asianmukaisuus, niille asetettujen yleisten vaatimusten jatkuva täyttyminen sekä palveluntarjoajan sisäisen valvonnan jatkuvuus. Edellä 4 §:ssä tarkoitettua luotettavuutta valvottaisiin ensimmäisen arvioinnin jälkeen pistokokein.

Valvonta olisi mahdollista suorittaa nykyiseen tapaan rekisteröintiin käytettävän tietojärjestelmän avulla. Kun rekisteröinti suoritetaan käyttöliittymällä, järjestelmä vaatii yksilöidyn käyttäjätunnuksen jokaiselta käyttäjältä. Järjestelmä tallentaa jokaisen käyttäjätunnuksen järjestelmään tekemän kirjautumisen, haun ja rekisterimerkinnän. Siten Liikenteen turvallisuusvirasto voi valvoa ja tarkistaa jälkepäin tietojärjestelmän käyttäjien toimintaa.

Momentissa säädettäisiin lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeudesta. Oikeus tarkastusten tekemiseen olisi sopimusrekisteröijän toimitiloissa ja muissa tiloissa, lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyjä tiloja yksityisyydensuojan ja kotirauhan turvaamiseksi. Perustuslakivaliokunnan linjausten mukaan kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikenlaiset pysyväisluonteiseen asumiseen tarkoitetut tilat (PeVL 16/2004 vp, PeVL 39/2005 vp). Tarkastuksessa noudatettaisiin hallintolain 39 §:n säännöksiä, minkä esiintuomista perustuslakivaliokunta on edellyttänyt (PeVL 22/2013 vp, s. 4). Valvonnasta sovittaisiin muilta osin 5 §:n mukaisessa sopimuksessa.

Momentissa säädettäisiin myös viraston oikeudesta saada salassapitosäännösten estämättä tietoja palvelutehtäviin liittyvistä asiakirjoista.

V OSA: LIIKENNEASIOIDEN REKISTERI

Liikenteen palveluista annetun lain V osaan sisällytettiin ensimmäisessä vaiheessa säännökset liikenneluparekisteristä. Rekisteriin säädettiin tallennettavaksi tietoja tavara-, henkilö- ja taksi-liikenteen harjoittamiseen liittyvistä luvista, joita koskevat säännökset olivat liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen keskeistä sisältöä. Lakihankkeen 2. vaiheessa ehdotetaan uudistettavaksi kokonaisuudessaan sääntely, joka koskee Liikenteen turvallisuusviraston pitämiä rekistereitä. Liikenteen rekistereitä ja niitä koskevia säädöksiä on nykyään lukuisia. Eri lakien säännökset ovat osittain varsin yhteismitattomia ja vanhentuneita, osittain ne taas toistavat samoja yleisiä rekisteröinnin perussäännöksiä. Etenkin tietojen luovuttamista koskeva sääntely ei myöskään vastaa digitalisaatiokehityksen tarpeita. Edellä sanottu vaikeuttaa rekistereiden merkittävän tietopääoman hyödyntämistä niin rekisteröityjen itsensä, liikenteen palveluiden kehityksen ja tarjonnan kuin viranomaistoiminnankin tarpeisiin.

Ehdotetun rekisterisääntelyn kokonaisuudistuksen yhteydessä päällekkäisyydet karsittaisiin ja sääntely muuttuisi kaikkien liikennemuotojen osalta yhdenmukaiseksi. Samalla pyrittäisiin erityisesti uudenaikaistamaan tietojen käyttöä ja luovutusta koskevaa sääntelyä ja mahdollistamaan rekisterissä olevien tietojen parempi hyödyntäminen. EU:n yleinen tietosuoja-asetus harmonisoi henkilötietojen suojan tason korkeaksi koko EU:n alueella. Ehdotetulla sääntelyllä ei vaikuteta yleisen tietosuoja-asetuksen suojan tasoon, vaan käytetään asetuksen suomaa liikumavaraa etenkin tietojen luovuttamisen osalta.

Liikenteen rekistereiden kokonaisuudistus merkitsee samalla merkittävää norminpurkua. Uudella V osan sääntelyllä kumoutuisivat kokonaan laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003) ja sen nojalla annettu samanniminen asetus (1116/2013) sekä laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015). Lisäksi lain 2. vaiheen myötä kumoutuisi kokonaan kelpoisuuslaki (1664/2009), jonka 9 luku koskee kelpoisuusrekisteriä. Lisäksi kumoutuisi ajoneuvolain (1090/2002) 95 §, rautatielaista (304/2011) 68 §:n 1 - 3 ja 5 momentit, 69 §:n 5 momentti ja 94 § 2 momentti, laista kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) 20 a §, 23 §, vesikulkuneuvorekisteristä annetusta laista (424/2014) 3 - 6 luvut ja 7 luvun 37 ja 38 §, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 17 § 2 momentti ja 21 § 3 momentti ja alusrekisterilaista (512/1993) 4 ja 35 §. Lisäksi kumotaan ilmailulain (864/2014) ilma-alus- ja lupakirjarekistereitä koskevan 2 luvun 12 - 15 § sekä 21 § ja 23 - 31 §.

Lain V osassa on ensimmäisen vaiheen jälkeen ainoastaan yksi luku. Nyt lukujen määrä lisääntyisi kolmeen. Luvut ovat rakenteeltaan horisontaalisia eli ne eivät rakennu liikennemuotokohtaisesti. Luvuista ensimmäinen sisältäisi yleiset säännökset, toinen tietosisältöjä ja säilytysaikoja koskevat säännökset ja kolmas säännökset rekisterissä olevien tietojen luovuttamisesta.

1 luku: Yleiset säännökset

1 §. *Rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus.* Liikenteen rekistereiden kokonaisuudistuksen kannalta merkittävä uusi sääntelypiirre on se, että sirpaleisista yksittäisistä rekistereistä siirrytään tietovarantoajatteluun. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitäisi ainoastaan yhtä rekisteriä, jota kutsutaan liikenneasioiden rekisteriksi. Perustietovarantojen viitearkkitehtuurin määritelmän mukaan tietovaranto on toiminnan tarpeista johdettu ja hallinnollisista syistä

määritelty tietojen kokonaisuus, jotta tiedot ovat paremmin hallittavissa. Tietovaranto kattaa yhteisesti hallinnoidun joukon tietoja, joista muodostuu looginen kokonaisuus.

Laki liikenteen palveluista sisältäisi ainoastaan rekisterinpitoon liittyvät säännökset. Säännökset, jotka koskevat esimerkiksi velvollisuutta rekisteröityä tai rekisteröidä liikenneväline taikka tällaisten toimenpiteiden oikeusvaikutuksia, eivät sisältyisi ehdotukseen. Liikenteen palveluista annetun lain V osa ei myöskään sisältäisi säännöksiä muiden kuin Liikenteen turvallisuusviraston pitämistä rekistereistä. Liikenteen palveluista annetun lain ulkopuolelle jäävä sääntely voi jäädä osaksi nykyisiä lakeja tai sitä voidaan yhdistää joko samassa yhteydessä tai myöhemmin osaksi muita loogisia kokonaisuuksia.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin rekisterin tietosisällöistä yleisellä tasolla. Rekisterissä olisi toiminnanharjoittajia, liikennevälineitä ja henkilölupia koskevia tietoja. Ehdotetun 2 luvun 1-4 §:ssä täsmennettäisiin sitä, mitä tietoja tallennettaisiin. Toiminnanharjoittajia koskevat luvat on määritelty I osan 1 luvun 1 §:n 8 kohdassa, ja ne ovat tyypillisesti toimilupia tai vastaavia ilmoitusvelvollisuuksia, jotka ovat edellytyksenä palveluiden lainmukaiselle tarjoamiselle. Suurin osa kyseisistä luvista myönnetään yrityksille tai yhteisöille, mutta luvanhaltijana voi olla joissakin tapauksissa myös luonnollinen henkilö. Silloin kun kyse on yritykselle tai yhteisölle myönnetystä luvasta, ei suuri osa tiedoista ole henkilötietoja - poikkeuksena luonnollisesti muun muassa yrityksen tai yhteisön vastuuhenkilöitä koskevat tiedot. Liikennevälineitä koskevat tiedot voivat sisältää tietoja muun muassa omistajista tai haltijoista, mutta suuri osa tiedoista on luonteeltaan varsin teknisiä, eikä niiden käsittelyssä ole kyse henkilötiedosta. Henkilölupiin liittyvät tiedot ovat puolestaan lähes poikkeuksetta henkilötietoja. Henkilölupa on määritelty I osan 1 luvun 1 §:n 7 kohdassa.

EU:n yleinen tietosuoja-asetuksen soveltaminen alkaa 25.5.2018, ja ehdotetun lain on tarkoitus tulla voimaan 1.7.2018. Lain voimaan tullessa henkilötietojen käsittelyn yleissääntely tulee siis tietosuoja-asetuksesta, joka on suoraan sovellettavaa oikeutta. Asetuksessa on tavanomaisesti enemmän kansallista, direktiivinomaista liikkumavaraa. Liikkumavaran mukaisia horisontaalisia säännöksiä valmistellaan oikeusministeriössä. Tästä huolimatta ministeriöiden on arvioitava tarve erityissääntelylle omalla hallinnonalallansa. Erityissääntely ei luonnollisesti voi olla ristiriidassa yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa. Ehdotetussa sääntelyssä ei onkin annettu kansallisen liikkumavaran käytöstä. On huomattava, että liikenteen rekisterisääntelyssä ei nykytilassakaan ole havaittu merkittäviä ongelmia suhteessa yleiseen tietosuoja-asetukseen.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan käsittely on lainmukaista, jos se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Artiklan 3 kohdan b alakohdassa puolestaan todetaan, että käsittelyn perustasta on tällöin säädettävä jäsenvaltion lainsäädännössä. Edelleen asetuksen artiklan 6 kohdan 3 mukaan oikeusperuste voi sisältää erityisiä säännöksiä, jolla mukauteetaan asetuksen sääntöjen soveltamista rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta koskevien yleisten edellytysten lisäksi muun muassa käsiteltävien tietojen tyyppien, asianomaisten rekisteröityjen, käyttötarkoitussidonnaisuuden, säilytysaikojen ja tietojen luovuttamiseen liittyvien asioiden suhteen. Asetuksen johdanto-osan perustelukappaleissa viitataan siihen, että asetuksen soveltamisessa voidaan ottaa huomioon jäsenvaltioiden perustuslakien vaatimukset. Suomessa on syytä huomioida perustuslain 2 §:n 3 momentti, joka edellyttää että julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja että kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Lisäksi Suomessa erityisesti perustuslain 10 §:ään perustuva perus-

tuslaillinen traditio on edellyttänyt, että ainakin rekisteriin merkittävistä tiedoista, säilytysajoista ja tietojen luovuttamisesta on pitänyt säätää lailla.

Ehdotusta valmisteltaessa on päädytty siihen, että ottaen huomioon Suomen perustuslaillinen traditio ja yleisen tietosuoja-asetuksen mahdollistama kansallinen liikkumavara, on yleisen edun mukaista, että perustavaa laatua olevista asioista on olemassa selkeyttävät lain tason säännökset, kun kyse on viranomaisen rekisteristä. Näitä perusasioita ovat rekisteriin tallennettavat tiedot tietotyypeittäin, käyttötarkoitus, tallennusajat ja tietojen luovuttaminen rekisteristä. Pääosa henkilötietojen käsittelyyn liittyvistä säännöistä tulisi kuitenkin myös liikenneasioiden rekisterin osalta yleisestä tietosuoja-asetuksesta.

Liikenneasioiden rekisterissä osa tiedoista on henkilötietoja, osa tiedoista taas ei niitä ole. EU:n yleinen tietosuoja-asetus ei jälkimmäisiä koske. Myös tämän johdosta sektorikohtainen erityissääntely on tarpeen. Ehdotukset muodostavat ehjän ja helposti ymmärrettävän kokonaisuuden liikenneasioiden rekisteristä.

Ehdotettu V osa ei sisällä lainkaan tavanomaista pykälää, jossa viitataan noudattaviin yleislakeihin, erityisesti viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin ja henkilötietolakiin, myöhemmin yleiseen tietosuoja-asetukseen. Tällaiset viittaussäännökset ovat tarpeettomia. On selvää, että esitetty laki on erityislaki suhteessa yleislakeihin, ja yleislakeja on noudatettava, ellei toisin säädetä.

Ehdotetussa 1 momentissa todettaisiin selkeästi, että rekisteriä pidetään sähköisesti. Näin tehdään nytkin, mikä käy ilmi olemassa olevien lakien perusteluista. Sähköisyydestä ei kuitenkaan ole rekistereitä koskevissa laeissa erikseen säädetty. Lisäys tehtäisiin, jotta painotettaisiin sähköisyyttä digitaalisuuden aikakaudella. Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/46/EU ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY muuttamisesta edellyttää, että jäsenvaltiot tallentavat sähköisesti tiedot alueellaan rekisteröidyistä ajoneuvoista.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi rekisterin käyttötarkoituksen. Käyttötarkoitus on määriteltävä tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan käsittelyn oikeusperustassa, kun käsittelyn oikeusperustana on 6 artiklan 1 kohdan c alakohta. Ehdotukseen liittyy lakiehdotus, jolla muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annettua lakia (863/2009), ja sen tavoitteena on tämentää Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä rekisterinpitoon liittyen. On välttämätöntä, että viranomaisten tehtävät kehittyvät ympäröivän maailman muuttuessa. Esimerkiksi viranomaisilla voidaan nähdä olevan mahdollistava rooli digitalisaation ja digitaalisten palveluiden syntymisessä ja tarjonnassa. Tällä tavoin voidaan vaikuttaa siihen, kuinka suomalainen yhteiskunta voi kehittyä ja olla myös viemässä parhaita käytänteitä kansainvälisille areenoille. Ehdotettu 2 momentti vastaisi Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä muutetussa muodossaan. Liikenneasioiden rekisterin pitäminen edistää merkittäväällä tavalla Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien käytännön toteuttamista. Ehdotetussa momentissa kyse on kuitenkin rekisterin käyttötarkoituksesta. Se vastaa siten yleisen tietosuoja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa, jonka mukaan henkilötiedot on kerättävä tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten, eikä niitä saa myöhemmin käsitellä näiden tarkoitusten kanssa yhteensopimattomalla tavalla.

Käyttötarkoitus olisi luonnollisesti koko rekisterille sama, koska olemassa olisi vain yksi rekisteri. Siitä, miten tarkkaan käyttötarkoitus on nykyään määritelty, on voimassa olevissa re-

kistereitä koskevissa laeissa suuria eroja. Joissakin laeissa, kuten ilmailulaissa ja alusrekisterilaissa, käyttötarkoitusta ei ole lainkaan määritelty.

Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on antanut lausunnon käyttötarkoitussidonnaisuuden periaatteen tulkinnasta. Tiettyä-kriteeri liittyy tarkoituksen yksilöintiin. Yksilöinnin perusteella on pystyttävä arvioimaan, millainen toiminta kuuluu ja millainen ei kuulu käsittelyyn. Liian yleiset, tai vastaavasti liian pitkät ja epäselvät, yksilöinnit eivät välttämättä täytä kriteeriä. Tiettyä-kriteeri ei edellytä, että käyttötarkoituksia olisi vain yksi, vaan niitä voi olla useampia. Nimenomaisuus liittyy siihen, että käyttötarkoitus täytyy määrittää selvästi ja ilman monitulkintaisuutta. Se liittyy käsittelyn läpinäkyvyyteen ja ennakoitavuuteen. Laillisuus viittaa siihen, että käsittelyssä noudatetaan henkilötietolainsäädännön vaatimuksia ja muuta soveltuvaa lainsäädäntöä. (WP 29 opinion 3/2013 on purpose limitation, s. 15 - 20.)

Määriteltävän käyttötarkoituksen on oltava varsin laaja, koska rekisteriin tallennettaisiin suuri määrä luonteeltaan erilaisia tietoja. Lisäksi käyttötarkoituksen määrittelyn on tarkoitus omalta osaltaan mahdollistaa rekisteriin tallennettujen tietojen parempi hyödyntäminen jatkossa. Vaikka rekisterin käyttötarkoitukseen kuuluu useita elementtejä, ovat elementit yksilöityjä ja selkeitä. Lisäksi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa nimenomaisesti säädetään, että käyttötarkoitus on määriteltävä ja että käyttötarkoitussidonnaisuuden osalta voi olla asetusta tarkentavia kansallisia säännöksiä. Rekisteriä pidettäisiin luonnollisesti ensinnäkin liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi. Perinteisistä edistettävistä asioista halutaan kiinnittää erityistä huomiota liikenneturvallisuuden parantamiseen ja liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen edistämiseen. Kokonaisuuden kannalta olennaista on liikennepalveluiden kehittämisen ja tarjoamisen edistäminen. Näihin kaikkiin pyritään mahdollistamalla rekistereissä olevien tietojen huomattavasti parempi hyödyntäminen tutkimus-, kehittämis-, ja innovaatiotoimintaan.

Edelleen tavoitteena on, että Liikenteen turvallisuusvirasto edistäisi toiminnallaan sitä, että sen hallinnoimat henkilötiedot olisivat rajapinnan välityksellä käytettävissä omadataan perustuvissa palveluissa, liiketoiminnassa ja kehittämistyössä.

Ehdotetussa 3 momentissa todettaisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää rekistereissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Kyseiset tehtävät on määriteltävä Liikenteen turvallisuusvirastosta annetussa laissa sekä sitä täsmentävissä substanssilaeissa. Säännös on luonteeltaan toteava. Sen toteamista pidetään kuitenkin tärkeänä tehtävän rekisterisääntelyn kokonaisuudistuksen yhteydessä sen johdosta, että tähän saakka eri rekistereissä olevien tietojen yhdistämiseen liittyvät ongelmat ovat olleet yksi osa nykytilan ongelmallisuutta tietojen hyödyntämisen kannalta.

Ehdotetussa 4 momentissa huomioitaisiin Ahvenanmaan erityistilanne. Säännöksellä ei muutettaisi nykytilaa, sillä vastaava säännös on alusrekisterilain 4 §:ssä.

2 §. Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus. Pykälä sisältäisi kootusti säännökset Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeuksista rekisterinpitoon liittyvien tehtävien hoitamiseksi. On huomattava, että viraston tiedonsaantioikeuksista liikenteen palveluista annetun lain valvontaan sekä laissa säädettyihin lupatehtäviin liittyen säädetään IV osan 2 luvun 2 §:ssä. Säännösten keskinäinen suhde muodostuu niin, että IV osassa tarkoitetaan liikenteen palvelulain mukaisia tehtäviä, erityisesti lupa- ja valvontatehtäviä, kun taas V osa koskee rekisterinpitoa yleisesti, myös siltä osin kuin oikeus tietoihin tulee muusta lainsäädännöstä.

Ehdotettu 1 momentti sisältäisi perussäännöksen Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeudesta rekisteröidyiltä itseltään sekä liikennevälineiden omistajilta, haltijoilta ja käyttäjiltä. Suurin osa rekisteriin merkittävistä tiedoista tulee rekisteröinnin kohteilta itseltään.

Momentteja 1-4 on luettava yhdessä 5 momentin kanssa. Sen mukaisesti tiedonsaantioikeus koskee myös salassa pidettäviä tietoja. Pykälässä säädetty tietojensaantioikeus on tämän vuoksi rajattu perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien hoitamisen kannalta välttämättömiin tietoihin.

Ehdotettu 2 momentti kohdistuu toimijoihin, joille tehtäviensä vuoksi kertyy liikenneasioiden rekisterin kannalta olennaisia tietoja. Ehdotettu momentti olisi luonteeltaan osittain toteava ja osittain täydentävä. Osa tiedonsaantivelvollisuuksista seuraa muista laeista varsin täsmällisesti. Esimerkiksi kauppamerenkulkuun käytettävien alusten ilmoittamisesta rekisteriin säädetään alusrekisterilaissa ja ajoneuvon rekisteröinnistä ajoneuvolaissa. Lääkäriin, psykologin ja muiden terveydenhuollon toimijoiden ilmoitusvelvollisuudesta taas säädetään IV osan 3 luvun 5 §:ssä. Toisaalta esimerkiksi oppilaitosten ilmoitusvelvollisuudesta ei ole kattavasti erityisiä säännöksiä ja silti niiltä saatavat tiedot ovat merkittäviä esimerkiksi erilaisia kelpoisuuksia ja pätevyysarvioitaessa.

Ehdotettu 3 momentti koskisi Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta saada tietoja muilta viranomaisilta. Viranomaisen oikeudesta saada toiselta viranomaiselta julkisia tietoja ei tarvitse erikseen säätää, vaan niiden luovuttaminen tapahtuu yleislain eli julkisuuslain nojalla. Välttämättömyyedellytyksen johdosta erikseen ei tarvitse luetella muita viranomaisia ja tietoja, joita tiedonsaantioikeus koskee salassapitosäännöksistä huolimatta. Tiedonsaantioikeus kattaa myös oikeuden saada tietoja väestötietojärjestelmästä välttämättömyyedellytyksen täytyessä. Poikkeuksen muodostavat rikos- ja sakkorekisteri, jotka sisältävät erityisen arkaluontoisia tietoja. Tällaisten tietojen käsittelyä koskee yleisen tietosuojasetuksen 10 artikla. Sen mukaan käsittelyä saa suorittaa vain viranomaisen valvonnassa tai silloin, kun se sallitaan jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojatoimista rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston on välttämätöntä käsitellä näitä tietoja, koska tietyt rikokset voivat estää monien liikenteen lupien saamisen tai voivat johtaa valvonnassa niiden peruuttamiseen. Suojatoimina ehdotetaan kuitenkin muun muassa, että Liikenteen turvallisuusvirasto ei voi luovuttaa rikos- ja sakkorekisteristä saatuja tietoja edes muulle viranomaiselle, ellei muualla laissa ole toisin erikseen säädetty.

Ehdotettu 4 momentti koskisi tiedon saamista rikos- ja sakkorekisteristä tilanteessa, jossa seuraamus on asetettu ulkomaisen yhteisöliikenneluvan haltijalle tai sen hallinnassa olevan ajoneuvon kuljettajalle Suomessa. Tietojensaantioikeudesta olisi säädettävä erikseen, jotta Liikenteen turvallisuusvirastolle syntyisi oikeus liikenneluvallisten toimijoiden Suomessa tapahtuneiden tekojen lainvoimaisia seuraamuksia koskevien salassa pidettävien tietojen saamiseksi, joiden välittämiseen asetukset 1071/2009/EU, 403/2016/EU ja 408/2016/EU velvoittavat.

Ehdotettu 5 momentti sisältää edeltäviin neljään momenttiin liittyviä säännöksiä. Tiedonsaantioikeus koskisi siis myös salassa pidettäviä tietoja. Tiedot on luovutettava maksutta ja viipymättä. Säännös sisältää uudistetussa muodossa myös tavanomaisen kirjauksen teknisestä käytöyhteydestä. Kyseinen säännös ei estä erilaisten jo aiemmin käyttöön otettujen teknisten käytöyhteyksien käyttöä, koska myös muu sähköinen tiedonvaihto olisi mahdollista. Säännös kannustaisi kuitenkin jatkossa rakentamaan uusia rajapintaratkaisuja, koska käsite rajapinta on

nykyään selkeämpi kuin tekninen käyttöyhteys, ja rajapintaratkaisuiden avulla viranomaisten tietojärjestelmät on mahdollista rakentaa yhteentoimiviksi.

Kysymystä tietojen luovuttamisesta ensisijaisesti rajapintaratkaisujen kautta on käsitelty tarkemmin IV osan 2 luvun 2 §:n ja tämän osan 3 luvun 1 §:n kohdalla. Pääsääntöisesti tietojen luovuttaminen tapahtuu sähköisesti. Muut tavat tulevat kyseeseen poikkeuksellisesti sopimuksesta.

Ehdotettu 6 momentti sisältää määräyksenantovaltuuden. Tietojen toimittamiseen käytetään yleensä vakiomuotoisia lomakkeita. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi säännöksen mukaan oikeus antaa määräys tietojen toimittamisen tavoista.

3 §. Muutokset rekisteritietoihin. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin ilmoittamisvelvollisuudesta tilanteessa, jossa rekisteriin merkitty tieto muuttuu. Ilmoitusvelvollisuuden tavoitteena on varmistaa rekisterin tietosisällön oikeellisuus, paikkansapitävyys sekä luotettavuus. Tämän takia tiedot olisi toimitettava viipymättä. Liikenteen turvallisuusviraston tulee järjestää mahdollisuus tietojen toimittamiseen rajapinnan tai muutoin sähköisesti esimerkiksi verkkopalvelun kautta. Henkilötietojen luovuttaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi sallittua, sillä käsittely on tarpeen viraston lakisääteisen velvoitteen eli rekisterinpidon noudattamiseksi.

Velvollisuus ilmoittaa muutoksesta kohdistuisi 2 §:n 1 ja 2 momenteissa tarkoitettuihin tahoihin. Muutoksesta ilmoittamisesta säädetään voimassa olevassa lainsäädännössä muun muassa vesikulkuneuvon osalta lain vesikulkuneuvorekisteristä (424/2014) 7 ja 9 §:ssä, ilmailun lupakirjojen osalta ilmailulain (864/2014) 15 §:n 3 momentissa ja ilma-aluksen osalta 20 §:ssä sekä rataverkon turvaluvan osalta rautatielain (304/2011) 18 §:ssä. Ilmoitukseen tulisi liittää asianmukainen selvitys. Selvitysvelvollisuuden jakautumisesta säädetään hallintolain (434/2003) 31 §:ssä.

Tietoja, jotka siirtyvät suoraan viranomaisten välillä, ei tarvitsisi ilmoittaa. Tällaisia tietoja ovat väestörekisteriin merkityt tiedot omistajan tai haltijan nimen, henkilötunnuksen, osoitteen tai kotikunnan muutoksista tai tieto kuolemasta. Tällaisia tietoja olisivat myös yritys- ja yhteisötietojärjestelmään merkityt tiedot oikeushenkilön yhteystietojen muutoksesta. Viranomaisten rekisterien kysy vain kerran -periaatteen mukaisesti ei ole perusteltua velvoittaa ilmoittamaan muutoksista, jotka olisivat saatavissa suoraan viranomaisjärjestelmästä. Tiedot olisi kuitenkin ilmoitettava silloin, kun ne eivät siirry viranomaisten välillä esimerkiksi henkilön puuttuvan henkilötunnuksen tai puuttuvan yritys- ja yhteisötunnuksen takia.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta korjata oma-aloitteisesti rekisteristä puuttuvia tietoja tai rekisterissä olevia virheellisiä tietoja. Momentti vastaisi asiallisesti ajoneuvolain 95 §:ää, mutta sen soveltamisala laajenisi myös muihin kuin ajoneuvoihin. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi täydentää tai korjata tietoja, jos velvollisuus ilmoittaa liikenneväline rekisteriin on laiminlyöty tai jos Liikenteen turvallisuusvirasto saa tiedon rekisteriin merkittävän tiedon muuttumisesta tai virheellisyydestä. Momentilla poikettaisiin hallintolain 8 luvun virheen korjaamista koskevista säännöksistä siltä osin, että edellytyksenä ei olisi suostumusta eikä vaatimusta korjauksesta viiden vuoden sisällä. Kuulemiseen sovellettaisiin hallintolain 34 §:ää ja muutoksesta ilmoittamiseen hallintolain 54 §:ää. Kuuleminen voisi olla hallintolain 34 §:n mukaisesti ilmeisen tarpeetonta esimerkiksi silloin, kun muutos tai lisäys ei vaikuta kulkuvälineen omistajan tai haltijan oikeuksiin. Erityissääntely olisi tarpeellista, koska esimerkiksi ajoneuvojen rekisteröinnissä on siirrytty hyvin

pitkästi ilmoituksenvaraisuuteen, joten myös rekisterimerkintöjen korjaamisen tulisi olla sujuvaa. Korjauksia on tarve tehdä myös viiden vuoden jälkeen. Lisäksi suostumusta ei voida edellyttää virheen korjaamiseksi, sillä rekisterimerkinnöillä on vaikutusta myös muihin viranomaistehtäviin. Esimerkiksi katsastuksessa ajoneuvolle on voitu määrittää virheellinen tieto hiilidioksidipäästöistä, mikä voi vaikuttaa verotukseen. Koska virheet eivät johtuisi Liikenteen turvallisuusviraston toiminnasta, sillä tulisi olla edelleen oikeus veloittaa ilmoitusvelvolliselta virheen korjaamisesta aiheutuneet kustannukset.

Kun korjattavat tai täydennettävät tiedot ovat henkilötietoja, tulee ottaa huomioon henkilötietoja koskeva sääntely. Henkilötietojen oma-aloitteisesta korjaamisesta säädetään henkilötietolain 29 §:ssä. EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta vaatii tallennetuilta henkilötiedoilta täsmällisyyttä, ja rekisterinpitäjän on toteutettava kaikki mahdolliset kohtuulliset toimenpiteet täsmällisyyden varmistamiseksi. Tämä mahdollistaisi myös henkilötietojen oikaisemisen oma-aloitteisesti, vaikka henkilötietolakia vastaavaa säännöstä ei sisällytettäisi uuteen kansalliseen tietosuojalakiin. Oma-aloitteisesti tehdyistä muutoksista tulisi ilmoittaa asiakkaalle henkilötietolainsäädännön ja hallintolain säännösten mukaisesti.

2 luku Rekisterin tietosisältö

Henkilötietojen käsittelyn yleiset periaatteet löytyvät vastaisuudessa EU:n yleisestä tietosuoja-asetuksesta, etenkin sen II luvusta. Yleinen tietosuoja-asetus ei luonnollisesti sisällä säännöksiä siitä, millaisia tietoja rekistereihin saa tallentaa, koska rekisterit vaihtelevat voimakkaasti niin tarkoituksensa kuin tietosisältöjen laadunkin suhteen. Sitä vastoin tietojen käsittelyä rajoittaa vaatimus tietojen minimoinnista eli tarpeellisuusvaatimus. Vain käsittelyn kannalta tarpeellisia tietoja saa käsitellä, ja tietojen käyttöä koskee käyttötarkoitussidonnaisuuden periaate.

Rekisterinpitäjän on informoitava rekisteröityä henkilötietojen käsittelyn periaatteesta. Henkilötietolain mukaan rekisterinpitäjän on tehtävä rekisteriseloste. Myös Liikenteen turvallisuusvirasto julkaisee oman rekisteriselosteensa, ja se on saatavissa muun muassa viraston internetisivuilta. Yleinen tietosuoja-asetus ei vaadi tiettyä välinettä informointivelvollisuuden täyttämiseksi vaan se sisältää sisältö- ja selvyysvaatimuksia. Rekisteriselostetta voidaan jatkossakin käyttää ainakin yhtenä informoinnin muotona.

Liikenteen turvallisuusviraston osalta kyse on kuitenkin viranomaisen rekisteristä. Näin ollen on rekisteröitävien oikeusvarmuuden kannalta tärkeää, että lain tasolla säädetään niistä tietotyypeistä, jotka rekisteriin voidaan tallentaa. Tarkoituksena on, että lukemalla liikenteen palveluista annetun lain V osan säännökset jokainen voi saada käsityksen siitä, millaisia tietoja hänestä on tallennettu liikenneasioiden rekisteriin ja miten tietoja voidaan luovuttaa. Henkilötietojen käsittelyn osalta ehdotettu sääntely on yhteensopiva yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 3 kohdan johdosta. Asiaa on selostettu tarkemmin V osaa koskevien yksityiskohtaisten perustelujen alussa. Lisäksi on huomioitava, että kaikki rekisterissä olevat tiedot eivät ole henkilötietoja, jolloin niiden tallentamista ei koske henkilötietojen suojaa koskeva yleissääntely.

Voimassa oleva liikenteen rekistereiden sääntely on yhteismitaton myös rekisteriin merkittävien tietojen osalta. Erityisesti ajoneuvoliikennerekisterilaki ja -asetus ovat kehittyneet hyvin yksityiskohtaiseksi sääntelyksi ja toisaalta erityisesti ilmailun ja merenkulun osalta sääntely on osittain avointa. Valittu sääntelylinja edustaa myös tältä osin keskitien ratkaisua. Sen läh-

tökohtana on nimenomaisesti tietotyypitason sääntely, jolloin vältetään liiallisiin yksityiskoh-
tiin menemistä, mutta toisaalta pyritään kuvaamaan koko sisältö kattavasti.

1 §. *Yleiset rekisteriin tallennettavat tiedot.* Ehdotettu pykälä sisältäisi yleiset säännökset siitä, mitä liikenneasioiden rekisteriin saisi tallentaa riippumatta siitä, onko kyse toiminnanharjoittajia, liikennevälineitä vai henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvistä tiedoista. Tarkemmat säännökset eri tietosisältöihin liittyvistä tallennettavista tiedoista löytyisivät jäljempää 2-4 §:stä.

Ehdotettu 1 momentti sisältäisi säännökset perustiedoista, jotka luonnollisesta henkilöstä saisi rekisteriin tallentaa asian käsittelemiseksi ja yksilöimiseksi. Tarpeellisuusvaatimus on yksi henkilötietojen suojan peruseräitä, ja tallennettavat perustiedot ovat tarpeen esimerkiksi erilaisia lupia hakevien tai niiden haltijoiden erottamiseksi toisistaan. Lisäksi tiedot ovat tarpeen, jotta voidaan tarvittaessa saada kontakti tiettyyn henkilöön tai yritykseen tai yhteisöön. Olemassa olevassa lainsäädännössä on yleensä vastaava perustietoja koskeva säännös, jonka sisältö saattaa vaihdella vähän. Säännös vastaa kumottavaksi ehdotetun ajoneuvoliikennerekisterilain 4 §:n 1 momenttia. Momenttiin on kuitenkin lisätty maininta sukupuolta koskevan tiedon tallentamisesta. Sukupuolta koskevan tiedon lisääminen perustuu siihen, että tietoa edellytetään luovutettavan EU:n vähimmäiskoulutusdirektiivin mukaisesti Euroopan meriturvallisuusvirastolle. Sukupuolietoa edellyttää myös STCW-yleissopimus, ja tietoja käytetään myös Liikenteen turvallisuusviraston tilastointi- ja tutkimustoiminnassa. Luonnollista koskevan henkilön tiedon tallentaminen voi olla tarpeellista esimerkiksi valtioiden eriävien henkilötunnuskäytäntöjen takia.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi säännöksen vastaavista oikeushenkilöitä koskevista perustiedoista. Säännös vastaisi muutoin ajoneuvoliikennerekisterilain 4 §:n 2 momenttia, mutta siihen on selkeämmin sisällytetty oikeus tallentaa rekisteriin tiedot myös vastuuhenkilöistä ja heidän yksilöinti- ja yhteystiedoistaan.

Muut ehdotetun pykälän momentit koskisivat tietoja, joita ei voida pitää perustietoina, mutta jotka tulevat kyseeseen useamman kuin yhden rekisteriin tallennetun tietoryhmän osalta. Ne on koottu ehdotettuun pykälään sen vuoksi, että niitä ei tarvitsisi jatkossa toistaa useassa eri pykälässä. Vastaava periaate koskee yleisemminkin ehdotettua liikenteen palveluista annetun lain uutta V osaa: saman asian toistamista pyritään välttämään, minkä johdosta pykälät muodostavat kokonaisuuden, ja niitä on luettava yhdessä. Tiedot voivat joko kohdistua liikennevälineeseen ja sen omistajaan tai esimerkiksi luvanhakijan hyvämaineisuuden tai kelpoisuuden arvioinnin edellytyksiin.

Ehdotetun 3 momentin säännökset liittyvät pääosin erilaisiin taloudellisiin seikkoihin ja suhteisiin. Ehdotettu 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu vakuutuksiin liittyvä tieto voi olla esimerkiksi ajoneuvoon liittyvä pakollinen liikennevakuutus, mutta sen perusteella voidaan myös merkitä tietoja erilaisista toiminnanharjoittamiseen liittyvistä vastuuvakuutuksista, mikäli niistä tulee merkintä rekisteriin. Liikennevakuutuksista talletettaisiin tiedot vakuutuksenottajasta, vakuutusyhtiöstä, vakuutuksen alkamis- tai päättymispäivästä ja tiedot vakuutuksen maksamattomuudesta sekä tiedot tilanteista, joissa ajoneuvolla ei ole voimassaolevaa liikennevakuutusta.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan rekisteriin talletettaisiin verotuksen perustietoina veropäätöstieto- ja ajoneuvoverosta, varsinaisesta ajoneuvoverosta eli dieselverosta ja lisäverosta, autoverosta

ja polttoainemaksusta, veron maksutietoja, verolipun tulostetietoja, veronpalautustietoja, perintätietoja ja ulosottotietoja sekä kokonaisasiakkuuteen liittyviä tietoja.

Ehdotetun 3 kohdan mukaisina kiinnitystietoina rekisteriin talletettaisiin kiinnitysasian hakijan tai velallisen tietoja, pääoma-, korko- ja kulutietoja, päätöksen perusteena olevat asiakirjat ja tietoja asian etenemisestä kuten vireilläolo-, vahvistamis-, uudistamis-, kuolettamis- ja raukeamistieto.

Kiinnityksillä on suuri merkitys erityisesti alusten ja ilma-alusten kohdalla kiinnitettävän omaisuuden huomattavan arvon vuoksi. Tämän vuoksi niihin liittyviin kiinnityksiin kohdistuu huomattava määrä erityistä lainsäädäntöä. Tätä lainsäädäntöä ei ehdotetulla lailla lainkaan muuteta, mutta on selvää, että merkintä kiinnityksestä on tärkeää tehdä liikenneasioiden rekisteriin. Kiinnityksistä aluksiin säädetään aluskiinnityslaisissa (211/1927) ja ilma-aluksiin laissa kiinnityksestä ilma-aluksiin (211/1928).

Ehdotetun 4 kohdan mukaisina täytäntöönpanotietoina tallennettaisiin erityisesti tietoja konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta, ulosotosta ja takavarikosta. Rekisteriin talletettaisiin myös ulosottoon liittyviä väliaikaistoimia kuten myymis- ja hukkaamiskieltoja.

Olellainen tieto on myös merkintä valtuutuksesta ehdotetun 5 kohdan mukaisesti. Valtuutus-tiedolla pyritään turvaamaan tiedon oikeellisuutta siten, että rekisterinpitäjällä olisi aina tiedossaan rekisteritietoja ilmoittanut taho.

Ehdotetussa 6 kohdassa tarkoitetuista piirturikorteista ja niiden käyttövelvollisuudesta säädetäisiin jatkossa II osaan ehdotetussa uudessa 4 luvussa.

Ehdotetussa 7 kohdassa säädetäisiin tiedon tallentamisesta suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista osalta. Nyt merimiesluettelosta säädetään laivaväen luetteloinnista annetun lain 5 §:ssä.

Ehdotetussa 8 kohdassa säädetäisiin vammaisen pysäköintilupaa koskevan tiedon tallentamisesta. Tietoa saisi käsitellä yleisen tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan g alakohdan nojalla. Käsitely on tarpeen rekisteröidyn oikeuksien turvaamiseksi. Vammaisen pysäköintilupa on henkilökohtainen ja se myönnetään vammaiselle henkilölle, joka voi ajaa itse, tai häntä voidaan kuljettaa. Poikkeuksen tästä pääsäännöstä muodostavat hoitolaitokset, joiden työntekijälle voidaan myöntää pysäköintilupa, jos hän kuljettaa vammaisia työssään. Suojatoimenpiteitä selostetaan jäljempänä 4 §:n 1 momentin 5 kohdan yksityiskohtaisten perustelujen kohdalla.

Ehdotetun 4 momentin mukaan rekisteriin tallennettaisiin lupa-asian käsittelyssä tarvittavia rikos- ja rikkomustietoja. Rikos- ja rikkomusasioita koskevien tuomioiden lisäksi rekisteriin voitaisiin tallentaa tiedot rikos- tai rikkomusasiaa koskevasta esitutkinnasta, syyteharkinnasta ja oikeudenkäynnistä. Rikos- ja rikkomustietojen lisäksi rekisteriin voitaisiin merkitä tiedot henkilölle määrätyistä hallinnollisista seuraamuksista, kuten huomautuksista ja varoituksista sekä lupien peruuttamisesta ja rajoittamisesta sekä muita valvontatoimintaan liittyviä tietoja, kuten esimerkiksi tietoja tehdyistä tarkastuksista.

Rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä henkilötietoja saa yleisen tietosuoja-asetuksen 10 artiklan mukaan käsitellä, kun se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojatoimista rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suoje-

lemiseksi. Liikenteen rekistereihin sisältyy jo nykyään rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä tietoja, kuten merkintöjä ajokiellosta. On vastaisuudessaakin tärkeän yleisen edun mukaista, että liikenteessä mukana olevien tietoja rikostuomioista ja rikkomuksista käsitellään rekisterinpidon yhteydessä, sillä ne liittyvät keskeisesti monen toiminnanharjoittaja- ja henkilöluvan myöntämisen edellytyksiin sekä mahdolliseen seuraamusharkintaan, ja taustalla ovat usein EU säännökset tai kansainvälisen oikeuden velvoitteet. Perimmäisenä tavoitteena on taata turvallinen liikenneympäristö kaikille liikenteessä olijoille. Näiden tietojen käsittelyn oikeasuhtaisuus turvattaisiin niin, että vain välttämättömiä tietoja käsiteltäisiin. Keskeisen suojaustoimenpiteen muodostaa se, että rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvät tiedot ovat salassa pidettäviä julkisuuslain nojalla. Niitä voidaan luovuttaa vain lain tasoisen säännöksen nojalla. Arkaluontoisia tietoja ei esityksessä ehdoteta luovutettavaksi muuten kuin viranomaisille, rekisteröidyn suostumuksella tai anonymisoituina.

Ehdotetun 5 momentin mukaan pykälässä tarkoitettut tiedot jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallentamatta, jos tiedot voidaan reaaliaikaisesti tarkistaa toisen viranomaisen rekisteristä, jollei tietojen tallentaminen kuitenkin ole tarkoituksenmukaista. Säännöksellä pyritään rakentamaan polkua tilanteeseen, jossa viranomaisten ei tarvitsisi kopioida moneen kertaan samoja tietoja, vaan järjestelmät toimisivat reaaliaikaisesti yhteen. Tällöin voitaisiin aina olla myös varmoja tiedon oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta. Tunnistetietojen tallentamisesta ei tällöinkään päästäisi, koska muutoin ei voida varmistua siitä, että kyse on oikeasta henkilöstä tai toimijasta. Toistaiseksi kaikkia järjestelmiä ei ole vielä toteutettu niin, että kaikista päällekkäisistä tallennuksista voitaisiin luopua.

Ehdotetussa 6 momentissa todettaisiin se seikka, että rekisteriin voitaisiin tallentaa ne tiedot, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto saisi ehdotetun 1 luvun 3 §:n nojalla. Henkilötietojen käsittelyn peruseränteisiin on alusta saakka kuulunut tietojen minimoinnin vaatimus. Tämä sisältyy yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, jonka mukaan henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään. Ehdotetun 1 luvun 3 §:n nojalla saatavat tiedot ovat lähtökohtaisesti keskeisiä Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisen kannalta.

2 §. Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot. Ehdotettu 2 § koskee toiminnanharjoittajalupia, mikä on käsitteenä määritelty I osan 1 luvun 1 §:n 8 kohdassa. Sen yksityiskohtaisissa perusteluissa on kerrottu, minkälaisista luvista on kysymys. Suuri osa näistä luvista kootaan liikenteen palveluista annettuun lakiin. Pykälässä kerrottuja tietoja vastaavat tiedot löytyvät nykytilassakin Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä rekistereistä.

On huomattava, että kaikkiin eri lupiin tai hyväksyntöihin liittyen ei välttämättä liity kaikkia tallennettavia tietokenttiä. Samoin on huomattava, että osa tietojenharjoittajia koskevista tiedoista voidaan tallentaa rekisteriin edellisen 1 §:n nojalla. Sanotut pykälät muodostavatkin kokonaisuuden. Varsinaisten lupien lisäksi toiminnanharjoittamiseen liittyvät tiedot voivat koskea erilaisia hyväksyntöjä tai sääntelyssä asetettujen vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi vaadittuja todistuksia. Luvanhaltijoita vastaavalla tavalla kohdellaan myös sellaisia toiminnanharjoittajia, joiden toiminnan edellytyksenä ei ole varsinainen lupa, vaan esimerkiksi rekisteröinti-ilmoitus.

Tieliikenteen osalta rekisteröintiä koskevat säännökset olivat liikenteen palveluista annetun lain I vaiheessa lain V luvussa, jossa säädettiin liikenneluparekisteristä. Rautatieliikenteessä ei

voimassa olevassa lainsäädännössä ole erityisiä säännöksiä toimilupien rekisteröintiin liittyen. Ilmailun osalta nykyinen ilmailulain 155 § sisältää ainoastaan lyhyen maininnan Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta pitää rekistereitä sekä viittauksen sovellettaviin yleislakeihin. Nyt ehdotettava horisontaalinen sääntely yhdenmukaistaa sääntelyn tältäkin osin. Merenkulkuun ei jatkossakaan liittyisi toimilupia.

Pykälässä säädettäisiin tietotyyppitasolla niistä tiedoista, jotka lupiin liittyen voidaan rekisteriin tallentaa. Pääsääntöisesti kysymys on luvan hakemiseen ja sen myöntämiseen liittyvistä seikoista sekä tällöin tehtävästä lupaedellytysten harkinnasta tai ilmoituksenvaraisesta toiminnasta. Lisäksi tiedot voivat liittyä Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin valvovana viranomaisena, jolloin kysymys lupaedellytysten täytymisestä voi uudelleen nousta esiin.

Ehdotetun 1 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin muun muassa tieto haetuista ja myönnettyistä luvista ja niiden voimassaolosta ja muutoksista sekä luvan numerosta tai muusta tunnuksesta. Luvan sisältöä koskevia tietoja olisivat muun muassa tieto siitä, minkälaiseen toimintaan lupa oikeuttaa ja tieto lupaa mahdollisesti koskevista rajoituksista tai rajauksesta (esimerkiksi alueellinen rajaus). Samoin tietoja voitaisiin merkitä esimerkiksi lupaan liitetystä kalustosta ja henkilöstöstä.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin luvan hakemista ja käsittelyä koskevia tietoja. Luvan käsittelyä koskevia tietoja olisivat muun muassa tieto hakemuksen käsittelystä sekä myöhemmin lupaan liittyvistä viranomaistoimista, kuten valvonnan yhteydessä tehdyistä havainnoista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä, esimerkiksi selvitysten pyytämisestä tai kuulemismenettelystä.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin luonnollisesti tietoja myös silloin, kun toiminnan harjoittaminen perustuu viranomaiselle tehtävään ilmoitukseen. Liikenteen alalla ilmoitus on käytössä esimerkiksi kaupunkiraideliikenteen harjoittamisessa ja rataverkon hallinnoinnissa sekä laissa säädettyjen käyttövelvoitteiden piiriin kuuluvien alkoluokkojen markkinoille saattamisessa.

Ehdotetun 4 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin luvan myöntämisen ja rekisterimerkin tekemisen edellytyksiä sekä hyvämainaisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot. Hyvämainaisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyviä tietoja olisivat muun muassa tiedot toiminnanharjoittajan vastuuhenkilöiden mahdollisesta liiketoimintakiellosta ja rikostaustasta sekä oikeustoimikelpoisuudesta.

Ehdotetussa 5 kohdassa viitattaisiin suoraan II osan 1 luvun 11 §:ään, jossa säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitusta riskiyrityksestä.

Ehdotetun 6 kohdan mukaan rekisteriin voitaisiin tallentaa palveluntarjoajia koskevia poikkeamailmoitustietoja. Näitä olisivat esimerkiksi ulkopuolisen tahon ilmoittamat havainnot toiminnassa mahdollisesti olevista puutteista. Poikkeamailmoitusten tekemisestä säädetään joissakin tapauksissa myös laissa, esimerkkinä ilmailulain 125 § ja kaupunkiraideliikennelain 15 §.

Ehdotetussa pykälässä tarkoitettut toiminnanharjoittajat ovat pääosin yrityksiä tai yhteisöjä, joten niitä koskevat tiedot sisältävät henkilötietoja lähinnä siltä osin kuin kysymys vastuuhenkilö-

löistä. Kuitenkin erityisesti taksiliikenteessä suuri osa toimiluvista myönnetään luonnolliselle henkilölle. Myös tavara- ja henkilöliikennelupaa voi hakea luonnollinen henkilö.

3 §. Liikennevälinettä koskevat tiedot. Kuten 1 §:n 1 momentin 2 kohdassa todetaan, liikennevälineillä tarkoitettaisiin ajoneuvoja, ilma-aluksia, aluksia ja vesikulkuneuvoja, rautatie- ja raideliikenteen kalustoa sekä näihin liittyviä laitteita.

Ehdotetussa pykälässä kerrotaisiin tietotyypeittäin, mitä tietoja edellisessä momentissa tarkoitettiin liikennevälineisiin liittyen voitaisiin tallentaa. Kaikissa tilanteissa ei välttämättä ole tarvetta tallentaa kaikkia lueteltuja tietotyyppisiä, tai kaikki tiedot eivät edes ole saatavilla. Myös tämän pykälän osalta osa tallennettavista tiedoista tulee ehdotetusta 1 §:stä. Pykälässä mainitut tiedot löytyvät lähtökohtaisesti nykyäänkin Liikenteen turvallisuusviraston pitämistä rekistereistä.

Pykälän 1 kohdassa tarkoitettuina ajoneuvon teknisinä tietoina rekisteriin merkittäisiin muun muassa ajoneuvoluokka-, ajoneuvoryhmä-, mallimerkintä-, massa-, akseli-, leveys-, pituus-, rengas-, varuste-, moottori-, istuma- ja seisomapaikka-, kytkentä-, rekisterikilpi-, jarrujärjestelmä-, väri-, ilmatyyny-, turvavyö-, meluarvo- ja polttoainekulutustiedot. Teknisillä tiedoilla tarkoitettaisiin myös ajoneuvojen verotukseen liittyviä teknisiä tietoja. Ajoneuvon kaupallisella tiedolla tarkoitetaan ajoneuvomallin kaupallista nimikettä, jolla ajoneuvo yksilöidään ja jolla sitä yleisesti markkinoidaan.

Rekisteriin tallennettavia, ilma-alukseen liittyviä teknisiä tietoja olisivat muun muassa ilma-aluksen tyyppi, merkki ja malli, valmistaja, valmistusmaa, ilma-alusluokka, tyyppitodistuksen numero, tyyppihyväksyntäluokka, massat (MTOM, MLM), minimi miehistö, maksimi matkustajamäärät, tieto pelastusvarjosta. Ilma-aluksen moottoreita ja potkureita koskevinä teknisinä tietoina talletettaisiin ainakin moottoreiden ja potkureiden lukumäärä sekä niiden tyyppi, merkki ja malli, sarjanumero, valmistaja, valmistusmaa, valmistusvuosi, maksimi- sekä jatkuvateho, malliluokka, tyyppitodistuksen numero, tyyppihyväksyntäluokka. Kuumailmapalloista voitaisiin tallettaa myös tilavuus. Ilma-aluksesta voitaisiin tarvittaessa tallentaa myös ilma-aluksen valokuva.

Rekisteriin tallennettavia, vesikulkuneuvon liittyviä teknisiä tietoja olisivat muun muassa merkki ja malli, tyyppi, CE-merkintä, runkopituus ja rungon suurin pituus ja leveys, vesikulkuneuvon paino, runkotyyppi, rungon rakennusmateriaali, rakennusvuosi, vuosimalli ja käyttöönottovuosi, suurin nopeus, valmistajan ilmoittama suurin sallittu moottoriteho, syväys, valmistajan ilmoittama suurin arvioitu henkilöluke ja kuorma, kansirakenne sekä pääväri. Vesikulkuneuvon moottoria koskevinä teknisinä tietoina talletettaisiin ainakin merkki ja malli, vuosimalli, käyttöönottopäivä tai käyttöönottovuosi, käyttövoima, valmistajan ilmoittama moottoriteho ja tyyppi sekä propulsiotyyppi.

Aluksista rekisteriin tallennettavia, alukseen liittyviä teknisiä tietoja olisivat muun muassa aluksen tyyppi, rakennusmateriaali, uudisrakennussopimuksen päivämäärä, kölinlaskun päivämäärä, rakennusvuosi, netto- ja bruttovetoisuus, pituus, leveys, mallisivukorkeus, mallisyväys, jääluokka ja konetehto.

Ehdotetun 2 kohdan mukaisilla ajoneuvon yksilöintitiedoilla tarkoitetaan rekisteritunnusta, valmistenumeroa tai mitä tahansa muuta yksilöivää tietoa, jonka perusteella ajoneuvo tai joku

sen osa on erotettavissa muista ajoneuvoista tai osista. Muu yksilöivä tieto voisi olla esimerkiksi moottorin, vaihteiston tai turvalaitteiden numero.

Ilma-aluksen yksilöintitiedoilla tarkoitetaan rekisteritunnusta, sarja- tai valmistenumeroa tai mitä tahansa muuta yksilöivää tietoa, jonka perusteella ilma-alus tai joku sen osa on erotettavissa muista ilma-aluksista. Vesikulkuneuvon yksilöintitietoina talletettaisiin WIN-koodi/tunnusnumero, vesikulkuneuvolle annettu nimi ja sen moottorin valmistusnumero. Aluksen yksilöintitiedoilla tarkoitetaan rekisteritunnuksen lisäksi aluksen nimeä, tunnuskirjaimia, MMSI-numeroa ja IMO-numeroa tai muuta yksilöivää tietoa. Myös vesikulkuneuvoilla on rekisteritunnus, joka on olennainen yksilöivä tieto.

Kohdassa 3 tarkoitettuja tietoja käyttökunnasta, kotipaikasta ja liikennealueesta talletetaan rekisteriin aluksista ja vesikulkuneuvoista sekä ilma-aluksista. Aluksista merkittäisiin aluksen kotipaikka ja vesikulkuneuvosta pääasiallinen käyttökunta. Lisäksi aluksista ja vesikulkuneuvoista merkittäisiin liikennealue, jolle ne on katsastettu. Ilma-aluksista merkittäisiin ilma-aluksen pääasiallinen lähtöpaikka.

Ehdotettu 4 kohta liittyy erityisesti aluksiin ja ilma-aluksiin. Aluksista rekisteriin merkittäisiin rakentaja, rakentamisaika ja -paikka. Voimassa olevassa alusrekisterilaisissa säädetään rakenteilla olevien alusten rekisteröinnistä. Rekisteri-ilmoituksiin ja rekisterimerkintöjen oikeusvaikutuksiin liittyvät säännökset jäisivät edelleen alusrekisterilakiin. Rakenteilla olevista aluksista voidaan kuitenkin merkitä rekisteriin soveltuvin osin ehdotetussa pykälässä tarkoitettuja tietoja, kuten telakan rakennusnumero ja arvioitu valmistumisaika. Ilma-aluksista merkittäisiin rakentaja, rakentamisaika ja -paikka. Rakenteilla oleva ilma-alus voidaan merkitä tilapäisesti rekisteriin.

Ajoneuvoista, aluksista, vesikulkuneuvoista ja ilma-aluksista talletettaisiin kohdassa 5 tarkoitettuja historiatietoja. Liikennevälineistä talletettaisiin historiatietoina etenkin tieto aikaisemmista omistajista, haltijoista sekä heidän omistusoikeus- tai haltijuusajoista. Ajoneuvoista talletettaisiin historiatietoina myös määräaikais- ja vakuutustiedot.

Aluksista pidettäisiin myös SOLAS-yleissopimuksen (XI-I/5) mukaisesti historiarekisteriä. SOLAS-sopimus edellyttää, että historiatiedot ovat englanniksi, espanjaksi tai ranskaksi. Historiarekisterissä tulee olla laivanisännältä ja ulkomaiselta rekisteriviranomaiselta saatujen ja rekisteriviranomaisen hankkimien tietojen muodostama aluksen omistukseen liittyvien vaiheiden keskeytymätön tiivistelmä, johon liitetään myös aluksen aikaisemman lippuvaltion viranomaisilta saadut vastaavat tiedot. Rekisterin tarkoituksena on muodostaa perusta rekisterissä olevan aluksen varustamiseksi aluksessa jatkuvasti säilytettävällä ja ajan tasalla pidettävällä asiakirjalla, joka sisältää ainakin alusrekisterilain 13 b §:ssä tarkoitettut tiedot. Liikenneasioiden rekisteri sisältäisi jatkossa alusrekisterilain 13 b §:ssä tarkoitettut tiedot, mutta alusrekisterilain historiarekisteriä koskeva sääntely jäisi toistaiseksi voimaan.

Ilma-aluksista talletettaisiin historiatietoina myös tiedot tehdyistä rekisteröintitoimenpiteistä sekä tiedot ilma-alukselle suoritetuista lentokelpoisuuden tarkastuksista sekä ilma-alukselle myönnettyistä todistuksista. Myös ilma-alukselle sattuneista onnettomuuksista voitaisiin tallettaa tarvittavat tiedot.

Ehdotetussa 6 kohdassa tarkoitettuina ajoneuvon hyväksyntään liittyvänä tietoina rekisteriin merkittäisiin ajoneuvon yksilöinti-, rekisterikilpi-, tyyppihyväksyntä-, valmistaja- ja maahan-

tuojatietoja. Ajoneuvon katsastustietoina merkittäisiin tiedot tyyppi-, rekisteröinti-, kytkentä-, muutos-, määräaikais- ja valvontakatsastuksista, yksittäishyväksynnöistä sekä katsastuksessa hylätyille ajoneuvoille tehdyistä jälkitarkastuksista. Rekisteriin merkittävät ajoneuvon yleiset rakenneominaisuustiedot olisivat osittain teknisiä ja osittain ajoneuvon hyväksyntä- ja katsastustietoja. Rakenneominaisuustiedoilla tarkoitettaisiin ajoneuvojen tai niiden osien valokuvia, piirustuksia sekä akseli- ja moottoritietoja. Katsastustietona talletettaisiin myös ajoneuvon matkamittarilukema.

Rekisterissä olisi myös muita ajoneuvojen katsastusta palvelevia tietoja kuten määräaikaiskatsastuksen tarkastusohjeita. Määräaikaiskatsastusten ja muiden teknisten tarkastusten yhteydessä rekisteriin talletettaisiin ajoneuvon yksilöinti- ja vikatietoja. Muilla teknisillä tarkastuksilla tarkoitettaisiin lähinnä tiellä tehtäviä tarkastuksia, joita suorittaisivat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos. Vikatiedot poistettaisiin seuraavassa katsastuksessa. Ajoneuvon hyväksymisestä tai mahdollisesta ajokieltoon määräämisestä ilmoitettaisiin rekisteriin.

Ilma-aluksen hyväksyntään liittyvinä tietoina rekisteriin merkittäisiin yksilöinti-, rekisteritunnus-, tyyppi- ja ympäristötyyppihyväksyntä- ja valmistajatietoja. Ilma-aluksesta merkittäisiin lisäksi lentokelpoisuudentarkastustietoja kuten muun muassa tarkastuksen suorittaja, toimilupa, tarkastustodistuksen voimassaolo ja lentotuntien määrä. Näiden tietojen perusteella myönnetään esimerkiksi lentokelpoisuustodistus, lentokelpoisuuden tarkastustodistus sekä ilma-aluksen melutodistus.

Rekisteriin voitaisiin tallentaa myös tieto vesikulkuneuvon katsastuksesta sekä muut sen teknisiä tarkastuksia koskevat tiedot, kuten tieto vesikulkuneuvon kuntotarkastuksesta tai jälkikäteen hankitusta CE-merkinnästä.

Aluksen hyväksyntä- ja katsastustietona rekisteriin merkittäisiin aluksen luokittaneen luokituslaitoksen tai katsastajan nimi, tiedot alukselle suoritetuista perus-, määräaikais- ja ylimääräisistä katsastuksista sekä aluksen laitteiden ja järjestelmien luokituksista ja hyväksynnöistä. Rekisteriin voitaisiin merkitä myös tiedot katsastusten perusteella tai muuten alukselle myönnettyistä todistuskirjoista, hyväksynnöistä ja luvista sekä katsastuksessa havaitut poikkeamat ja niiden korjaamiseksi suoritettut toimenpiteet. Rekisteriin laitettaisiin myös tieto katsastuksessa hylätyistä aluksista ja niille tehdyistä jälkitarkastuksista. Rekisteriin merkittävät aluksen yleiset rakenneominaisuustiedot olisivat osittain teknisiä ja osittain ajoneuvon hyväksyntä- ja katsastustietoja. Rakenneominaisuustiedoilla tarkoitettaisiin aluksen tai niiden osien valokuvia ja piirustuksia.

Rautateiden kalustoyksiköistä tallennetaan tiedot EY-tarkastusvakuutuksista ja sen antajasta ja kalustoyksiköille myönnettyistä käyttöönottoluvista sekä viitetiedot Euroopan rautatieviraston ylläpitämästä hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien hyväksyntätiedoista.

Pykälän 7 kohdassa tarkoitetut viranomaistarkistukset olisivat erityisesti alusten tarkastuksiin liittyviä tietoja. Rekisteriin merkittäisiin kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) alusten turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä antamassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä (ISM-säännöstö) tarkoitetun vaatimustenmukaisuusasiakirjan tai väliaikaisen vaatimustenmukaisuusasiakirjan laivanisännälle antaneen taikka turvallisuusjohtamistodistuksen tai väliaikaisen turvallisuusjohtamistodistuksen alukselle antaneen hallinnon tai hyväksytyin laitoksen nimi sekä asiakirjan perusteena olevan auditoinnin suorittajan nimi, jos suorittaja on muu kuin todistuksen antaja. Lisäksi merkittäisiin alusten ja

satamien turvatoimien parantamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 liitteessä II tarkoitetun lopullisen tai väliaikaisen aluksen kansainvälisen turvatodistuksen alukselle antaneen hallinnon tai tunnustetun turvaorganisaation nimi ja sen toimielimen nimi, joka on tarkastanut todistuksen antamisen perusteen, jos elin on muu kuin todistuksen antaja.

Viranomaistarkastukset olisivat ilma-alusten osalta muun muassa ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden valvontatarkastuksia, joiden avulla voidaan valvoa rekisterissä olevan lentokaluston lentokelpoisuustilannetta. Lisäksi voitaisiin merkitä tiedot viranomaisen suorittamista lentokelpoisuudentarkastuksista sekä vienti- ja maahantuontitarkastuksista.

Ehdotetun 8 kohdan mukaan rekisteriin merkittäisiin ajoneuvojen rekisteröintiin liittyviä perustietoja. Näitä olisivat tiedot ajoneuvon omistajasta ja haltijasta. Ajoneuvon omistajan ja haltijan tietoina talletettaisiin 1 §:ssä tarkoitettujen perustietojen lisäksi sekä tieto siitä onko omistaja tai haltijan yksityinen henkilö, yritys tai muu yhteisö, valtio tai kunta. Rekisteriin talletettaisiin myös tietoja muun muassa rekisteröintitodistuksesta sekä ajoneuvon luovutus- ja muutosrekisteröintipäivästä.

Vesikulkuneuvoista merkittäisiin rekisteriin tieto omistajasta ja haltijasta. Vesikulkuneuvon omistajasta tai haltijasta tallennettaisiin 1 §:ssä tarkoitetut perustiedot. Rekisteriin tallettaisiin myös tietoja rekisteröintitodistuksesta sekä rekisteritietojen muutoksiin liittyvistä tiedoista aivan kuten ajoneuvoista.

Alusten osalta rekisteriin merkittäisiin tieto aluksen omistajasta, laivanisännästä ja rahtaajasta. Aluksen omistajan, laivanisännän ja rahtaajan tietoina tallennettaisiin perustiedot sekä tieto siitä, onko omistaja tai haltijan yksityinen henkilö, yritys tai muu yhteisö, valtio tai kunta. Lisäksi tallennettaisiin tieto aluksen omistusosuudesta ja saantopäivästä sekä laivanisännän ja rahtaajan aloitus- ja lopetuspäivät.

Rautatiekalustosta tallennettaisiin tiedot kalustoyksikön omistajasta, haltijasta, rekisteritiedon tilasta kuten esimerkiksi tiedot rekisteröinnin voimassaolosta, keskeyttämisestä, peruuttamisesta tai romuttamisesta. Kalustoyksikön käyttöönottolupaun merkittävät rajoitustietoja ovat muun muassa rakenteeseen liittyviä rajoituksia, maantieteellisiä rajoituksia, ympäristörajoituksia. Hallintatietona rekisteriin merkittäisiin tieto kaluston kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä.

Ilma-alusten osalta rekisteriin tallennettaisiin tiedot omistajasta, käyttäjästä, haltijasta sekä edustajasta. Ilma-aluksen omistajan, käyttäjän, haltijan sekä edustajan tietoina tallennettaisiin perustiedot sekä tieto siitä, onko omistaja, käyttäjä, haltija tai edustaja yksityinen henkilö, yritys tai muu yhteisö, valtio tai kunta. Lisäksi voitaisiin tallettaa tiedot ilma-aluksen omistajan, käyttäjän, haltijan sekä edustajan toimilupatiedoista.

Ehdotetun 9 kohdan mukaan rekisteriin merkittäisiin tietoja ajoneuvojen ensirekisteröinnistä, liikennekäyttöön ottamisesta, liikennekäytöstä poistamisesta sekä ajoneuvojen lopullisesta poistamisesta. Väliaikaista käyttöä koskevia tietoja tallennettaisiin rekisteriin silloin, kun ajoneuvoa käytetään väliaikaisella siirtoluvalla tai koenumerotodistuksella.

Ilma-aluksista rekisteriin tallennettaisiin muun muassa tietoja ensirekisteröinnistä, tilapäisestä rekisteröinnistä ja sen kestosta, edellisestä rekisteritunnuksesta, tuontimaasta sekä ilma-

aluksen kunnosta. Rekisteristä poistamisesta tallennettaisiin tiedot rekisteristä poistopäivästä, poiston syystä, vientimaasta ja rekisteristä poistosta annettavasta todistuksesta.

Vesikulkuneuvojen käyttöönotto- ja käytöstä poistotietoina tallennettaisiin ensirekisteröinti-päivä, rekisteristä poistopäivä sekä poiston syy, lopullinen rekisteristä poistopäivä sekä lopullisen poiston syy. Rekisteriin tallennettaisiin myös viimeisimmän rekisteröinnin päivä eli tieto milloin esimerkiksi vesikulkuneuvon teknisiin tietoihin, moottoriin, omistajaan tai haltijaan liittyvä muutos on viimeksi tehty.

Rekisteriin merkittäviä käyttöönotto ja käytöstä poistotietoja olisivat alusten osalta ensirekisteröintipäivä, rekisteristä poistopäivä ja poiston syy sekä lopullisen rekisteristä poiston päivä ja lopullisen poiston syy.

Ehdotetun 10 kohdan mukaan ajoneuvoista talletettaisiin ajoneuvon käyttötietoja ja tietoja haltijan hallinto-oikeudesta ajoneuvoon. Ajoneuvon käyttö voi olla yksityinen, luvanvarainen, kouluajoneuvo, vuokraus ilman kuljettajaa tai myyntivarasto. Hallinto-oikeustiedolla tarkoitetaan sitä, että perustuuko haltijan hallinto-oikeus leasing-sopimukseen, työsuhteeseen tai muuhun hallintaan. Rekisteriin merkittäisiin ilma-aluksen käyttötarkoitus ja hallintatietoina omistajan, käyttäjän ja haltijan lupatiedot. Rekisteriin tallennettavia käyttötarkoitus- ja hallintatietoja olisivat tieto vesikulkuneuvon pääasiallisesta käyttötarkoituksesta sekä tieto vesikulkuneuvon yhteyshenkilöstä ja yhteyshenkilön puhelinnumero.

Perusedellytys alukseksi rekisteröinnille on, että alusta käytetään kauppamerenkulkuun. Aluksen käyttötarkoitus merkittäisiin rekisteriin kansainvälisen satamavaltiotarkastusluokituksen (PSC) mukaan täydennettynä kansallisella katsastusluokituksella.

Kohdassa 11 tarkoitettuja käyttörajoitus- ja käyttökieltotietoja olisivat ajoneuvojen rekisteröintiin, verotukseen ja tekniseen kuntoon liittyvät tiedot. Ilma-aluksen osalta rekisteriin voitaisiin myös merkitä tiedot lähdön estämisestä sekä lentokiellosta ja tiedot lentokelpoisuutta rajoittavista vioista tai muista rajoituksista. Myös tiedot poikkeusluvista voitaisiin merkitä. Aluksista rekisteriin voitaisiin merkitä tiedot aluksen pysäyttämistä sekä rajoittavista vioista tai muista rajoituksista. Myös tiedot poikkeusluvista voitaisiin merkitä rekisteriin.

Ilma-aluksista voitaisiin kohdan 12 mukaisina kunnossapidosta ja siitä vastaavista tahoista tallentaa muun muassa tiedot jatkuvasta lentokelpoisuudesta vastaavasta tahosta, huolto-ohjelmasta, huoltajista sekä tiedot lentokelpoisuuteen tai huoltamiseen sekä IDERA ja valvontavastuunsiirtämiseen liittyvistä sopimuksista.

Momentin 13 kohdan mukaan rekisteriin merkittäisiin liikennevälineiden anastustietoja. Ehdotetun pykälän nojalla liikenneasioiden rekisteriin tallennetaan paljon sellaista tietoa, joka ei itsessään ole henkilötietoa. Kuitenkin erityisesti tieto omistajasta, haltijasta tai käyttäjistä on henkilötieto.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus määrätä muista rekisteriin tallennettavista liikennevälinettä koskevista tiedoista. Rekisteriin voi olla tarpeellista tallentaa muita kuin pykälässä lueteltuja tietoja esimerkiksi muuttuvista kansainvälisistä velvoitteista johtuen. Esimerkiksi vastaava oikeus on nykyään rautatielain 68 §:n 3 momentissa kalustorekisterin osalta. Henkilötietojen suojan lakisidonnaisuuden vaatimuksesta seuraa, että nämä tiedot eivät voi olla henkilötietoja.

4 §. *Henkilölupaa koskevat tiedot.* Pykälässä säädettäisiin niistä tiedoista, joita henkilölupiin liittyen voitaisiin rekisteriin tallentaa. Henkilöluvan määritelmä löytyy I osan 1 luvun 1 §:n 7 kohdasta. Kuten edellä, myöskään tässä pykälässä ei kaikkiin henkilökohtaisiin edellytyksiin liity kaikkia ehdotetussa pykälässä tarkoitettuja tietoja. Myös tältä osin osa tallennettavista tiedoista on säädetty 1 §:ssä. Vastaavat tiedot löytyvät lähtökohtaisesti Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä rekistereistä nykytilassa.

Ehdotetun 1 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin myönnettyjä ja peruutettuja lupia koskevat tiedot, tiedot lupiin liittyvistä ehdoista ja erivapauksista sekä yksilöintitunnuksesta. Merenkulussa erivapauksiin kuuluvat terveydestä annettavat terveyspoikkeusluvat. Rekisteriin merkittäisiin myös tiedot lupien voimassaolosta ja muutoksista. Voimassaoloaikaan liittyisi tieto myöntämisaikakohdasta. Rekisteriin voisi myös tallentaa tiedon evätyistä lupahakemuksista.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan rekisteriin merkittäisiin tieto luvan myöntäjästä ja sen sijaintivaltiosta. Ainakin veturinkuljettajadirektiivissä edellytetään tällaisten tietojen rekisteröintiä.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin luvan hakemista ja käsittelyä koskevia tietoja. Luvan käsittelyä koskevia tietoja olisivat muun muassa tieto hakemuksen käsittelystä sekä myöhemmin lupaan liittyvistä viranomaistoimista, kuten valvonnan yhteydessä tehdyistä havainnoista sekä niihin liittyvistä toimenpiteistä.

Kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin myös tiedot luvan myöntämisen edellytyksenä olevasta koulutuksesta ja kokemuksesta. Rekisteriin tallennettavia koulutus- ja kokemustietoja olisivat esimerkiksi tiedot ilmailun lupakirjaan liittyvästä teoria- ja lentokoulutuksesta tai merenkulun pätevyysliittymistä liittyvistä koulutuksista. Kokemustietoja olisivat esimerkiksi tiedot ilmailun lupaedellytyksenä olevasta lentokokemuksesta. Merenkulun osalta rekisteriin tallettaisiin merimiesluettelon ylläpitämiseksi tarvittavat tiedot. Lisäksi rekisteriin voitaisiin kokemustietona tarvittaessa tallentaa luvanhaltijan työsuhdetta koskeva tieto, esimerkiksi henkilön meripalvelutiedot, kuten henkilön toimi aluksella, palveluaika, palvelujakson aloitus- ja lopetuspäivämäärä, aluksen nimi ja sen liikennealueeseen liittyvät tiedot. Meripalvelua koskevien tietojen ilmoitusvelvollisuudesta säädetään laivaväen luetteloinnista annetussa laissa ja kyseisen säännös tullaan siirtämään laivaväkilakiin. Laivaväkilain muuttamisesta on lakihanke parhaillaan vireillä.

Edelleen kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin tiedot lupaa koskevista kokeista ja pätevyyden arvioinneista. Näitä tietoja olisivat esimerkiksi tiedot ilmailun teoriakokeista, kielitaitokokeista ja tarkastuslennoista, merenkulun luotsaustutkinnoista sekä teliikenteen ajokokeista ja kuljettajan ammattiluvan tai pätevyyden myöntämisen edellytyksenä olevista kokeista ja arvioinneista.

Ehdotetun 4 kohdan mukaan rekisteriin merkittäisiin tieto vaadittavasta kielitaidosta. Tätä edellyttää esimerkiksi veturinkuljettajadirektiivi.

Ehdotetun 5 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin henkilön terveydentilaa koskevia tietoja. Terveystiedoista vähimmäistietona tallennettaisiin tieto henkilön soveltuvuudesta luvanhaltijaksi. Soveltuvuustiedon lisäksi rekisteriin voitaisiin tallentaa tarkempia terveystietoja, mukaan lukien tietoja henkilöä koskevista psykologin arvioinneista silloin kun se on tarpeen lupaa-asian käsittelyssä. Lisäksi rekisteriin voitaisiin merkitä tieto henkilölle myönnetystä terve-

yspoikkeusluvasta tai erivapaudesta sekä lupaan mahdollisesti liittyvistä terveysperusteisista rajoituksista.

Terveystilaa koskevat tiedot ovat EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja, ja aikaisemmin niistä on käytetty nimikettä arkaluontoiset tiedot. Niiden käsittely on erityisen sensitiivistä, ja nyt ehdotettava säännös muodostaa 9 artiklan 1 kohdan g alakohdassa tarkoitettun jäsenvaltion laissa säädetyn käsittelyperustan. Kohdassa tarkoitettu yleinen etu liittyy liikenneturvallisuuden varmistamiseen, sillä terveydentilavaatimukset on asetettu laissa tai EU-sääntelyssä tai kansainvälisissä säännöksistä juuri tämän varmistamiseksi. On olennaisen tärkeää, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi käsitellä näitä tietoja tehtäviensä hoitamiseksi. On huomattavaa, että jäljempänä luvussa 4 olevien luovutusta koskevien säännösten mukaan näitä tietoja luovutetaan eteenpäin ainoastaan suostumuksen perusteella, anonymisoituna tai muulle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sen lakisääteisten tehtävien suorittamiseksi.

Erityisten henkilötietoryhmien käsittelyn tietosuoja- ja tietoturvakysymyksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Liikenteen turvallisuusvirastolla on myös asianmukaiset tietoturvajärjestelyt, joita tarkastellaan säännöllisesti. Virastossa on määritelty tietoturvan hallintamalli. Hallintamalli hyödyntää tietoturvan ISO 27001 -standardia, VAHTI-ohjeistusta sekä muuta viranomaisohjeistusta. Liikenteen turvallisuusviraston tietoturvallisuuden hallintaan kuuluvat tietojen suojaaminen, käyttöoikeuksien hallinta, tekninen tietoturva, koulutus kuin kumppaneiden tietoturva. Tietoturva kuuluu viraston kehittämistyöhön, jatkuvuuden turvaamiseen ja riskienhallintaan, ja tietoturvatapahtumat raportoidaan. Viraston tietoturvakäytäntöjä kuvataan viraston tietotilinpäätöksessä.

Ehdotetun 6 kohdan mukaan rekisteriin voitaisiin merkitä tieto luvan katoamisesta, tuhoutumisesta, kaksoiskappaleen myöntämisestä ja lupaan kohdistuneista viranomaistoimista. Kaksoiskappaleesta säädetään esimerkiksi tämän lain IV osan 2 luvun 3 a §:ssä.

Ehdotettu 7 kohta sisältää vielä mahdollisuuden sellaisten EU-säännösten ja kansainvälisten sopimusten edellyttämien rekisteritietojen merkitsemiseen, joita ei edellä olisi huomioitu. Lisätausta on erittäin kattava, mutta toisaalta alan kansainväliset normit ovat usein sangen yksityiskohtaisia ja vaikeasti tulkittavia.

5 §. *Kielto muuttaa liikennevälineeseen liittyviä rekisteritietoja.* Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus kieltää liikennevälineeseen liittyvien rekisteritietojen muuttaminen määräajaksi. Liikennevälineeseen liittyvät tiedot voivat olla henkilötietoja tai muita tietoja. Henkilötietojen osalta on otettava huomioon yleiseen tietosuoja-asetukseen sisältyvä kansallinen liikkumavara. Pykälä vastaa ajoneuvolain 69 a §:ää sekä vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 36 §:ää.

Oikeus asettaa kielto liikenneväliseen liittyvien rekisteritietojen muuttamiselle määräajaksi olisi Liikenteen turvallisuusvirastolla. Säännös annettaisiin yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan kansallisen liikkumavaran nojalla. Artiklan 3 kohdan mukaan kansallisesti voidaan tarkentaa käsittelytoimia ja -menettelyjä, mukaan lukien laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitettuja toimenpiteitä. Kattavan palveluverkoston turvaamiseksi ja asiakkaiden palvelumahdollisuuksien monipuolistamiseksi rekisterimerkintöjä pystyy tekemään tai niistä voi ilmoittaa usea taho ja sähköisten asiointikanavien kautta myös rekisteröity itse tietyissä tilanteissa. Kielto olisi tarpeen ja yleisen edun mukaista,

jotta voitaisiin varmistaa rekisteritietojen oikeellisuus tällaisessa järjestelmässä. Esimerkiksi omistusoikeudesta johtuvien verovelvollisuuden ja kiinnitysoikeuden kannalta tietojen oikeellisuus on pystyttävä turvaamaan. Pykälä ei koskisi rekisteröidyn oikeuksia eikä sillä siten rajoitaisi rekisteröidyn oikeuksia, etenkin oikeutta vaatia tietojen oikaisua tietosuoja-asetuksen 16 artiklan mukaisesti tai käsittelyn rajoittamista 21 artiklan mukaisesti taikka rekisterinpitäjän 12 artiklan mukaisia velvoitteita rekisteröidyn oikeuksien toteuttamisessa.

Sääntelyn oikeasuhtaisuus muodostuisi siten, että muutoksiin asetaminen olisi mahdollista silloin, kun Liikenteen turvallisuusvirasto saisi tiedon rekisterimerkintää koskevasta ilmeisestä epäselvyydestä, kuten omistusoikeuteen liittyvästä rikosepäilystä taikka omistusoikeutta koskevasta vakavasta riidasta tai muusta epäselvyydestä. Merkintä voitaisiin tehdä myös, jos rekisterin kohteen identiteetti olisi ilmeisen epäselvää

6 §. Tietojen säilyttäminen ja poistaminen. Pykälässä säädettäisiin liikenneasioiden rekisterin tietojen poistamisesta ja säilyttämisaioista. Säännöstä sovellettaisiin, ellei tietojen poistamisesta tai säilyttämisestä ole säädetty muualla tai tietojen poistamisesta tai säilyttämisestä ole kansainvälistä velvoitetta.

Säilytysaioista säätäminen on nimenomaisesti mainittu tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa. Rekisterin ylläpidon kannalta on yleisen edun mukaista, että säilytysajat on selvästi määriteltävä. Tämä palvelee sekä luotettavuutta rekisteritietojen löytymiseen että rekisteröityä, kun hän saa selvästi tiedon säilytysajasta. Oikeasuhtaisuutta turvaa se, että poistamisajat on määriteltävä tarkasti tietotyypeittäin, jotta tietojen säilyttämiseen liittyvät erityispiirteet tulevat asianmukaisesti otetuksi huomioon. Tietojen säilyttämiseksi yli säädetyn määräajan asetettaisiin välttämättömyysvaatimus. Henkilötietolainsäädäntö lähtee muutenkin siitä vaatimuksesta, että tietoa saa käsitellä niin kauan kuin ne ovat tarpeellisia.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan toiminnanharjoittajia koskevia tietoja säilytettäisiin 6 vuotta luvan peruuttamisesta tai luvan päättymisestä. Tietojen säilyttäminen luvan peruuttamisen tai luvan voimassaolon jälkeen on perusteltua esimerkiksi lupatietojen saatavilla olemiseen valvonta- tai muun vireillä olevan viranomaistehtävänä hoitamiseksi.

Liikennevälineisiin liitettyjä henkilötietoja säilytettäisiin momentin 2 kohdan mukaan 10 vuoden ajan liikennevälineen lopullisen rekisteristä poistamisen jälkeen. Lopullisella poistamisella tarkoitetaan sitä, että liikennevälinettä ei ole enää olemassa esimerkiksi romuttamisen tai muun tuhoutumisen vuoksi. Ajoneuvoihin liittyviä henkilötietoja tarvitaan ajoneuvon lopullisen poiston jälkeen muun muassa rikostutkintaan. Rikostutkinnassa asioilla on pitkät vanhentumisajat ja tutkimusten lähtökohtana on nimenomaan ajoneuvon ja siihen liitettyjen henkilötietojen historian selvittäminen mahdollisimman pitkältä ajalta.

Ajoneuvojen verotus perustuu rekisteritietoihin ja veron perintä voisi vaikeutua, jos ajoneuvo-tietoja tai ajoneuvoihin liitettyjä henkilötietoja ei olisi käytettävissä niiden poistamisen takia. Vastaava tilanne voi syntyä myös vakuutusmaksujen kohdalla.

Momentin 3 kohdan tarkoittamia henkilöluhia koskevat tiedot poistettaisiin rekisteristä viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä, kun luvan voimassaolo on päättynyt. Henkilöluhia koskevia tietoja tarvitaan voimassaolon päättymisen jälkeen muun ohella niissä tilanteissa kun luvan, kelpoisuuden tai pätevyyden haltijan asiaa arvioidaan uudelleen, jolloin viranomaisella tulee olla tieto henkilön aikaisemmista luvista, kelpoisuuksista ja pätevyyksistä. Tästä poiketen 4

kohdan mukaan rautateiden kelpoisuustiedot poistettaisiin kuitenkin 10 vuoden kuluttua luvan voimassaolon päättymisestä. Tietoja ei voitaisi poistaa aikaisemmin EU-säännöksistä johtuen. Edelleen 3 kohdasta poiketen 5 kohdassa säädettäisiin, että merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot poistettaisiin 70 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä. Näin pitkä aika on tarpeellinen esimerkiksi eläkkeen määräytymisen takia.

Momentin 6 kohdan mukaan henkilötiedot poistettaisiin rekisteristä 10 vuoden kuluttua henkilön kuolemasta. Henkilötietoja tarvitaan henkilön kuoleman jälkeen muun ohella vireillä olevan viranomaistehtävän hoitamiseksi tai muun viranomaisen, esimerkiksi onnettomuustutkimuskeskuksen tehtävien suorittamiseksi. Yleinen tietosuojasetus ei sen perusteluosan 27 perustelukappaleen mukaan lähtökohtaisesti koske kuolleita henkilöitä, mutta asiasta voidaan säätää kansallisesti.

Momentin 7 kohdassa tarkoitettut rikos- ja seuraamustiedot poistettaisiin kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi viranomaistehtävien suorittamisessa, kuitenkin viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun rikosta tai seuraamusta koskeva päätös tai tuomio on saanut lainvoiman. Rikos- ja seuraamustietoja voivat olla liikennevälinen kuljettaminen päihtyneenä tai muu rikos, joka tehdään liikennevälinettä kuljettaessa. Rikos- ja seuraamustietoja voidaan tarvita muun ohella henkilön luvan, pätevyuden tai kelpoisuuden arvioimista varten.

Momentin 8 kohdan mukaan virheelliseksi merkitty tieto poistetaan 5 vuoden kuluttua virheen havaitsemisesta, jos tiedon säilyttäminen on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai rekisterinpitäjän oikeuksien turvaamiseksi. Virheellisen tiedon säilyttäminen on perusteltua esimerkiksi niissä tilanteissa kun liikennevälineen omistaja tai haltija kiistää rekisteriin merkityt tiedot.

Momentin 9 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemä hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto poistetaan 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman. Tietoja tarvitaan viranomaistoiminnassa muun muassa sen arvioimiseksi, voidaanko henkilölle myöntää lupa, kelpoisuus tai pätevyys tilanteessa, jossa henkilö on saanut aikaisemmin Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollista ohjausta, toimintaa on aikaisemmin rajoitettu tai lupa, kelpoisuus tai pätevyys on poistettu. Vastaava arviointi kohdistuisi myös oikeushenkilöihin ja heidän luvanvaraiseen toimintaansa.

Momentin 10 kohdan mukainen terveydentilatieto voidaan säilyttää niin kauan kuin se on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien suorittamiseksi. Terveydentilatieto poistettaisiin, kun se olisi tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liikennevälineiden tietojen säilytyksestä pysyvästi. Ajoneuvojen tietoja tarvitaan Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien hoitamiseen vielä pitkään ajoneuvon lopullisen poiston jälkeen. Jos tietojen säilyttämiselle ei säädettäisi riittävän pitkää aikaa, voisi Liikenteen turvallisuusviraston perustehtävistä huolehtiminen vaarantua. Yhteiskunnallisesti merkittävää tilastointia ja tutkimusta perustuu ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyihin tietoihin. Pitkää historiatietoa tarvitaan esimerkiksi tutkittaessa ja tilastoitaessa ajoneuvokannan päästöarvoja. Säilytettävät tiedot ovat pitkällä aikavälillä anonyymeja, koska liikennevälineisiin liittyvät henkilötiedot poistetaan 1 momentin 2 kohdan mukaisesti.

Ehdotetun 1 luvun 3 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta korjata rekisteritietoja, eikä tietojen korjaukselle ole asetettu mitään aikarajaa. Mahdollista rekisterimer-

kinnän virheellisyyttä voi olla tarve tutkia pitkänkin ajan päästä ja tähän tarvitaan rekisteriin merkittävät tiedot sekä niiden muutoshistoriaa.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jättää tiedon poistamatta niissä tilanteissa, kun tiedon säilyttämisellä säädetyn poistamisajan jälkeenkin olisi viranomaisen tehtävien suorittamiseksi erityinen syy, ja yksittäistapauksissa tiedon säilyttämiseen arvioitaisiin poistamisajankohdan jälkeen olevan perusteltu tarve.

3 luku Tietojen luovuttaminen

Kansainvälisesti viranomaisten rekisterit ovat Suomessa poikkeuksellisen laajoja, kattavia ja luotettavia. Niissä on varastoituna tietopääomaa, jota voitaisiin merkittäväällä tavalla käyttää kansallisen kilpailukyvyyn parantamiseen, mutta toistaiseksi niiden potentiaali on huomattavan alihyödynnettyä. Tämä pätee myös liikenneasioiden rekisteriin.

Hyödyntämisessä keskeistä on se, että rekisterin tietoja voidaan käyttää esimerkiksi erilaisia palveluita tarjottaessa ja kehitettäessä. Tällöin tietojen luovutuskäytäntöjä on välttämätöntä kehittää nykyisestä. Digitaalinen kehitys mahdollistaa nykyään erilaisia luovuttamiskeinoja, ja erityisen tärkeää palveluiden kehittämisessä on avointen rajapintojen hyödyntämisen mahdollisuus. Samalla on otettava huomioon, että digitaalinen kehitys mahdollistaa myös tietojen suojaamisen siten, että tietosuojaja ja yksityisyyden suoja eivät ole vaarassa. Esimerkiksi anonymisointitekniikat kehittyvät parhaillaan.

On myös huomioitava, että kaikki henkilötiedot eivät vaadi samanlaista suojaa. Perinteisesti arkaluontoisia tietoja on suojattu tarkemmin kuin muita henkilötietoja. Toisaalta rajattu määrä luonnollisen henkilön yhteystietoja voi olla tarvetta saattaa saataville muun painavan syyn johdosta. Esimerkiksi voi olla tarve tarkastaa luonnollisen henkilön luvan voimassa olo hänen harjoittaessaan elinkeinotoimintaa, samoin kuin voi olla tarve tarkastaa luonnollisen henkilön oikeus toimia liikennevälineen kuljettajajana, vaikka myös ammattitiedot nauttivat henkilötietojen suojaa.

Ehdotetussa 3 luvussa säänneltäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta luovuttaa tietoja liikenneasioiden rekisteristä varsin tarkasti niin, että luvun kustakin pykälästä käy selkeästi ilmi kenelle tietoja voidaan luovuttaa, ja millaisten tietojen luovuttamisesta on kyse. Ehdotettu erityissääntely on tarpeen, jotta tietojen luovuttamista koskeva sääntely olisi selvää ja täyttäisi henkilötietojen käsittelylle asetetut perustuslailliset vaatimukset. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on vakiintuneesti edellytetty, että henkilörekisteriä koskevista säännöksistä käy selvästi ilmi, mitä tietoja ja missä tarkoituksessa voidaan luovuttaa samoin kuin tietoihin oikeutettujen piiri (PeVL 41/2014, s. 4).

Luvussa hyödynnettäisiin yleiseen tietosuojaja-asetukseen liittyvää kansallista liikkumavaraa, jotta Suomessa pystyttäisiin hyödyntämään rekisterien mahdollisuuksia. Luvun 1 - 4 §:ien osalta yleisen tietosuojaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa mainitaan erikseen, että kansallinen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukainen oikeusperusta voi sisältää asetusta tarkentavia säännöksiä niistä yhteisöistä, joille tietoja voi luovuttaa sekä niistä tarkoituksista, joita varten luovutuksia voidaan tehdä. On edellä kuvatulla tavalla yleisen edun mukaista, että liikenneasioiden rekisterin tietojen hyödyntämistä parannetaan. Oikeasuhtaisuus turvattaisiin siten, että tietojen laatu ja määrä riippuisi luovutustavasta. Lisäksi henkilöllä olisi oikeus kieltää tietojensa luovuttamista, ja massaluovutuksia koskisi vielä muita suojakeinoja. Luvun 5 - 8 §:ien osalta

kansallisen liikkumavaran käyttöä perustellaan tarkemmin pykäläkohtaisissa yksityiskohtaisissa perusteluissa.

1 §. *Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset.* Ehdotettu 1 § vaikuttaa kaikkiin luvun säännöksiin eli se on luonteeltaan horisontaalinen. Säännös olisi huomattavan niukka verrattuna voimassa olevaan sääntelyyn. Esimerkiksi ajoneuvoliikennerekisterilain 13 §:n mukaan tietoa ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voitaisiin perustellusta syystä epäillä loukkaavan henkilön yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan taikka vaarantavan valtion turvallisuutta. Näiden periaatteiden voidaan kuitenkin katsoa seuraavan jo voimassa olevasta yleislainsäädännöstä eli lähinnä yleisestä tietosuoja-asetuksesta ja julkisuuslaista, minkä johdosta niistä ei ole esityksessä tarpeen erikseen säätää.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päätös tietojen luovuttamisesta on viime kädessä aina Liikenteen turvallisuusviraston tehtävä. Vaikka jäljempänä esimerkiksi 2 §:ssä säädetään yleisestä käsittelyoikeudesta ja 3 §:ssä jokaisen oikeudesta saada tiettyjä tietoja, ovat tiedon luovuttamisen toteutustavat ja rajanvedot Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä rekisterinpitäjän ominaisuudessa. Vaikka tämänkin säännöksen voitaisiin katsoa seuraavan jo viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 14 §:stä, on periaatteen toteamista informatiivisena säännöksenä pidettävä kuitenkin tärkeänä.

Henkilötietojen luovuttamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla on perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaan säädettävä lailla (PeVL 12/2002 vp, s. 5; PeVL 39/2009 vp, s. 2; PeVL 71/2014 vp, s. 2). Myös korkein hallinto-oikeus on todennut, että luovuttaminen teknisen käyttöyhteyden avulla ei ole mahdollista ilman laissa olevaa säännöstä ratkaisussa KHO:2015:41. Tämän johdosta pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisterin tietojen luovuttamisesta rajapinnan kautta, katseluyhteyden avulla tai muuten sähköisesti. Säännöstä kuitenkin päivitetäisiin niin, että ensisijaisena luovutusmenettelynä mainittaisiin rajapinta. Sitä vastoin teknisen käyttöyhteyden käsitteestä luovuttaisiin. Sillä on voitu tarkoittaa hyvin erilaisia asioita aina tiedostomuotoisesta tiedonsiirrosta rajapintaan ja katseluyhteyteen. Valtionvarainministeriö on julkaissut syksyllä 2017 tiedonhallinnan lainsäädännön kehittämistä pohtineen työryhmän raportin (Valtiovarainministeriön julkaisu 37/2017), jossa todetaan, että teknisen käyttöyhteyden käsite on ymmärretty eri laeissa eri tavoin, ja se on myös monissa säännöksissä sekoittunut sähköisen tiedonsiirtomenetelmän kanssa. Työryhmä ehdottaa raportissa, että teknisen käyttöyhteyden sääntelystä luovutaan vanhentuneena ja monimerkityksellisenä käsitteenä. Työryhmä ehdottaa myös, että viranomaisten väliseen sähköiseen tietojenvaihtoon käytettäisiin jatkossa rajapintoja. Viranomaisten ohjaaminen nimenomaan rajapintaratkaisuihin mahdollistaisi järjestelmien yhteen toimivuuden. Kaikkien rajapintaratkaisujen ei tarvitse olla avoimia, vaan viranomaisen voi tarvittaessa hallinnoida sellaisen käyttöä. On myös huomattava, että avoinkaan rajapinta ei tarkoita avointa pääsyä kaikkeen tietoon. Katseluyhteys liittyisi tässä yhteydessä luvun 3 §:ssä säädettyihin yksittäisluovutuksiin. Lisäksi pykälässä todettaisiin, että tiedot voitaisiin luovuttaa myös muutoin sähköisesti, mikä muun muassa mahdollistaa toistaiseksi myös nykytilassa käytettyjen erilaisten teknisten käyttöyhteyksien käytön jatkumisen.

2 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta.* Ehdotetussa pykälässä Liikenteen turvallisuusvirastolle asetettaisiin velvoite edistää tiedon saatavuutta nimenomaan avoimen rajapinnan kautta. Liikenteen turvallisuusvirasto, samoin kuin muutkin liikenteen ja viestinnän hallinnonalan virastot, ovat viime vuosina avanneet jo merkittävässä määrin tietovarantojaan vapaasti hyödynnettäväksi. Liikenteen rekistereissä olevia tietoja on julkaistu tä-

hän saakka vain rajoitetusti. Liikenteen turvallisuusvirasto on julkaissut avoimen datan aineistot ajoneuvojen, vesikulkuneuvojen ja merenkulun alusten osalta sekä ilmailun avoimen datan aineiston ja rautateiden kalustorekisterin tiedot. Lisäksi virasto on avannut tieliikenteen luvanvaraisia korjaamoja koskevat tiedot, kauko-ohjatun ilma-alusten toimijoita koskevia tietoja sekä Autovertaamo-palvelun.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan mukaan avoimen rajapinnan kautta voitaisiin luovuttaa rajoitettu määrä toiminnanharjoittajalupiin ja rekisteröinti-ilmoituksiin liittyviä tietoja. Pääosa toiminnanharjoittajista toimii yritysmuotoisina, jolloin kyse ei ole henkilötiedosta. Osa toiminnanharjoittajaluvista voidaan kuitenkin myöntää myös luonnolliselle henkilölle. Tällaisia ovat esimerkiksi tavara-, henkilö- ja taksiliikenneluvat. Luonnollinen henkilö voisi kieltää 7 §:n 1 momentin mukaan tietojensa luovuttamisen rajapinnan kautta.

Vastaava säännös sisältyi jo liikenteen palveluista annetun lain ensimmäiseen vaiheeseen liikenneluparekisterin osalta. Eduskunta muutti säännöstä perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 46/2016) johdosta siten, että rajapinnasta voitaisiin luovuttaa tietoja vain sellaisista toiminnanharjoittajaluvista, joissa luvanhaltija on oikeushenkilö. Perustuslakivaliokunta katsoi lausunnossaan, että ehdotetun kaltaisesta internetiin sijoitettavasta henkilörekisteristä tietoja ei voida hakea erilaisina massahakuina, vaan esimerkiksi ainoastaan yksittäisinä hakuina. Tällaista rajausta pidettiin edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä arvioitaessa varsin laajan terveydenhuollon ammattihenkilöiden tietoja sisältävän tietopalvelun luomisen mahdollistavaa esitystä (PeVL 32/2008 vp, s. 3/I). Nyt ehdotettava mahdollisuus luovuttaa rajoitettu määrä toiminnanharjoittajalupia koskevia tietoja avoimen rajapinnan kautta eroaa terveydenhuollon ammattihenkilöiden hakuja koskevasta palvelusta siten, että terveydenhuollon ammattihenkilöissä on aina kyse luonnollisista henkilöistä, vastavalla tavalla kuin tämän esityksen terminologiassa liikenteen henkilöluvuissa. Sen sijaan toiminnanharjoittajista suurin osa on oikeushenkilöitä. Rautateiden, ilmailun ja merenkulun saralla toiminnanharjoittajalupia ei voida edes myöntää luonnollisille henkilöille. Poikkeuksen muodostaa tieliikenne, jossa EU:n liikenteenharjoittaja-asetus ei tee eroa tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoina olevien luonnollisten ja oikeushenkilöiden välille. Taksiliikennelupien haltijoista suuri osa on luonnollisia henkilöitä.

Näidenkin luonnollisten henkilöiden osalta kysymys on kuitenkin elinkeinon harjoittamisesta, ja sen osalta on toiminnanharjoittajan tavoitteiden mukaista, että mahdolliset asiakkaat löytävät hänen yhteystietonsa mahdollisimman helpolla tavalla. Tällä hetkellä palveluntarjoajien löytäminen on internetin yleisten hakukoneiden varassa, ja on enemmän tai vähemmän sattumaa, millaiset yhteystiedot palvelun käyttäjä löytää, miten ajantasaisia ne ovat ja miten helpokäyttöisiä ne ovat. Säännöksen tavoitteena on, että avointen rajapintojen päälle voitaisiin rakentaa esimerkiksi kattavia hakupalveluita, joista palvelun käyttäjä voisi esimerkiksi helpolla tavalla saada tietoa alueensa palvelutarjonnasta, sanotun kuitenkin rajoittamatta syntyviä palveluita juuri hakupalveluihin.

Voimassa olevan julkisuuslain 16 §:n 3 momentin mukaan viranomaisen henkilörekisteristä saa antaa henkilötietoja sisältävän kopion tai tulosteen tai sen tiedot sähköisessä muodossa, jollei laissa ole toisin erikseen säädetty, jos luovutuksensaajalla on henkilötietojen suojaa koskevien säännösten mukaan oikeus tallettaa ja käyttää sellaisia henkilötietoja. Sähköisellä muodolla tarkoitetaan esimerkiksi internetiä. Voimassa olevan henkilötietolain 8 §:n mukaan käsittelyperusteen voivat muodostaa esimerkiksi rekisteröidyn suostumus tai se, että käsitteystä säädetään laissa. Vastaavat perusteet ovat johdettavissa yleisen tietosuojasetuksen 6 ar-

tiklasta. Henkilön suostumuksella luovuttaminen avoimesta rajapinnasta olisi siis mahdollista ilman nimenomaista lain säännöstäkin.

Suostumusta on kuitenkin pidettävä erittäin kankeana menettelytapana, joka lisää viranomaisen kustannuksia ja aiheuttaa toiminnanharjoittajille turhaa hallinnollista taakkaa tilanteessa, jossa luovutetaan ainoastaan elinkeinon harjoittamisen perustiedot, eli tieto voimassa olevasta luvasta, luvanhaltijan nimestä ja toiminnanharjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista. Näiden tietojen hyvä saavutettavuus ei ole elinkeinonharjoittajan näkökulmasta uhka, vaan edistää hänen mahdollisuuksiaan saada liiketoimintansa menestymään. Kuten edellä todettiin, ehdotuksen 7 §:ssä mahdollistettaisiin kuitenkin se, että luonnollinen henkilö voisi kieltää tietojen luovuttamisen, minkä pitäisi taata riittävien suojakeinojen olemassa olo tilanteessa. Toiminnanharjoittajien yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden sekä liikennemarkkinoiden toimivuuden ja vääristymättömyyden takia on tärkeää, että myös toiminnanharjoittajina olevat luonnolliset henkilöt voivat saada yhteystietonsa saataville yhtä helposti kuin vastaavaa toimintaa oikeushenkilömuodossa harjoittavat. Säännöksen tavoitteena on markkinoiden toimivuuden edistäminen ja se, että palveluita tarvitsevat käyttäjät ja niitä tarjoavat toiminnanharjoittajat löytäisivät toisensa nykyistä paremmin.

Ehdotetun 1 momentin 2 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto luovuttaisi rajapinnan kautta rekisterin tietoja myös anonyymeinä sekä anonymisoituna. Henkilötiedon muuttaminen sellaiseksi, että se ei ole yhdistettävissä yksittäisiin luonnollisiin henkilöihin eli anonymisointi on itsessään henkilötiedon käsittelyä. Anonymisoidun aineiston käsitteleminen puolestaan ei sitä enää ole. Siksi siihen ei myöskään kohdistu henkilötietojen käsittelyä koskeva sääntely. Säännöksen tarkoituksena on ensiksi antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle yksiselitteisen oikeuden anonymisoida tietoja. Toiseksi tarkoituksena on asettaa virastolle velvollisuuden jatkaa tätä työtä aktiivisesti. Suunnitelmien mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto avaa vuoden 2017 aikana tieliikenteen henkilölupiin liittyviä anonymisoituja tietoja. Merenkulun, ilmailun ja rautateiden anonymisointia vaativia, henkilölupiin liittyviä tietoja on tarkoitus avata vuosien 2018–2019 aikana. Säännöksessä itsessään ei kuitenkaan käytetä termiä ”anonymisointi”, koska avoimena datana julkaistavat tiedot eivät saa olla yhdistettävissä myöskään yksittäisiin oikeushenkilöihin.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi raamituksen sille, kuinka tietoa avataan rajapinnan kautta. Avoimella rajapinnalla tarkoitetaan rajapintaa, jonka kautta voidaan kutsua pykälässä tarkoitettuja tietosisältöjä toiseen järjestelmään. Avoimella rajapinnalla ei tässä yhteydessä tarkoiteta niin sanottua toiminnallista rajapintaa, joka sisältäisi mahdollisuuden muuttaa Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmän tietoja rajapinnan kautta. Avoimelle rajapinnalle voidaan antaa muun ohella seuraavat vaatimukset: 1) avoimen rajapinnan tulee olla avoimesti dokumentoitu, 2) sen tulee olla käyttöönottavissa ja 3) avoimen rajapinnan tulee olla testattavissa.

Avoimella dokumentointivaatimuksella tarkoitetaan sitä, että rajapinta on määritelty ja määrittelystä saatavilla oleva dokumentaatio on avoimesti saatavilla ja vapaasti käytettävissä. Määrittelyn ja dokumentaation tulee olla sellainen, että rajapinnan käyttöönotto ja hyödyntäminen on mahdollista näiden perusteella. Käyttöönottavuuden vaatimuksella tarkoitetaan sitä, että avoin rajapinta on mahdollista ottaa käyttöön ilman, että Liikenteen turvallisuusvirastolta vaadittaisiin toimia. Mikäli rajapinta vaatisi rekisteröitymistä, olisi rekisteröityminen automatisoitu. Käyttöönotto olisi voitava tapahtua mihin vuorokauden aikaan tahansa. Testattavuudella tarkoitetaan sitä, että rajapinnan tulee olla testattavissa avoimella pääsyllä testausympäristöön, jossa saatavilla olisi testausdataa.

Pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohtien mukaisissa luovutuksissa tarkoitettaisiin sellaista avointa rajapintaa, jonka kaikki ominaisuudet olisivat julkisia ja käytettävissä ilman rajoittavia ehtoja. Vastaavalla tavalla avoimesta rajapinnasta saatavilla oleva, pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohdassa määritelty tietosisältö, olisi julkista avointa dataa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kuitenkin rajoittaa avoimen datan hyödyntämistä julkisen hallinnon suosituksen mukaisilla avoimen datan lisensseillä (Creative Commons).

Ehdotettu muotoilu tarkoittaa sitä, että kaikilla, joilla on pääsy yleiseen tietoverkkoon ja mahdollisuus hyödyntää avointa rajapintaa, on mahdollisuus saada pykälässä tarkoitettut tiedot käyttöönsä. Tämä mahdollistaa sen, että pykälässä tarkoitettut tiedot ovat tosiasiallisesti kaikkien käytettävissä ja myös erilaisten palvelujen ja sovellusten, kuten älykkäämpien hakupalvelujen hyödynnettävissä. Tällä mahdollistetaan pykälässä tarkoitettujen tietojen täysimääräinen ja tehokas hyödyntäminen sekä liittäminen osaksi rajapintapalvelujen verkkoa (API-ekosysteemi).

3 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena.* Ehdotetussa 3 §:ssä käsiteltäisiin liikenneasioidenrekisterin tietojen luovuttamista yksittäisluovutuksina. Pykälässä ei säädettäisi luovuttamisen tavoista, mutta käytännössä kyse olisi erityisesti internetin kautta tehtävistä yksittäiskyselyistä. Kyse on tiedoista, joista erilaisten painavien yleisten tarpeiden johdosta jokaisella on oikeus saada tieto. Pykälässä rajattaisiin selkeästi sen nojalla saatavissa olevat tiedot. Ehdotettu pykälä vastaa osittain ajoneuvoliikennerekisterin 14 §:ää, mutta on laajempi sen johdosta, että ajoneuvoliikennerekisterin tiedot ovat vain osa liikenneasioiden rekisterin tietoja.

Ehdotettu 1 momentin 1 kohta vastaa ehdotetun 2 §:n 1 momentin 1 kohtaa sillä erotuksella, että yksittäisluovutuksena on mahdollista saada tiedot myös vastuuhenkilön nimestä. Näiden tietojen saaminen avoimen rajapinnan lisäksi myös yksittäisluovutuksena on tarpeen sen johdosta, että rajapinnasta saatava tieto ei ole sellaisenaan ihmisen luettavissa. Yksittäisluovutuksen perusteella tarkastetaan luvan voimassaolo tiedossa olevan palveluntarjoajan osalta, kun taas rajapinnan päälle tehtävä hakupalvelu mahdollistaa palveluntarjoajan hakemisen esimerkiksi toiminta-alueen perusteella. Yritysten osalta olisi mahdollista saada tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä. Tiedot voisi saada yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella. Toiminnanharjoittajan ollessa luonnollinen henkilö, voisi etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella saada tiedot lupatunnuksen ja luvan voimassaoloajan lisäksi toiminnanharjoittajan nimestä ja työyhteystiedosta.

Ehdotetun 1 momentin 2 kohdan mukaiset tiedot voisi saada liikennevälineen yksilöidyn tunnisteiden perusteella. Liikennevälineen yksilöidyllä tunnuksella tarkoitetaan liikennevälineen rekisteritunnusta, koetunnusta, valmistenumeroa tai muuta liikennevälinettä yksilöivää tunnistetta kuten esimerkiksi kalustoyksikkönumeroa, jonka perusteella yksittäinen liikenneväline voidaan tunnistaa. Tietoja käyttäisivät esimerkiksi yksityiset henkilöt, jotka esimerkiksi liikennevälineen kaupanteon yhteydessä haluavat selvittää rekisteriin merkittyjä, kyseessä olevaa liikennevälinettä ja sen omistajaa koskevia tietoja.

Ehdotetun 1 momentin 3 kohdan mukaan jokaisella olisi oikeus saada yksittäisluovutuksena etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta kuljettajan ammattipätevyyden voimassaolosta ja laajuudesta. Henkilötunnus ei kuitenkaan näkyisi palvelussa. Vastaavalla tavalla yksittäis-

luovutuksena saisi saman kohdan mukaan tiedon henkilön ammattipätevyydestä. Oikeuden tai pätevyyden tyyppi voitaisiin luovuttaa ainoastaan silloin, kun sen ei katsota olevan julkisuuslain mukaisesti salassa pidettävää tietoa. Esimerkiksi ajo-oikeustiedoilla on keskeinen merkitys liikenneturvallisuuteen, joten sen olisi perusteltua olla kenen hyvänsä tarkistettavissa oleva asia. Ajo-oikeustieto olisi esimerkiksi autoliikkeelle tarpeen autoa koeajoon luovutettaessa ja autovuokraamolle ajoneuvoa vuokrattaessa. Ajokortin esittäminen ei ole välttämättä osoitus voimassa olevasta ajo-oikeudesta. Tiedot eivät koskisi ajokortin ehtoja ja rajoituksia, koska ne voivat välillisesti ilmaista salassa pidettäviä tietoja, kuten terveystietoja tai niihin liittyviä ehtoja ja rajoituksia. Ajo-oikeuden voimassaolotiedot koskisivat sitä, onko ajo-oikeus voimassa vai ei. Kuitenkin säännöksen perusteella saisi edelleen tiedon lentolupaani liitännäisen lääketieteellisen kelpoisuuden voimassa olosta, sillä lentolupa voi olla voimassa, vaikka lääketieteellinen kelpoisuus ei olisikaan, ja lentäminen edellyttää sekä lentoluvan että lääketieteellisen kelpoisuuden voimassa oloa. Ammattipätevyyden kohdalla olisi saatavana tieto ammattipätevyyden voimassaolosta ja laajuudesta.

Merenkulussa Liikenteen turvallisuusviraston on annettava tietoja pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista, kelpoisuustodistuksista, ja erivapauksista sekä sellaisten lääkärintodistusten myöntämispäivämääristä, jotka liittyvät pätevyysasiakirjojen myöntämiseen tai uusimiseen, toisille Euroopan unionin jäsenvaltioille tai muille STCW-yleissopimuksen sopimusosapuolille sekä laivanisännille, jotka pyytävät tarkistamaan aluksen päälliköille tai päällystölle myönnetyn sellaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tai radiolaitteiden käyttämiseen oikeuttavan pätevyystodistuksen oikeellisuuden tai voimassaolon, jonka merenkulkija on esittänyt niille pyytäessään sen tunnustamista STCW-yleissopimuksen säännön I/10 mukaisesti tai hakiessaan alukselta työtä. Tiedot on pitänyt toimittaa 1.1.2017 alkaen sähköisesti. Liikenteen turvallisuusvirastolla on tietojen tarkistamista varten sähköinen palvelu sähköisessä asiointipalvelussa. Tällä hetkellä palvelusta ei ole vielä saatavissa lääkärintodistusten myöntämispäivämääriä eikä erivapauksia, vaan niitä koskevat tiedot pitää pyytää erikseen.

Ammattihenkilöitä koskevan tiedon julkaiseminen ei ole uusi asia: tietojen julkaiseminen henkilön ammattipätevyydestä on sosiaali- ja terveydenhoitopuolella vakiintunut käytäntö. Terveydenhuollon ja sosiaalihuollon ammattihenkilöiden keskusrekistereitä ylläpidetään sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastosta annetun lain mukaisten valvontatehtävien hoitamiseksi. Terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) 24 b §:n 3 momentin mukaan sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto voi antaa kopioina tai sähköisessä muodossa keskusrekisteristä rekisteröidyn nimi- ja yhteystietoja, rekisteröintinumeron sekä tietoja voimassa olevasta ammatinharjoittamisoikeudesta ja -luvasta sekä koulutuksesta rekisteröidyn ammattiin liittyvän informaation lähettämistä varten. Tietojen antamisesta julkisen tietoverkon välityksessä tarjottavan palvelun kautta säädetään lain 24 c §:ssä. Säännöksen tavoitteena on erityisesti helpottaa tiedonsaantia terveydenhuollon ammattihenkilöiden ammattipätevyydestä niin kansalaisille kuin eri viranomaisille sekä terveydenhuollon eri toimijoille (HE 105/2008 vp, s. 11-12). Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto tarjoaa JulkiTerhikki ja JulkiSuosikki-palvelussa julkisen tietoverkon välityksellä terveydenhuollon ja sosiaalihuollon ammattihenkilöiden keskusrekistereistä tiedon terveydenhuollon ammattihenkilön nimestä, rekisteröintinumerosta, syntymävuodesta, ammattihenkilön ammattioikeudesta sekä tiedon ammatinharjoittamisoikeuden rajoittamisesta. Palvelussa voi tehdä hakuja vain yksittäisiä ammattihenkilöitä koskien. Hakuja voi tehdä joko henkilön etu- ja sukunimellä tai rekisteröintinumerolla.

Pykälään 2 momentti mahdollistaisi 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun tiedon saamisen rajoitetusti myös liikennevälineen aiemmasta omistajasta tai haltijasta. Vastaava säännös löytyy ajoneuvoliikennerekisterilain 14 §:n 2 momentista. Tällaisen tiedon tarpeesta on kysymys esimerkiksi käytetyn liikennevälineen ostopäätöstä tekevän kohdalla. Liikenteen turvallisuusvirasto rajoittaisi tilanteen mukaan esimerkiksi niiden entisten omistajien määrää, joista tieto luovutettaisiin samoin kuin sitä, miten pitkältä ajalta tieto luovutettaisiin. Luovutettava tieto voisi koskea esimerkiksi vain yhtä rekisteriin merkittyä omistajaa edeltävän omistajan tietoa viimeisen 3 - 5 vuoden sisällä.

Kuten sosiaali- ja terveyssektorilla, myös liikenteen osalta on välttämätöntä, että voidaan selvittää esimerkiksi tietyn luvan voimassa olo tai liikennevälineen omistajaa koskeva tieto. Luovutettavan tiedon luonteesta ja sen avoimen internetin kautta tapahtuvan luovutustavan johdosta on perusteltua, että luovuttaminen rajoitetaan perustuslakivaliokunnan kannan mukaisesti yksittäisluovutuksiin. Oikeusturvakeinona ehdotukseen sisältyy 7 §:ssä säädetty luonnollisen henkilön oikeus kieltää yhteystietojensa luovuttaminen ehdotetun pykälän nojalla. Kielto-oikeus ei kuitenkaan voi olla tätä laajempi, koska edellä mainitut tarpeet tarkastaa esimerkiksi luvan olemassa olo tai liikennevälineen omistajatieto ovat luonteeltaan erittäin painavia yleisiä etuja.

4 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin.* Ehdotetulla pykälällä pyrittäisiin lisäämään tietojen käyttöä liikennepalveluiden edistämiseksi. Pykälää sovellettaisiin sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään. Tietojenkäsittelystä suoramarkkinointitarkoituksiin säädetään esimerkiksi EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 21 artiklassa vastustamisoi-keuden osalta. Henkilötietojen luovuttamisesta tieteelliseen tutkimukseen säädetään niin ikään tietosuoja-asetuksessa ja näihin säännöksiin sisältyvän kansallisen liikkumavaran mukaisesti todennäköisesti ehdotetussa uudessa tietosuojalainsäädännössä sekä julkisuuslain 28 §:ssä.

Säännös muistuttaisi osaltaan ajoneuvoliikennerekisterilain 19 §:ää, jossa säädetään tietojen luovuttamisesta suoramarkkinointiin, mielipide- ja markkinatutkimukseen, osoite- ja tietopalveluun, asiakasrekisterin yhteystietojen ja ajoneuvon tietojen päivittämiseen, tilastointiin, historiallisiin ja tieteellisiin sekä näihin verrattavaa tutkimusta varten, sekä muihin rekisterinpitäjän hyväksymiin tarkoituksiin. Näitä tarkoituksia on kuitenkin pidettävä liikennepalveluiden kehittämiseen liittyvien tavoitteiden kannalta riittämättöminä. Tietojen luovuttamisen laajentaminen liikennepalveluiden tarjoamista ja kehittämistä sekä innovaatiotoimintaa varten ei puutu tietosuojaan enempää kuin voimassa olevakaan sääntely. On huomattava, että säännöksessä rajoitetaan luovutettavien tietojen sisältöä ja laajuutta huomattavasti, sekä asetetaan muitakin suojakeinoja. Säännös on yhteensopiva ehdotetun 1 luvun 1 §:n 2 momentissa määritellyn rekisterin käyttötarkoituksen kanssa.

Pykälän 1 momentissa rajoitettaisiin luovutettavat tiedot niihin tietoihin, joiden saamiseen yksittäisluovutuksena jokainen on oikeutettu 3 §:n 1 momentin mukaan. Tietoja voitaisiin luovuttaa pykälässä jäljempänä säädettyihin käyttötarkoituksiin ilman 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuja hakeehtoja. Koska kyseessä on tietojen massaluovutus, ei tietojen luovuttamista voitaisi sitoa välttämättä esimerkiksi yritys- ja yhteisötunnuksen, liikennevälineen yksilöivän tunnuksen tai henkilötunnuksen käyttöön. Tiedot voitaisiin luovuttaa muilla hakuehdoilla, joita voivat olla esimerkiksi liikennevälineestä merkki, malli, sijaintikunta tai muut tiedot, joiden perusteella halutaan määrittää rekisteristä haettava kohdejoukko. Tietoja luovutettaisiin käyttötarkoituksiin, jotka liittyvät liikenteeseen. Jatkossakaan tietoja ei siten voitaisi luovuttaa esimerkiksi minkä tahansa palvelun tai tuotteen suoramarkkinointiin.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tietoja voitaisiin luovuttaa liikennepalveluiden tarjoamista ja kehittämistä varten. Tarkoituksena on mahdollistaa tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä, jotta parannetaan edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi. Liikennejärjestelmää koskevaa tietoa halutaan järjestelmän asiakkaiden ja palveluntuottajien käyttöön. Digitalisaation edistäminen ja liikenteen tietoon perustuviin palvelujen sekä liikenteeseen liittyvien kokeilujen mahdollistaminen on tärkeää liikenteen palvelujen kasvun mahdollistamiseksi.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan rekisterin tietoja voitaisiin luovuttaa myös mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun. Luonnollisen henkilön nimen ja osoitteen tai muiden yhteystietojen luovuttaminen sallittaisiin tässä tarkoituksessa.

Ehdotetun 3 kohdassa sallittaisiin näihin tarkoituksiin pidettävien asiakasrekisterien yhteystietojen ja liikennevälineen tietojen päivittäminen. Tietoja voitaisiin luovuttaa luovutuksensaajan asiakasrekisterin yhteystietojen ja liikennevälineen tietojensaattamiseen ajan tasalle. Tietoja käyttäisivät pääsääntöisesti liikennevälineiden ja moottoreiden valmistajat ja maahantuojat sekä näiden edustajat omassa asiakasrekisteritietojensa ylläpidossa. Säännös ei antaisi mahdollisuutta täydentää tai lisätä asiakasrekisteriin uusia henkilöitä liikenneasioiden rekisteristä, jos henkilötietolaisissa tarkoitettu yhteysvaatimus ei täytyisi tai muu käsittelyn peruste puuttuisi. Säännös ei myöskään sanamuotonsa mukaan mahdollistaisi tietojen luovuttamista liikenneasioiden rekisteristä esimerkiksi markkinointirekisterin perustamista varten tai muuhun tarkoitukseen. Rekisteröityjen tiedoista voitaisiin päivittää muuttunut nimi- ja osoitetieto. Uutena tietona asiakasrekisteriä varten ei voida luovuttaa liikenneasioiden rekisteristä liikennevälinettä yksilöivää tunnistetietoa, esimerkiksi rekisteritunnusta. Rekisteritunnus ei ole puhtaasti tekninen tieto vaan se katsotaan henkilötiedoksi. Mikäli asiakkuuden hoitamiseen tarvitaan jotain yksittäistä liikennevälineen teknistä tietoa, on tämä tieto mahdollista luovuttaa, mikäli asiakasrekisteri sisältää tietoja asiakkaan liikennevälineestä. Asiakasrekisteriin voidaan päivittää myös siellä jo olevien ajoneuvojen tietoja tai tieto siitä, että kyseisestä liikkeestä ostettu ajoneuvo ei ole enää asiakkaan omistuksessa. Tietojen luovuttamisella tähän tarkoitukseen tataan muun muassa se, että autoliikkeiden lähettämä markkinointi menee oikealle henkilölle oikeaan osoitteeseen. Kohdat vastaavat voimassa olevaa lakia.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa säädettäisiin tietojen luovuttamisesta muihin vastaaviin rekisterinpitäjän hyväksymiin tarkoituksiin. Koska kaikkiin tiedon hyödyntämisen tarkoituksiin ei voida varautua laissa, tietojen luovuttaminen sallittaisiin rekisterinpitäjän hyväksymiin muihin tarkoituksiin niissä tapauksissa, kun ne täyttävät tietojen luovuttamista koskevat edellytykset eikä tietojen luovuttaminen ole yhteensopimaton rekisterin käyttötarkoituksen kanssa, loukkaa rekisteröityjen yksityisyyden suojaa ja luovutuksensaajalla on oikeus käsitellä tietoja.

Tieto tarjottaisiin käyttäjäryhmien tarpeiden mukaan eri jakelukanavien kautta, ja ehdotetun 1 §:n 2 momentin mukaan myös rajapintaa tai muuta sähköistä menetelmää voitaisiin käyttää. Tietoja ei kuitenkaan luovutettaisi avoimesti internetin kautta, mikä mahdollistaa niiden massaluovutuksen.

Ehdotetun 2 momentin mukaan tietoa voitaisiin käyttää vain siihen tarkoitukseen, johon se on saatu, ja tietojen edelleen luovuttaminen olisi vain hyvin rajoitetusti mahdollista. Liikenteen turvallisuusviraston on tietoja käsitellessään noudatettava kaikkia yleisen tietosuojasetuksen säännöksiä, jollei tässä laissa ole kansallisen liikkumavaran pohjalta jotakin säännöstä mukau-

tettu. Viraston on esimerkiksi aina tutkittava, että asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukainen tarpeellisuusvaatimus täyttyy kaikkien luovutettavien tietojen osalta. Säännöksessä ei otettaisi kantaa siihen, kuinka luovutettuja tietoja voisi toiminnallisesti ja teknisesti käyttää. Tämän ratkaiseminen kuuluisi säännöstä soveltavalle Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka olisi tässä yhteydessä otettava huomioon myös tietojen käyttöä ja suojausta koskevat seikat.

Ehdotetun 7 §:n 1 momentin luonnollisella henkilöllä olisi oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen tämän pykälän nojalla. Yleisen tietosuoja-asetuksen 21 artiklan 2 ja 3 kohdissa säädetään suoraan kielto-oikeudesta suoramarkkinointia varten, mutta kaikki ehdotetussa pykälässä tarkoitetut luovutustilanteet eivät tule siten katettua.

5 §. Tietojen luovuttaminen kehitys- ja innovaatiotoimintaan. Ehdotettu 5 § olisi uutta sääntelyä ja täydentäisi muuta sääntelyä tietojen luovuttamisesta kehitys- ja innovaatiotoimintaan. Pykälän avulla mahdollistettaisiin liikenneasioiden rekisteriin tallennettujen tietojen hyödyntäminen liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämiseksi ja tarjoamiseksi, liikennejärjestelmää ja -palveluita koskevan tietoisuuden ja ymmärryksen lisäämiseksi sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen edistämiseksi. Edelliseen pykälään verrattuna ehdotetun pykälän nojalla voitaisiin luovuttaa enemmän tietoja, mutta menettely tietojen luovuttamiseksi olisi tarkempaa, mikä edellyttäisi Liikenteen turvallisuusvirastolta enemmän tapauskohtaista harkintaa ja sitä pohjustavaa selvittämistä. Lisäksi suojakeinot ovat ehdotetussa pykälässä tiukempia.

Kehittämisen- ja innovaatiotoiminta olisi muuta tutkimustoimintaa kuin Euroopan unionin yleisessä tietosuoja-asetuksessa tarkoitettua tieteellistä tutkimusta. Toisin kuin tieteellinen tutkimus, kehittäminen- ja innovaatiotoiminta ei edellytä kaikkia tieteelliselle tutkimukselle asetettuja metodologisia tai institutionaalisia vaatimuksia. Tällaista muuta tutkimusta olisi esimerkiksi yksityinen tuote- ja palvelukehitys data-aineistoa hyödyntämällä. Kyseessä olisi kuitenkin tiettyä tavoitetta varten määritelty johdonmukainen toiminta, josta pyytävän tahon voidaan kohdalla odottaa suoriutuvan. Peruste kattaisi vain itse kehitystyön, eikä kohdan perusteella saatuja tietoja voitaisi käyttää esimerkiksi kehitetyn palvelun markkinointiin.

Rajanvedossa kehittäminen- ja innovaatiotoiminnan sekä tieteellisen tutkimuksen välillä olisi otettava huomioon se, että tieteellisen tutkimuksen käsitettä olisi asetuksen johdanto-osan 159 perustelukappaleen mukaan tulkittava laajasti niin, että se tarkoittaa myös teknologian kehittämistä ja esittelyä, perustutkimusta, soveltavaa tutkimusta ja yksityisin varoin rahoitettua tutkimusta. Näin ollen tieteellisen tutkimuksen käsite olisi ensisijainen verrattuna kehittäminen- ja innovaatiotoimintaan, kun toiminta voidaan luokitella tieteelliseksi tutkimukseksi. Tietosuoja-asetuksen mukaista tutkimuksen käsitettä ei voi kansallisesti toistaa laissa tai määrittää siinä uudelleen. Tietojen luovuttamista tieteellistä tutkimusta varten sovellettaisiin tietosuoja-asetuksen ja uuden kansallisen tietosuojalain säännöksiä.

Rajanvedossa merkittävää ei olisi tehtävän toiminnan nimitys, vaan tosiasiallinen sisältö. Tieteellisen tutkimuksen käsitettä ei ole määritelty julkisuuslaissa tai henkilötietolaissa, mutta sitä on tarkasteltu esimerkiksi ratkaisussa KHO:2013:181. Tieteellisen tutkimuksen käsitettä olisi kuitenkin tulkittava EU-oikeuden näkökulmasta. Nykyinen unionin tuomioistuin on jo vuonna 1982 antamassaan CILFIT-ratkaisussa todennut, että ”yhteisön oikeudessa käytetään sille ominaista terminologiaa” ja että ”oikeudellisilla käsitteillä ei välttämättä ole samaa sisältöä yhteisön oikeudessa ja eri kansallisissa oikeuksissa” (asia 283/81, kohta 19).

Tieteelliseen tutkimukseen luovutettavien tietojen osalta tietosuoja-asetuksen johdanto-osan 50 perustelukappaleen mukaan myöhempi käsittely yleisen edun mukaisesti arkistointitarkoituksiin taikka tieteellisiä tai historiallisia tutkimustarkoituksia varten tai tilastollisiin tarkoituksiin olisi katsottava yhteensopiviksi laillisiksi käsittelytoimiksi. Näin ollen rekisterinpitäjä saa käyttää eri henkilörekisteriensä tietoja omassa tieteellisessä tutkimus- ja tilastotarkoituksessa sekä luovuttaa rekisteriin sisältyviä henkilötietoja myös ulkopuoliselle tutkijalle, jos tutkijalla on henkilötietolainsäädännön mukaan oikeus niitä käsitellä. Kuitenkin jos rekisterin tiedot on säädetty salassa pidettäviksi, niitä voidaan luovuttaa vain erikseen säädetyin edellytyksin.

Tietojen luovuttamisen osalta käsittely olisi yhteensopivaa alkuperäisen käsittelytarkoituksen kanssa. Liikenteen turvallisuusvirasto kerää tietoja liikenteen rekisterin ylläpitämiseksi ja siihen liittyvien viranomaistehtävien hoitamiseksi, mutta viraston tehtäviin ja käsittelyn käyttötarkoitukseen kuuluisi myös liikennepalveluiden kehittämisen edistäminen. Oikeudesta käsitellä tietoja kehittämis- ja innovaatiotoiminnassa säädettäisiin 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla sekä 3 kohdan nojalla. Kohdassa on säädetty erityisesti, että kansallisessa lainsäädännössä voidaan määrittää tarkemmin luovuttamisen kohteita ja tarkoituksia, laillisen käsittelyn edellytyksiä sekä laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitettuja toimenpiteitä.

Jos kuitenkin katsottaisiin, että luovutus kehittämis- ja innovaatiotoimintaan ei olisi mahdollista tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 c kohdan nojalla, se voitaisiin tehdä 6 artiklan 4 kohdan nojalla. Henkilötietoja voi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 4 kohdan nojalla käyttää muuta kuin sitä tarkoitusta varten, jonka vuoksi tiedot on kerätty, jos tähän on saatu rekisteröidyn suostumus taikka käsittely perustuu unionin oikeuteen tai jäsenvaltion lainsäädäntöön, joka muodostaa demokraattisessa yhteiskunnassa välttämättömän ja oikeasuhtaisen toimenpiteen 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden turvaamiseksi. Artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan tällainen tavoite voi olla muut unionin tai jäsenvaltion yleiseen julkiseen etuun liittyvät tärkeät tavoitteet, erityisesti unionille tai jäsenvaltiolle tärkeä taloudellinen tai rahoituksellinen etu, mukaan lukien rahan, talousarvion ja verotukseen liittyvät asiat sekä kansanterveys ja sosiaaliturva. Vastaavankaltainen lakitasolla tehtävä poikkeamismahdollisuus sisältyy myös henkilötietodirektiivin 13 artiklaan.

Epäyhtenäisen henkilötietojen käsittelyn voi siis perustaa asetetut kriteerit täyttävään lakiin taikka rekisteröidyn suostumukseen. Muihin 6 artiklan 1 kohdassa olevaan käsittelyperusteeseen kuin suostumukseen käsittelyä ei voida perustaa. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa muu kuin yhteensopiva käyttö olisi voitu perustaa mihin tahansa 6 artiklan 1 kohdan käsittelyperusteeseen. Lausunnossaan Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä kuitenkin ehdotti artiklaa poistettavaksi: Käyttötarkoitussidonnaisuuden periaatteen tavoitteena on kunnioittaa rekisteröidyn tiedollista itsemääräämisoikeutta sekä hänen oikeusvarmuuttansa. Nämä näkökulmat rajoittavat perustellusti tiedon hyödyntämistä muihin, mahdollisesti hyödyllisiin tarkoituksiin. (WP 29 opinion 3/2013 on purpose limitation, s. 41.)

Tietyt poikkeukset kuitenkin säilytettiin, mikä kuvastaa unionin lainsäätäjän tahtoa siitä, että muu kuin yhteensopiva käyttö voi olla perusteltua. Tietosuoja-asetuksen tasolla on siis tehty tasapainotus rekisteröidyn intressien turvaamisen ja tiedon hyödyntämisen välillä. Tasapainotuksen tuloksena on, että muu kuin yhteensopiva käyttö on mahdollista asetettujen ehtojen mukaisen lainsäädännön nojalla. Jäsenvaltioille jää sen toteaminen, että mahdollinen kansallinen sääntely nämä ehdot.

Koska 6 artiklan 4 kohta ja sen mukainen sääntely kuitenkin poikkeavat käyttötarkoitussidonnaisuuden pääperiaatteesta, on niitä tulkittava poikkeuksena suppeasti. Lisäksi vaikka asetuksessa annetaan kansallista liikkumavaraa, on tämän liikkumavaran täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytykset. Perusoikeustasolla henkilötietojen suojaa koskee Suomen perustuslain 10 § ja Euroopan perusoikeuskirjan 8 artikla. Ihmisoikeussopimuksista huomioon otettavaksi tulee etenkin Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artikla.

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset Suomessa ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyyys, rajoituksen suhteellisuus, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys sekä ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen.

Perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan perusoikeuskirjassa tunnustetuista oikeuksista voi poiketa vain, jos rajoituksesta säädetään lailla, rajoitus kunnioittaa oikeuden tai vapauden keskeistä sisältöä, toimen on oltava suhteellisuusperiaatteen mukaisia, välttämättömiä ja tehokkaita sekä on olemassa unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaan viranomaiset eivät saa puuttua 8 artiklan 1 kohdan mukaisen oikeuden käyttämiseen, paitsi silloin kun laki sen sallii, se on demokraattisessa yhteiskunnassa välttämätöntä ja on olemassa puuttumisen oikeuttava intressi. Kohdassa luetellut oikeuttavat intressit ovat kansallinen ja yleinen turvallisuus tai maan taloudellinen hyvinvointi, tai epäjärjestyksen ja rikollisuuden estäminen, terveyden tai moraalien suojaaminen, tai muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaaminen.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 4 kohdan artiklan sekä perus- ja ihmisoikeuksien näkökulmasta on siis arvioitava puuttumiseen oikeuttava tärkeän yleisen edun olemassa oloa; toimen oikeasuhtaisuutta ja välttämättömyyttä demokraattisessa yhteiskunnassa; henkilötietojen suojan keskeisen sisällön kunnioittamista; sekä suoja-toimenpiteitä. Euroopan tietosuoja-valtuutettu on antanut EU:n lainsäätäjälle ohjeistusta siitä, miten henkilötietojen suojasta poikkeamisen välttämättömyyttä on tarkasteltava (EDPS 2017: Assessing the necessity of measures that limit the fundamental right to the protection of personal data: A Toolkit). Ohjeessa on pitkälti edellä mainitut seikat.

Tärkeän yleisen edun määrittelemisen osalta kansallista liikkumavaraa rajoittaa tietosuoja-asetuksen listaus hyväksytyistä perusteista: Tietosuoja-asetuksen artiklassa on samoja perusteita kuin Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklan 2 kohdassa mutta myös muita perusteita. Yksi tietosuoja-asetuksen 23 artiklan mukaisista tavoitteista on jäsenvaltion yleiseen julkiseen etuun liittyvät tärkeät tavoitteet, erityisesti tärkeä taloudellinen tai rahoituksellinen etu. Asetuksessa on erotettu yleinen etu ja tärkeä yleinen etu, mutta kumpaakaan ei ole määritelty. Tärkeä yleinen etu voi sisältää eri asioita, kuten yleisen turvallisuuden ja rikosten ennalta estämisen, tutkinnan, paljastamisen tai rikoksiin liittyvien syytetoimien tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanon turvaamiseksi, mukaan lukien yleiseen turvallisuuteen kohdistuvilta uhkilta suojelu ja tällaisten uhkien ehkäisy (johdanto-osan 19 perustelukappale sekä 23 artiklan 1 kohta). Tärkeällä yleisellä edulla voidaan katsoa olevan liittymäkohtia myös i alakohtaan, joka koskee rekisteröidyn suojelemista tai muille kuuluvien oikeuksien ja vapauksien suojelemista. Johdanto-osan 73 perustelukappaleen näitä ovat muun muassa sosiaaliturva, kansanterveys ja humanitaariset tarkoitukset.

Kehittämisen- ja innovaatiotoimintaa liikkumispalveluiden kehittämiseksi voidaan pitää tärkeänä yleisen edun mukaisena tavoitteena. Vaikka toiminta palvelee yksityistä etua, kehittäminen- ja innovaatiotoiminnan yhteiskunnalliset vaikutukset ovat laajat ja hyödyntävät koko yhteiskuntaa. Toimiva liikkumisjärjestelmä on keskeinen osa yhteiskunnan perusinfrastruktuuria. Esimerkiksi vuonna 2016 liikennesuoritteet olivat maanteilla olivat 37 775 miljoonaa autokilometriä ja kaduilla ja yksityisteillä 12 586 miljoonaa autokilometriä (Liikennevirasto 2016: Tietilasto 2016, s. 8) ja pelkästään vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä kuorma-autojen kuljetussuorite oli 6,1 miljardia tonnikilometriä (Suomen virallinen tilasto (SVT): Tielikenteen tavarankuljetukset. 1. vuosineljännes 2017. Helsinki: Tilastokeskus).

Samaan aikaan digitalisaatio ja urbanisaatio disruptoi perinteisiä liikkumistapoja ja -malleja. Esimerkiksi bussi- ja junamatkojen osuus kotimaan vapaa-ajan liikenteessä on kasvanut vuoden ensimmäisen neljänneksen osalta on kasvanut vuonna 2017 verrattuna vuoteen 2015 (Suomen virallinen tilasto (SVT): Suomalaisten matkailu. Liitetaulukko 3. Kotimaanmatkoilla käytetyt kulkuvälineet tammi-huhtikuussa 2015-2017). Liikkumistapojen muutos ei rajoitus vain kulkuvälineisiin, vaan kyse on koko liikkumisjärjestelmän muutoksesta. Uudet liikkumispalvelut ovat usein mobiilipohjaisia, ja ne perustuvat tiedon hyödyntämiseen. Kaiken kaikkiaan liikkumispalveluiden kehityksellä voi olla huomattavia työllisyysvaikutuksia, vaikutuksia kauppa-taseeseen samoin kuin infrastruktuurivaikutuksia.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä on otettu huomioon 8 artiklan osalta taloudelliset syyt rajoitusperusteena. Esimerkiksi ratkaisussa M.S. v. Ruotsi (asia 20837/92) terveystietojensa antaminen hoitavalta klinikalta sosiaalivakuutustoimistolle pystyttiin oikeuttamaan taloudellisten etujen nojalla. Ratkaisussa Hatton ja muut v. Yhdistynyt kuningaskunta (asia 36022/97) valittajien mukaan valtion linja yölennoista Heathrow'n kentälle rikkoi heidän artiklan 8 mukaisia oikeuksiaan. Yhdistynyt kuningaskunta vetosi paitsi lentoyhtiöiden myös valtion taloudelliseen hyvinvointiin. Tuomioistuin asettui valtion kannalle siinä, että ne ainakin jossain määrin lisäävät valtion taloudellista hyvinvointia. Valtiollinen päätöksenteko kompleksisissa asioissa vaatii kuitenkin riittävää vaikutusten arviointia: päätöksentekoon ei kuitenkaan välttämättä tarvita dataa vaan tilanteen tarkkailu voi riittää. Ratkaisussa G.S.B. v. Sveitsi (asia 28601/11) oli kyse sveitsiläisten pankkitietojen luovuttamisesta Yhdysvaltojen veroviranomaisille, mikä kanteen mukaan rikkoi EIS 8 artiklaa. Toimenpide oli tuomioistuimen mukaan perusteltu, sillä pankkisektori on tärkeä Sveitsin taloudella ja toimilla pyrittiin suojelemaan sen etuja, jopa UBS-pankin olemassa oloa, suhteessa Yhdysvaltojen veroviranomaisten epäilyihin.

Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä ratkaisussa Österreichischer Rundfunk (asia C-465/00, 2003) henkilötietodirektiiviä ei loukattu edellyttäen, että on selvitetty, että palveluksessa olevien henkilöiden tietyn kynnyksen ylittävien vuositulojen lisäksi tulojen saajien nimien laaja julkistaminen on välttämätöntä ja tarkoituksenmukaista perustuslainsäätäjän tavoitteleman sen päämäärän kannalta, joka koskee julkisten verojen asianmukaista hoitoa. Ratkaisussa Schecke ja Eifert (yhdistetyt asiat C-92/09 ja C-93/09, 2010) henkilötietojen käsitteilyn osalta todetaan, että yhteiseen maatalouspolitiikkaan liittyvien varojen käytön avoimuus on unionin tunnustama yleisen edun tavoite. Tärkeät taloudelliset edut on mainittu tärkeänä yleisenä etuna tietosuojasetuksen 23 artiklassa, minkä lisäksi se on tunnustettu rajoitusperusteeksi sekä Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä että Euroopan unionin tuomioistuimen käytännössä. Näin ollen sitä voi käyttää perusteena annettaessa tietosuojasetuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaista sääntelyä.

Tärkeää yleistä etua arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon, että henkilötietojen suojan osalta kyseessä on perusoikeus, joten sen syrjäyttämiseen yksin taloudellisin syin tulisi suhtautua pidättyväisesti. Erityisesti liikennesektorilla kyseessä ei kuitenkaan ole pelkästään taloudellisten hyötyjen saaminen, vaan liikenteen palveluiden kehittämällä voi olla merkittäviä muita yhteiskunnallisia hyötyjä. Tällaisia ovat esimerkiksi ympäristövaikutukset. Liikennepalveluiden kehityksellä on merkittävä ympäristövaikutuspotentiaali. EU:n niin sanotussa taakanjakopäätöksessä Suomelle asettamien tavoitteiden mukaan kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 39 % vuoteen 2030 mennessä suhteessa vuoteen 2005. Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia taakanjakosektorin kasvi-huonekaasupäästöistä. Liikenteen rooli päästöjen vähentämisessä tulee korostumaan myös sen vuoksi, että muilla sektoreilla päästöjen vähentäminen on vielä vaikeampaa kuin liikennesektorilla. Liikenteen osalta on varauduttava noin 50 prosentin päästöjen vähentämiseen vuoteen 2030 mennessä.

Ympäristön suojelua ei mainita eksplisiittisesti Euroopan ihmisoikeussopimuksessa, mutta useassa ratkaisussa ympäristövaikutusten huomiotta jättäminen tai puutteellinen tasapainottaminen on rikkonut sopimuksessa turvattuja oikeuksia (muun muassa asia 14967/89 Guerra ja muut v. Italia; asia 59909/00 Giacomelli v. Italia; asia 30499/03 Dubetksa ja muut v. Ukraina). Kyseessä on kuitenkin aina yksittäistapauksellinen arviointi luonnollisen henkilön oikeuksien kautta eikä ympäristönsuojelusta yleisesti, sillä Euroopan ihmisoikeustuomioistuimien ei lähtökohtaisesti käsittele *actio popularis* -tyyppisiä valituksia.

Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä henkilötietojen suojaan puuttumisen oikeuttamista ei ole käsitelty ympäristönsuojelun näkökulmasta. Yleisesti ympäristönsuojelu on kuitenkin hyväksytty pakottavaksi vaatimukseksi, jolla on voitu rajoittaa esimerkiksi sisämarkkinoiden perusvapauksiin kuuluvaa tavaroiden vapaata liikkuvuutta (esimerkiksi komissio vastaan Itävalta -ratkaisussa (C-320/03, 2005); Mickelsson ja Roos -ratkaisu (C-142/05)). Näin ollen myös ympäristön suojeluun liittyvät pyrkimykset voidaan katsoa olevan jäsenvaltion tärkeän yleisen edun mukainen tavoite.

Toimen oikeasuhtaisuuden osalta on kiinnitettävä huomiota henkilötietojen keruun tarkoitukseen ja myöhemmän käytön välisen tarkoitusten yhteyksiin. Liikenteen turvallisuusvirasto ei luovuttaisi tietoja kaikenlaiseen kehittämis- ja innovaatiotutkimukseen vaan ainoastaan liikennepalveluihin liittyvään toimintaan. Salassa pidettäviä tai erityisiä henkilötietoryhmiä ei luovutettaisi. Näin kunnioitettaisiin esimerkiksi terveys- ja rikostietojen suojaa, jotka kuuluvat henkilötietojen suojan ydinalueeseen. Vaikka ehdotetulla säännöksellä puututaan henkilötietojen suojaan, on puuttuminen verrattain vähäistä. Tietojen luovuttamisesta ei lähtökohtaisesti olisi rekisteröidylle haitallisia vaikutuksia: tietoja saisi käyttää vain itse kehittämis- ja innovaatiotoimintaan eikä esimerkiksi palveluiden markkinointiin. Jos tietoja ei luovutettaisi anonyymisoituina, huomiota kiinnitettäisiin muihin suojatoimenpiteisiin, kuten pseudonymisointiin.

Välttämättömyyden osalta OECD:n mukaan julkisen sektorin tietoaisteistoilla on merkittävä potentiaali yksityisen sektorin kannalta (OECD 2015: Data Driven Innovation. Big Data For Growth And Well Being, s. 191). Merkittävimmäksi esteeksi avoimen datan tarjoamiseksi ovat julkisen vallan näkökulmasta osoittautuneet organisatoriset ja institutionaaliset esteet. (OECD 2015: Data Driven Innovation. Big Data For Growth And Well Being, s. 416.) Myös kotimainen tutkimus viittaa siihen, että datan saamista viranomaisilta pitäisi helpottaa.

Syitä siihen, että dataa ei käytetä, on tutkittu valtioneuvostossa. ETLAlla teetetyt selvityksen mukaan suurimmat syyt ovat se, ettei ole tarvetta käyttää massadataa liiketoiminnassa, datan käsittelyyn ja analyysiin liittyvän tietotaidonpuute sekä se, että hyödyntämisen kustannukset ovat liian korkeita suhteessa saavutettavissa oleviin tuottoihin (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 16/2016: Massadatatista liiketoimintaa ja tehokkaita julkisia palveluja, s. 17–18).

Innovaatiotoiminta on kuitenkin nykyään aiempaa keskeisemmässä asemassa uusissa yrityksissä. Vuonna 2015 aloittaneista yrityksistä 34 % harjoitti tai oli harjoittanut innovaatiotoimintaa kun vastaava osuus osuudet 10 vuotta aiemmin oli 10 %. Vuonna 2015 aloittaneista 47 % ilmoitti tuoneensa tai tuovansa seuraavan kolmen vuoden aikana markkinoille sellaisia tuotteita tai palveluita, jotka ovat uusia tai olennaisesti parannettuja markkinoiden kannalta. Vastava osuus kymmenen vuotta aiemmin oli 36 %. (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 30/2016: Startup-yritysten kasvun ajurit ja pullonkaulat, s. 30.) Näiden tietojen valossa on tärkeää helpottaa julkisen sektorin tietoaineistojen saamista ja hyödyntämistä. Rekisterinpito on viranomaisen tehtävä, eikä vastaavia tietoja saa kunnolla kerättyä ainakaan samassa laajuudessa muuta kautta. Kehitys- ja innovaatiotoiminnan kannalta on kuitenkin välttämätöntä saada tarpeeksi kattavia aineistoja, joten muulla, perusoikeuksia vähemmän rajoittavalla keinolla ei saavutettane tavoiteltua päämäärää.

Jotta puuttuminen perusoikeuteen olisi oikeutettua, on oltava riittävät suojatoimenpiteet. Asetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaan lainsäädäntötoimenpiteiden on sisällettävä tarpeen mukaan ainakin kohdassa mainittuja erityisiä säännöksiä. Ehdotettu 2 momentti sisältäisi seikkoja, jotka Liikenteen turvallisuusviraston olisi otettava erityisesti huomioon tehdessään päätöstä siitä, voidaanko pyydetyt tiedot luovuttaa. Käyttötarkoituksen tarpeellisuusvaatimus sisältyy henkilötietojen osalta suoraan yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklaan, mutta on otettava huomioon, että tietopyyntö voi kohdistua myös muihin kuin henkilötietoihin. Tältä osin tulee arvioitavaksi, tarvitseeko luovutuksensaaja tiedot muodossa, jossa on henkilötietoja. Jos tietoja ei luovutettaisi anonymisointuina, huomiota kiinnitettäisiin muihin suojatoimenpiteisiin, kuten pseudonymisointiin.

Toiseksi luovutuksensaajan on pystyttävä huolehtimaan tietoturvasta ja myös tietosuojasta yleisen tietosuojasetuksen mukaisesti. Tiedot saa luonnollisesti käyttää vain siihen tarkoitukseen, johon ne on luovutettu, ja ne on poistettava heti käyttötarkoituksen toteuduttua. Säännös sisältää myös poikkeuksettomana kiellon tiedon luovuttamisesta eteenpäin. Liikenteen turvallisuusvirasto ei voi tällaista lupaa antaa, vaan sen on harkittava tietojen luovuttaminen pykälän nojalla jokaisen tietojen tarvitsevan osalta erikseen. Lisäksi ehdotettu 7 § sisältäisi oikeuden kieltää tietojen käsittely myös suhteessa käsillä olevaan pykälään. On huomattava, että luonnollisen henkilön lisäksi myös oikeushenkilöllä olisi oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen, vaikka heitä ei henkilötietojen suoja koske.

6 §. Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalle. Ehdotettu 1 momentti koskisi vain salassa pidettävän tiedon luovuttamista. Julkisten tietojen luovutus viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville on mahdollista voimassa olevien yleislakien säännösten mukaisesti, jolloin asiasta ei enää tarvitse erikseen säätää. Henkilötietoja voidaan luovuttaa jatkossakin toiselle viranomaiselle tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen viranomaisen lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi tai 6 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan julkisen vallan käyttämiseksi taikka 9 artiklan 2 kohdan nojalla.

Salassa pidettävien asiakirjojen luovuttamisesta toiselle viranomaiselle säädetään tällä hetkellä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 29 §:ssä. Salassa pidettävien tietojen luovutus on mahdollista, kun siitä säädetään laissa. Tietojen luovuttaminen on ehdotuksessa rajoitettu perustuslakivaliokunnan vakiintuneen kannan mukaisesti niihin tietoihin, jotka ovat välttämättömiä lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi. Lisäksi kun salassa pidettävän tiedot ovat henkilötietoja, on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n edellytysten on täytyttävä eli henkilötietojen käsittelylle on oltava henkilötietolain tai tulevaisuudessa tietosuoja-asetuksen mukainen käsittelyperuste, kuten edellä mainittu lakisääteinen tehtävä.

Muulla laissa säädettyä tehtävää hoitavalla tarkoitettaisiin muun muassa Liikennevakuutuskeskusta, Valtiokonttoria, liikennevahinkolautakuntaa ja liikenne vakuutusyhtiöitä korvauks- tai hyvitysasian käsittelyä, liikennevakuutuksen ja korvausjärjestelmän hoitamista tai onnettomuuksia koskevaa rekisteröintiä ja tilastointia varten, katsastuksen suorittajaa katsastustehtäviä varten, edellä IV osan 4 luvussa tarkoitettulle palveluntarjoajalle rekisterinpitoon liittyviä tehtäviä varten, koulutusorganisaatioille ja tutkintojen vastaanottajille sekä ammattipätevyysk- sien ja kelpoisuuksien hankkimiseen ja osoittamiseen osallistuvilla organisaatioilla niiden tehtävien hoitamista varten sekä erilaisten korttien ja lupien valmistajille ja toimittajille.

Useassa voimassa olevassa laissa on säännös tietojen luovuttamisesta ulkomaan viranomaisille ja kansainvälisille toimielimille. Julkisten tietojen luovuttaminen on mahdollista voimassa olevien yleislakien säännösten mukaisesti, jolloin asiasta ei enää tarvitsisi välttämättä erikseen säätää. Salassa pidettävien tietojen osalta luovuttamisesta ulkomaisille viranomaisille säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 30 §:ssä. Ehdotettu toinen momentti sisältäisi toteavan säännöksen siitä, että tietojen luovuttaminen ulkomaille on mahdollista, jos se tapahtuu lain säännöksen, EU-säädösten tai Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden noudattamisen johdosta. Säännös on otettu ehdotukseen sen vuoksi, että on haluttu tehdä selväksi se, että tietoja saaneet viranomaiset voivat luovuttaa niitä eteenpäin samojen edellytysten vallitessa. Tämä saattaa olla tarpeellista esimerkiksi eri valvontaviranomaisten välisessä yhteistyössä. Lisäksi säännöksessä todetaan, että jos henkilötietoja luovutetaan ETA-alueen ulkopuolelle, on henkilötietolain 5 luvun ja vastaisuudessa tietosuoja-asetuksen V luvun edellytysten täytyttävä. Säännös vastaa voimassa olevan ajoneuvoliikennerekisterilain 18 §:ää, jossa viittaus henkilötietojen osalta henkilötietolain 22, 22a ja 23 §:iin.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen luovuttamisesta palveluntarjoajalle. Valokuva ei olisi tietosuoja-asetuksessa tarkoitettu biometrinen tieto, koska kyseessä ei ole teknisellä käsittelyllä saatu tieto. Muussa kuin momentissa mainitussa tilanteessa valokuvaa tai nimikirjoitusnäytettä ei saisi luovuttaa.

7 §. Tiedonluovutuksen rajoittaminen. Ehdotetussa V osan 3 luvussa säädetään tietojen luovuttamisesta, jotta liikenneasioiden rekisterissä olevia tietoja voitaisiin paremmin hyödyntää. Sääntely perustuu tietosuoja-asetuksen mukaiseen kansalliseen liikkumavaraan. Kuitenkin kansallista liikkumavaraa käytettäessä on varmistettava asianmukainen suoja henkilötiedoille sekä yksilön tiedolliselle itsemääräämisoikeudelle. Rekisteröidyillä on käytössään tietosuoja-asetuksen mukaiset oikeudet, mutta niiden soveltamisalaa on paikoin asetuksessa rajattu. Esimerkiksi yleisen tietosuoja-asetuksen 21 artikla 1 kohta koskee luonnollisen henkilön oikeutta vastustaa henkilötietojensa käsittelyä. Artiklaa ei kuitenkaan lähtökohtaisesti sovelleta Liikenteen turvallisuusvirastoon, koska käsittelyn oikeusperustana on viraston lakisääteinen velvollisuus.

Näin ollen on tarve säätää muista suojakeinoista. Ehdotettu sääntely perustuu tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 c kohtaan. Kyseisen artiklan 3 kohdan mukaan oikeusperuste voi sisältää säännöksiä asianomaisia rekisteröityjä, yhteisöistä joille ja tarkoituksista joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa sekä laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitettuja toimenpiteitä. Yleisen edun mukaisena tavoitteena on toteuttaa rekisteröidyn omien tietojen hallintaa sekä antaa rekisteröidylle suojakeinoja kansallisen sääntelyn osalta. Oikeasuhtaisuuden osalta huomioitavaksi tulee se, että kiello-oikeuden laajuus on suhteutettu tietojen luovutustapaan. Massaluovutuksen osalta kyseeseen tulisi täysi kiello-oikeus. Henkilötietolainsäädäntöä täydentävää sääntelyä olisi oikeushenkilölle asetettu kiello-oikeus 5 §:n osalta.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin luonnollisen henkilön oikeudesta rajoittaa henkilötietojensa luovuttamista luvussa säädettyihin tarkoituksiin. Kiello-oikeus koskisi kaikkia henkilötietoja 2, 4 ja 5 §:ien osalta. Momentti mahdollistaisi sen, että tietojärjestelmien kehittyessä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarjota omadata-periaatteen mukaisesti mahdollisuuden tarkemmin valita, mitä tietoja rekisteröity haluaa luovutettavan ja kenelle. Velvollisuutta tarjota muuta kuin täyttä luovutuskieltoa ei kuitenkaan momentin nojalla olisi toistaiseksi.

Luvun 2, 4 ja 5 §:ien mukaisissa tarkoituksissa kyseessä on tietojen luovutus massaluovutuksena, mikä puoltaa täyttä kiello-oikeutta. Massaluovutuksen osalta luovutuksensaajalla ei ole sellaista pakottavaa intressiä, joka puoltaisi tietyn rekisteröidyn tietojen saamista. Lisäksi luvun 4 §:n 1 momentin 2 kohdan osalta on otettava huomioon, että yleisen tietosuojasetuksen 21 artiklan 2 ja 3 kohdissa säädetään kiello-oikeudesta suoramarkkinointia varten, mutta artikla ei näytä kattavan muita pykälässä tarkoitettuja luovutustilanteita, minkä johdosta erityistä säännöstä voidaan pitää perusteltuna myös 4 §:n osalta.

Sitä vastoin luvun 3 §:n mukaiseen tarkoitukseen luonnollinen henkilö voisi kieltää vain yhteystietojensa luovuttamisen. Kyseessä olisi yksittäisluovutus, johon liittyy sellaisia kolmannen intressejä, jotka syrjäyttävät rekisteröidyn oikeuden täysin kieltää henkilötietojensa luovuttaminen. Esimerkiksi nimitieto tarvitaan muun muassa niissä tilanteissa kun liikennevälineen kaupan yhteydessä on tarve varmentaa liikennevälineen rekisteriin merkitty omistaja.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin oikeushenkilön kiello-oikeudesta. Luonnollisen henkilön lisäksi myös oikeushenkilö voi kieltää kokonaan tietojensa luovuttamisen luvun 5 §:n mukaisesti tarkoituksiin, koska se voi haluta suojata joitakin sellaisia tietojaan, joita ei voida luokitella varsinaisesti salassa pidettäviksi.

Ehdotetun 1 ja 2 momentin mukaisten kiello-oikeuksien tavoitteena on mahdollistaa rekisteröidyn näkökulmasta läpinäkyvä ja ymmärrettävä oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen. Kiellon ilmoittamiselle ei ole asetettu muotovaatimuksia, mutta Liikenteen turvallisuusviraston tulisi menetellä yleisen tietosuojasetuksen 12 artiklan yleisten menettelysääntöjen mukaisesti. Kiello-oikeus toteutettaisiin käyttäjälähtöisesti Liikenteen turvallisuusviraston sähköisen asiointikanavan kautta. Kun sähköistä kiellon hallinnan palvelua toteutetaan, olisi kiinnitettävä erityistä huomiota rekisteröidyn ohjaukseen ja neuvontaan. Esimerkiksi suoramarkkinointikiello voi estää esimerkiksi rekisteröidyn kannalta myönteisten katsastusmuistutusten lähettäminen.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin turvakieltoon liittyvistä luovutusrajoituksista. Turvakiellosta säädetään väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain 36 ja 37 §:issä. Lain 36 §:n 2 momentin mukaan turvakieltoa haetaan maistraatili-

ta kirjallisesti tai muulla todistettavalla tavalla. Väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto päivittyy ohjelmallisesti Liikenteen turvallisuusviraston rekistereihin. Lisäksi ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Väestörekisterikeskukseen talletetun turvakiellon siirtyessä liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus kattaisi myös luonnollisen henkilön nimen. Väestötietojärjestelmän turvakielto on nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston rekistereihin, esimerkiksi ajoneuvoliikennerekisteriin merkittävää turvakieltoa suppeampi eikä kata henkilön nimeä. Edellä todettu on katsottu tarpeelliseksi muun ohella siksi, että ajoneuvoa ei voitaisi ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella yhdistää turvakiellon alaiseen ajoneuvon omistajaan tai haltijaan.

Ehdotetun 4 momentin mukaan tietojen luovutuksen rajoitukset eivät estäisi tietojen luovuttamista viranomaisille tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen. Liikenteeseen liittyviä lakisääteisiä tehtäviä suorittavat muun ohella esimerkiksi Liikennevakuutuskeskus, liikennevakuutusyhtiöt, katsastuksen suorittajat, sopimusrekisteröijät, kuljettajantutkinnon vastaanottajat ja tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijät. Asiasta säädetään sekä osoitteen luovutuskieillon että turvakiellon osalta voimassa olevassa ajoneuvoliikennerekisterilain 20 §:ssä.

Ehdotetun 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston luovuttaessa 3 momentissa tarkoitettua luovutusrajoituksen alaista tietoa luovutuksen saajalle on samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta sekä tietojen käyttöä ja suojausta koskevat rajoitukset. Tällä ilmoitusmenettelyllä halutaan varmistaa, että tiedot saava taho on tietoinen luovutettujen tietojen erityisluonteesta ja että tämä taho voi suunnitella oman tietojen käyttöä ja suojausta koskevan prosessinsa nämä näkökohdat huomioon ottaen. Ilmoituksen tulee sisältää tieto siitä, että liikenneasioiden rekisterin luovutusrajoitus kattaa myös luonnollisen henkilön nimen ja on siten laajempi kuin mitä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain 36 §:ssä säädetään.

8 §. *Henkilön omien tietojen hallinta.* Omadatala (My Data) tarkoitetaan sellaista henkilötietoa, joka on saatettu rekisterinpitäjältä rekisteröidyn hallittavaksi siten, että rekisteröity voi tosiasiallisesti hallita omadatansa käyttöä. Liikenteen turvallisuusviraston viranomaistehtävien hoitamiseksi kerättyä tietoa voitaisiin hyödyntää omadataan perustuvien palvelujen kehittämisessä ja toteuttamisessa.

Tietosuoja-asetuksen 20 artiklan mukaan rekisteröidyllä on oikeus saada häntä koskevat tiedot ja oikeus siirtää häntä koskevat tiedot toiselle rekisterinpitäjälle. Tiedot on oikeus saada jäsennellyssä, yleisesti käytetyssä ja koneluettavassa muodossa. Rekisteröidyllä on oikeus saada siirrettyä henkilötietonsa suoraan rekisterinpitäjältä toiselle, mikäli se on teknisesti mahdollista. Oikeutta siirtää tiedot järjestelmästä toiseen toteutetaan ainoastaan silloin, kun henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste tulee suostumuksesta tai sopimuksesta. Edellytyksenä on myös se, että henkilötietoja käsitellään automaattisesti. Kyseinen rekisteröidyn oikeus ei saa vaikuttaa haitallisesti muiden oikeuksiin ja vapauksiin.

Liikenteen turvallisuusviraston osalta asetuksen mukainen rekisteröidyn oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen ei tule sovellettavaksi, koska henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste on Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluva laissa säädetty velvoite.

Tietosuoja-asetuksen 20 artiklassa tai muissa rekisteröidyn oikeuksia koskevissa artikloissa ei ole säädetty artiklakohtaisesti liikkumavarasta. Rekisteröidyn oikeuksien rajoittamisesta on sitä vastoin säädetty kollektiivisesti tietosuoja-asetuksen 23 artiklassa. Näin ollen kansallisen

liikkumavaran perusteena olisi käytettävä tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdtaa. Artiklan 3 kohdan mukaan kansallinen oikeusperuste voi sisältää säännöksiä asianosaisista rekisteröidyistä sekä yhteisöistä joille ja tarkoituksia joita varten henkilötietoja voidaan luovuttaa. Yleisen edun mukaisena tavoitteena on edistää rekisteröidyn omien tietojen hallintaa sekä edistää liikenteen rekisterissä olevien tietojen hyödyntämistä. Rekisteröidyn oikeuksien laajentaminen ei aiheuta ongelmia oikeasuhtaisuuden kannalta: rekisteröidyn oikeuksia laajennetaan ja velvoite kohdistuu vain viranomaiseen, joten sillä ei ole yleisesti vaikutuksia rekisterinpitäjille asetettuihin velvollisuuksiin.

Liikenteen turvallisuusviraston rajapinnat mahdollistaisivat rekisteröidyn tietojen noutamisen rajapinnasta koneluettavassa muodossa. On huomattava, että noutamisen voi henkilön tahdon mukaisesti tehdä yksityinen palveluntarjoaja. Liikenteen turvallisuusvirasto ei hallinnoisi rekisteröidyn suostumuksia eikä ottaisi vastuulleen muuta omadataan liittyvää etäkäyttöä, hallintaa tai muuta toiminnallisuutta. Omadataan perustuvassa liiketoiminnassa ne teknologiset sekä toiminnalliset ratkaisut, jotka mahdollistavat rekisteröidyn oma datan hallinnan ja käytön, olisivat usean eri toimijan toteuttamia. Rekisteröidyn olisi mahdollista vertailla eri palveluntuottajien teknologisia ja toiminnallisia ratkaisuja. Samalla myös palvelujen tuottajien välinen kilpailu lisääntyisi. Täsmällinen lain vaatimus avoimesta rajapinnasta on tarpeen, koska rajapinta on nykyään ainoa tehokas tapa toteuttaa tietojen kopiointi.

Oma datassa henkilötietoa voidaan hallita useista eri lähteistä. Kaikki henkilötieto ei kuitenkaan muutu oma dataksi eikä ole tarkoituksenmukaista, että rekisteröidyt voisivat hallita tietojensa omista rikkomuksistaan. Edellä todetun vuoksi pykälässä säädettäisiin siitä, oma datan ulkopuolelle rajattaisiin tiedot, jotka on saatu rikos- tai sakkorekisteristä sekä valvonta- ja seuraamustiedot.

VI OSA: SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

1 luku: Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §. Soveltamisala. Ehdotetaan, että hallinnollisia seuraamuksia ja muutoksenhakua koskevan luvun soveltamisalaa tarkennetaan niin, että luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille myönnettävien lupien sijasta puhuttaisiin henkilöluvista ja toiminnanharjoittajaluvista. Tämä muutos vastaisi lain I osan 1 luvun 1 §:n määritelmiä koskevaa muutosta. Muutoksella halutaan tuoda paremmin esille se, että laissa käsitellään lupia, jotka voidaan myöntää vain luonnollisille henkilöille (kuljettajan lupa, lentäjän lupa, lääkärin hyväksyntä), mutta myös lupia, jotka voidaan myöntää joko organisaatiolle (yhteisö, yritys) tai luonnolliselle henkilölle.

Kun lakiin sisällytetään myös säännökset kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä soveltamisalaa täsmennetään edelleen niin, ettei hallinnollisia seuraamuksia koskevia säännöksiä sovelleta linja- ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskorttiin lukuun ottamatta säännöstä, joka oikeuttaa ammattipätevyyskortin haltijaa pyytämään kortin peruuttamista. Tämä vastaa nykytilannetta. Ammattipätevyyskortti myönnetään henkilöille, joilla on vaadittu koulutus. Tämä edellytys ei voi kadota, joten tältä osin peruuttamistarvetta ei ole. Jos ammattipätevyyskortin haltija toimii vastoin toimintaa koskevia sääntöjä, seuraamustarpeen arvioi poliisi, joka voi rikkomuksen laadusta ja luonteesta riippuen antaa huomautuksen, varoituksen, rikesakon tai käynnistää esitutkinnan.

2 §. Luvan peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen. Ehdotetaan, että luvan peruuttamista, huomautusta ja varoitusta koskevaa pykälää muutetaan niin, että huomautusta ja varoitusta koskevat säännökset siirretään omaan pykäläänsä, ja luvan peruuttamista koskevaa säännöstä täsmennetään niin, että siinä huomioidaan paremmin ilmailussa, merenkulussa ja rautatieliikenteessä toistaiseksi sovelletut säännökset. Tämän edellyttää muutosta pykälän otsikossa. Selkeyden vuoksi koko pykälä ehdotetaan muutettavaksi.

Säännöksessä vahvistettaisiin, että lupaa voitaisiin peruuttamisen sijasta myös muuttaa tai rajoittaa. Luvan peruuttaminen on toiminnanharjoittajan näkökulmasta aina ankara toimenpide, joten lievempien toimenpiteiden säilyttäminen peruuttamisen rinnalla on perusteltua. Lupaa voitaisiin peruuttamisen sijasta muuttaa tai rajoittaa tilanteessa, jossa esimerkiksi toiminnanharjoittajalla on useita toimipisteitä ja toiminnassa havaitaan puutteita vain yhdessä toimipisteessä. Toinen esimerkki voisi olla, jossa koulutuksenjärjestäjä on saanut hyväksynnän useiden eri koulutusten antamiseen, mutta häneltä puuttuu pätevä henkilöstö vain yhden osaluheen osalta. Tällaisessa tilanteessa olisi vähimmän haitan periaatteen mukaista luvan peruuttamisen sijasta vain rajoittaa hyväksyntä koskemaan sellaista koulutusta, johon löytyy pätevä henkilöstö. Vastaava säännös löytyy ilmailulain 148 §:stä.

Toisena tarkennuksena esitetään luvan peruuttamisperusteeksi 2 momentin 3 kohtaa, jossa luvan peruuttamisen perusteena voisi olla myös, jos on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Tehtävien turvallisesta hoitamisesta tai toiminnan turvallisesta harjoittamisesta säädetään tämän lain sijasta muussa liikenteen lainsäädännössä, kuten ilmailulaissa, merilaissa, rautatielaissa tai jopa toimintaan sovellettavissa EU:n asetuksissa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta, matkustajien ja muiden liikenteessä liikkuvien suojaksi on välttämätöntä, että valvova viranomainen voi puuttua lupaan, jos toiminnan turvallisuus koetaan uhatuksi. Vastaava säännös on ilmailulain 148 §:ssä ja rautateiden kelpoisuuslain 10 §:ssä. Laivaväkilain 20 §:n säännökset, joissa peruuttamisperusteina mainitaan se, että henkilö on rikkonut olennaisesti tai toistuvasti merenkulkua koskevia säännöksiä tai määräyksiä tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä heijastaa samaa ajattelua, vaikkakin turvallisuus-sanaa ei itse säännöksessä käytetä. Valtaosa liikenteen säännöksistä perustuu turvallisuuteen tai sujuvuuteen, ja säännösten noudattamatta jättäminen vaarantaa muut.

Pykälän kolmanneksi momentiksi esitetään ilmailun, merenkulun ja rautateiden henkilölupiin kohdistuvaa erityissäännöstä, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen, lentäjän lupakirjan tai veturinkuljettajan lupakirjan 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.

Säännös vastaa ilmailulain 143 §:n 1 momentin 5 kohtaa ja laivaväkilain 20 §:n 1 momentin 2 kohtaa. Voidaan pitää perusteltuna, että liikenneturvallisuuteen vaikuttava tehtävää hoitavalta henkilöltä edellytetään asennetta, jossa toimintaa koskevia sääntöjä noudatetaan.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi vielä kaksi uutta momenttia. Uudessa 4 momentissa edellytettäisiin, että lupa voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Tämä säännös heijastaa

eduskunnan nyt tarkasteltavana olevaan pykälään tekemää muutosta sellaisena kuin laki hyväksyttiin. Toinen säännös, jonka mukaan momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräjän tai toistaiseksi, perustuu ilmailulain ja laivaväkilain säännöksiin.

Ehdotetun 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi ottaa luvan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa on viipymättä palautettava, jos sitä ei peruuteta. Tähän säännökseen on otettu mallia laivaväkilain. Laivaväkilain mukaan henkilöluvan ottaisi haltuun rajavartiolaitos, Tulli tai poliisi, mutta nämä viranomaiset toimittaisivat asiakirjan Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Luvan peruuttamista tai luvassa tarkoitettun toiminnan rajoittamista koskevat säännökset liittyvät perustuslain 18 §:ssä tarkoitettuun elinkeinonvapauteen, jota koskevien rajoitusten on oltava oikeasuhtaisia. Erityisesti ilmailussa ja merenkulussa, mutta myös rautatiepuolella esimerkiksi lupa- ja pätevyyskirjojen peruuttamisperusteet on kuvattu hyvin yleisellä tasolla. Näissä säännöksissä on korostunut turvallisuusajattelu ja muiden liikennejärjestelmässä toimivien suojaaminen. On pidetty tärkeänä, että turvallisuutta uhkaavaan toimintaan voidaan välittömästi puuttua. Säännösten hyväksyttävyyttä perustuslain 18 §:n valossa pohditaan tarkemmin esityksen kohdassa ”Suhde perustuslakiin ja sääntämisyjärjestys”. Ilmailussa, merenkulussa ja rautateilla on myös tyypillistä, luvan haltijan toimintaa arvioidaan laajemminkin toimintaa koskevien säännösten valossa. Esimerkiksi ilmailussa toimintaa koskevat säännöt löytyvät nykyään useimmiten suoraan sovellettavasta EU-lainsäädännöstä.

Pykälän toisen momentin peruuttamisperusteissa on kolme selkeästi erottuvaa ryhmää. Momentin 1 kohta koskee tilanteita, joissa luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata asetetussa määräjässä. Asetettavan määräjän pituus riippuu puutteen luonteesta. Tilanteissa, joissa esimerkiksi vakavaraisuutta koskevissa vaatimuksissa on puutteita, voidaan taloudellisen tilanteen kuntoon saattamiseen asettaa useamman kuukauden mittainen määräaika. Jos kyseessä on kuitenkin esimerkiksi kuljettajan terveysvaatimuksen täyttymiseen liittyvä epäselvyys, voi määräaika olla hyvinkin lyhyt. Momentin 2 kohdassa peruttaminen on rangaistusluonteinen. Peruuttamisella halutaan katkaista säännösten vastainen toiminta. Peruuttamistoimiin voidaan ryhtyä vain, jos huomautuksen tai varoituksen antamista ei voida pitää riittävänä. Momentin 3 kohta on turvaamistoimen luonteinen ja tarkoitettu sovellettavaksi vain äärimmäisissä tapauksissa. Sitä voitaisiin soveltaa esimerkiksi, jos luvan haltijana olevaa luonnollista henkilöä olisi perusteltua epäillä itsetuhoiseksi.

Pykälässä ei ole esitetty tarkkoja määräaikoja peruuttamiselle, mutta 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettujen rikkomusperusteisten peruutukset on määrättävä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräjän. Jos kyseessä on yrityksen tai ammattia harjoittavan henkilön lupa, voi hyvin lyhyelläkin peruutuksella olla merkittävä vaikutus yrityksen ja henkilön talouteen. Toisaalta, jos toimintaa harjoitetaan pääosin kesäkaudella (esimerkiksi kesäisin saaristossa liikennöivän aluksen henkilökunnan jäsen), ei talviaikaan ajoittuvalla peruutuksella ole vastaavaa vaikutusta kuin kesäkauteen ajoittuvalla peruutuksella. Lähtökohtaisesti määräaikainen rikkomusperusteinen peruutus ei saisi olla muutamia kuukausia pidempi.

Koska tässä laissa tarkoitettujen lupien peruuttaminen useimmissa tilanteissa vaikuttaisi haltijansa perustuslaissa suojattuun elinkeinonharjoittamisen vapauteen, on peruuttamista harkittaessa otettava huomioon myös muut vaihtoehdot, joita laki tarjoaa. Henkilölle tai yritykselle, joka toimii säännösten vastaisesti, voidaan velvoittaa korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä

esimerkiksi saman luvun 4 §:n nojalla asetetun uhkasakon uhalla. Edellä jo tuotiin esiin, että peruuttamisen yhteydessä on aina harkittava, voisiko huomautuksen tai varoituksen antaminen olla riittävä.

Lisäksi on otettava huomioon yleinen oikeusperiaate, jonka mukaan samasta teosta ei saa rangaista kahteen kertaan (nk. ne bis in idem-periaate). Jos luvanhaltijalle on samasta teosta asetettu rikoslain tai muun lain nojalla rangaistus, ei määräaikaiselle peruuttamiselle ole perusteita.

2 a §. *Rautatieliikenteen lupien peruuttamiseen liittyviä erityissäännöksiä.* Pykälän 1, 2 ja 3 momentissa säädettäisiin rautatieyrityksen toimiluvan peruuttamisesta yksityiskohtaisemmin. Säännös vastaa asiallisesti voimassaolevan rautatielain 15 §:n säännöksiä. Säännöksen valmistelun yhteydessä EU:n komission on esittänyt, että siinä kuvattaisiin tarkemmin Suomen viranomaisen velvollisuus ilmoittaa peruuttamastaan toimiluvasta Euroopan unionin rautatievirastolle. Tämä täsmennys on 3 momentissa.

Pykälän 4 – 6 momenteissa säädettäisiin tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitetun lupakirjan peruuttamisesta. Pykälä vastaisi näiltä osin kelpoisuuslain 10 §:ää ja perustuu veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan a alakohtaan, jossa säädetään niistä toimenpiteistä, joihin toimivaltaisen viranomaisen on ryhdyttävä todettuaan, että kuljettaja ei enää täytä lupakirjan saamisen edellytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto velvoitettaisiin 3 momentissa ilmoittamaan päätöksestään peruuttaa lupakirja viipymättä paitsi kuljettajalle, myös sille tiedossaan olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja työskentelee tai jonka toiminnassa hän on mukana. Velvollisuus tiedon antamiseen viivytyksettä on tarpeellinen, jotta rautatieliikenteen harjoittaja saisi mahdollisimman pian tiedon lupakirjan peruuttamisesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa pyyntö lupakirjan peruuttamiseen on tullut toisen ETA-valtion asianomaiselta toimivaltaiselta viranomaiselta. Asia on tällöin veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan b alakohdassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti ratkaistava neljän viikon kuluessa ja päätöksestä on ilmoitettava pyynnön tehneelle toimivaltaiselle viranomaiselle, Euroopan komissiolle sekä muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Pykälän 5 momentissa asetettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle velvoite ilmoittaa lupakirjan takaisin saamista koskeva menettely, jos virasto on peruuttanut kuljettajan lupakirjan siten kuin tässä pykälässä säädetään. Veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan a alakohdassa edellytetään, että toimivaltaisen viranomaisen ilmoittaa, mikä on lupakirjan takaisin saamisessa noudatettava menettely.

2 b §. *Ajopiirturikorttien peruuttaminen.* Pykälä vastaa pääosin tieliikennelain 92 d §:ää. Pykälään tehtäisiin uuden ajopiirturiasetuksen mukainen muutos säädösviittaukseen ja muutettaisiin Verohallituksen nimi Verohallinnoksi. Lisäksi pykälää tarkennettaisiin niin, että kortin haltijalle olisi varattava tilaisuus korjata myöntämisedellytyksissä havaittu virhe tai puute ennen kortin peruuttamista.

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että lupien peruuttaminen olisi sidottava vakaviin rikkomuksiin. Siltä osin kuin pykälässä on peruuttamisperusteina esi-

tetty moitittava toiminta (esimerkiksi valvontaviranomainen käyttäisi valvontakorttia vastoin käyttötarkoitusta tai yritys käyttäisi toisen yrityksen korttia tarkoituksenaan vaikeuttaa ajo- ja lepoaikojen valvontaa), on kaikkia näitä tekoja lähtökohtaisesti pidettävä vakavina rikkomuksina. Toimijoiden kohdalla näillä teoilla pyritään tuottamaan väärää tietoa arvioitaessa työ- ja lepoaikoja koskevien vaatimusten täyttymistä, viranomainen puolestaan käyttäisi sille myönnettyjä valvontavaltuuksia muihin tarkoituksiin.

On lisäksi huomioitava, että pykälä jättää viranomaiselle harkintavallan. Vähäisissä teoissa, esimerkiksi jos kyseessä on lievä huolimattomuus, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 c §:ssä kuvatulla tavalla huomautuksen tai varoituksen, tai jättää kokonaan ryhtymättä toimenpiteisiin.

Pykälän 5 momentissa tarkoitettu asetus on sama kuin edellisessä pykälässä.

2 c §. Huomautus ja varoitus. Ehdotettu 2 c pykälä sisältäisi alkuperäiseen 2 §:ään sisältyvät säännökset huomautuksen ja varoituksen antamisesta sillä täsmennyksellä, että pykälässä viitattaisiin luvassa tarkoitettun toiminnan lisäksi luvassa tarkoitettun tehtävän hoitamiseen. Tätä täsmennystä voidaan pitää perusteltuna nyt, kun säännös soveltuu sekä henkilö- että toiminnanharjoittajalupiin.

Huomautus ja varoitus otettaisiin käyttöön mahdollisina seuraamuksina myös ilmoituksenvaraisen toiminnan osalta. Seuraamukset olisi mahdollista ulottaa myös Liikenteen turvallisuusvirastoon ilmoitettuun vastuuhenkilöön. Tämän muutosehdotuksen taustalla ovat EU:ssa viimeisteltävinä olevat ilmoitettuja toimijoita koskevat uudet säännökset, joissa tullaan edellyttämään, että kansalliset viranomaiset voivat kohdistaa seuraamuksia ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittaviin toimijoihin ja lisäksi näiden vastuuhenkilöihin, joilla ei välttämättä ole viranomaisen myöntämää lupaa. Ilmoituksenvaraisiin toimijoihin on sanktiona käytettävissä luvun 4 §:ssä tarkoitettu uhkasakko, teettämisuuhka ja keskeyttämisuuhka, mutta nämä sanktiot soveltuvat huonosti toimijoiden nimettyihin vastuuhenkilöihin. Ehdotetaan, että näihin toimijoihin ja heidän vastuuhenkilöihinsä voitaisiin kohdistaa säännösten ja määräysten vastaisesta toiminnasta sanktiona huomautus tai varoitus, joista varoituksesta tulee rekisterimerkintä.

3 a §. Menettely opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämän perustason ammattipätevyyskoulutusta tarjoavan koulutuskeskuksen hyväksymisen osalta. Tieliikenteen ammattipätevyyskysymyksissä opetus- ja kulttuuriministeriöllä ja Liikenteen turvallisuusvirastolla on ollut selkeä työnjako. Kuten II osan 3 luvun 10 §:stä ilmenee, opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy koulutuskeskuksen, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (320/2017) 22 §:ssä tarkoitettu opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämä tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala vastaa myös näiden koulutuskeskusten valvonnassa IV osan 1 luvun 16 §:ssä tarkoitettulla tavalla. Onkin sen vuoksi luontevaa, että opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa myös lupaan kohdistuvista hallinnollisista seuraamuksista. Säännös vastaa sisällöllisesti voimassa olevan ammattipätevyyslain 14 §:n 2 momenttia.

3 b §. Menettelyt toisen valtion myöntämän veturinkuljettajan lupakirjan osalta. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 11 §:ää ja perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan b alakohtaan, jossa säädetään Euroopan unionin toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän lupakirjan peruuttamisesta. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että toisessa ETA- valtiossa myönnetty tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettu lupakirja ei täytä lupakirjan saamisen edellytyksiä, viraston olisi 1 momentin nojalla pyydettävä lupakirjan peruuttamista

siltä toimivaltaiselta viranomaiselta, joka on myöntänyt lupakirjan. Viraston olisi ilmoitettava pyynnöstä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Liikenteen turvallisuusvirasto veloitettaisiin 2 momentissa pyytämään asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen edellä 1 momentin mukaisesti tekemästä päätöksestä Euroopan komission lausunto, jos toimivaltaisen viranomaisen päätös ei Liikenteen turvallisuusviraston näemyksen mukaan täytä asianmukaisia perusteita. Virasto voisi myös pyytää komissiota ryhtymään tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin. Momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 5 kohta.

3 c §. *Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin toiminnan kieltämisestä eräissä tapauksissa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän 1 momentin nojalla kieltää tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettua kuljettajalta liikkuvan kaluston kuljettamisen rataverkolla, jos kuljettaja aiheuttaisi vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Säännös vastaisi kelpoisuuslain 13 §:ää siltä osin kuin siinä säädetään liikkuvan kaluston kuljettamisen kieltämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi myös kieltää kuljettajaa toimimasta Suomen rataverkolla sinä aikana, jolloin virasto odottaa rautatieliikenteen harjoittajan vastaus-ta viraston II osan 7 luvun 13 §:n 3 momentin nojalla esittämään vaatimukseen. Kuljettajalle voitaisiin antaa 1 momentissa tarkoitettu kiello toistaiseksi tai määräajaksi. Kuljettamisen kieltäminen perustuu veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan säännöksiin.

Kuten edellä 2 §:ssä tarkoitetuissa luvan peruuttamistilanteissa, tässä tapauksessa on kyse perustuslain 18 §:n suojaaman elinkeinonvapauden rajoittamisesta. Elinkeinonvapauden rajoitusta voidaan kuitenkin pitää perusteltuna, sillä kriteerinä on, että kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Yksittäisen henkilön elinkeinonvapauden on väisyyttävä yleisemmän edun eli muiden henkilöiden hengen, terveyden ja omaisuuden suojaamisen tarpeen vuoksi.

Viraston olisi veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan 2 alakohdan vaatimusten mukaisesti pykälän 2 momentissa säädetyllä tavalla ilmoitettava toiminnan kieltämisestä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille. Lisäksi, jos Liikenteen turvallisuusvirasto olisi edellä 3 c §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla saattanut toisessa ETA- valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voisi 3 momentin mukaisesti jatkaa kuljettajalle annettua kieltoa kuljettaa rataverkolla liikkuvaa kalustoa, kunnes komissio on lopullisesti ratkaissut asian. Kieltoa kuljettaa rataverkolla liikkuvaa kalustoa voitaisiin tällöin jatkaa, jos veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 5 kohdan mukainen asian käsittely komissiossa sitä vaatii.

Pykälän 3 momentin säännös puolestaan vastaisi ilmailulain 51 §:ää. Liikenteen turvallisuusvirasto ei voi peruuttaa ulkomaisen viranomaisen myöntämää henkilölupaa, mutta samoilla kriteereillä kuin se voisi peruuttaa Suomessa myönnetyn ilmailun henkilöluvan, virasto voisi kieltää ulkomaista luvanhaltijaa toimimasta Suomessa.

3 d §. *Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä.* Ehdotettu 3 d § vastaisi laivaväkilain 20 §:n 3 momenttia ja 4 momentin jälkimmäistä säännöstä.

3 e §. *Liikennöintiluvan raukeaminen.* Ehdotettu 3 e § vastaisi ilmailulain 150 §:n 1 kohtaa.

3 f §. *Menettelyt toisen valtion myöntämien lupien osalta.* Pykälässä säädettäisiin yleisesti noudatettavasta menettelystä, kun lupa on myönnetty jossakin toisessa valtiossa kuin Suomessa, ja luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ilmoittaa toisen maan asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jos virastolla on syytä epäillä, että tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevan toisen valtion myöntämän luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä. Ilmoitus voitaisiin tehdä, jollei muussa laissa toisin säädetä tai kansainvälisestä velvoitteesta muuta seuraa.

3 d §. *Muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustamisen peruuttaminen.* Pykälä vastaisi sisällöltään miehitysasetuksen 89 §:ää. Säännökset nostettaisiin vain perustuslain edellyttämällä tavalla lain tasolle.

5 §. *Oikaisuvaatimus.* Kun liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaa laajennetaan, laissa katettaviksi tulee muutoksenhakuun liittyviä useita erityissäännöksiä. Kun muutoksenhaku alkuperäisessä tekstissä on yhdessä pykälässä, muodostuisi täydennetystä tekstistä hyvin raskaslukuinen. Sen vuoksi esitetään, että muutoksenhakua koskeva pykälä jaetaan neljään eri pykälään, joista ensimmäinen alkuperäisen 5 §:n tilalle tuleva pykälä käsittelee oikaisuvaatimuksia, toinen, eli uusi 6 § käsittelee muutoksenhakua hallinto-oikeuteen, kolmas eli uusi 7 § käsittelee muutoksenhakua markkinaoikeuteen ja neljäs eli uusi 8 § käsittelee muutoksenhakua korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Lisäksi uudessa 9 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta hankinta-asioissa ja 10 §:ssä säädettäisiin valitusosoituksesta ammattipätevyys- ja henkilöluopa-asioissa.

Ehdotetussa 5 §:ssä säädettäisiin siitä, milloin päätökseen voi hakea oikaisua. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pääsäännöstä eli siitä, että lueteltavia poikkeuksia lukuun ottamatta kaikkiin tämän lain mukaisiin päätöksiin haettaisiin oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimusta koskevaan päätökseen voi hakea muutosta valittamalla siitä hallinto-oikeuteen 6 §:n 2 momentin 7 kohdan mukaisesti.

Pykälän 2 - 4 momentin mukaan oikaisuvaatimusta haettaisiin muulta kuin siltä taholta, joka on tehnyt päätöksen. Nämä koskisivat tilanteita, joissa päätöksen tekee jokin muu taho kuin viranomainen. Toinen momentti koskisi tieliikenteen ammattipätevyyskoulutusta tarjoavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, rautatieliikenteen näytön vastaanottajan, merenkulun koulutuksen järjestäjän, ilmailun koulutusluvan haltijan, ilma-aluksen matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä lääkärijärjestelmässä tehtyjä lausuntoja ja päätöksiä. Kolmas momentti koskisi rautatieyrityksen tekemiä lisätodistuksia koskevia päätöksiä. Neljäs momentti koskisi IV osan 4 luvun mukaisesti ulkoistettuja viranomaistehtäviä hoidettaessa annettuja päätöksiä.

6 §. *Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen.* Ehdotetussa 6 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta hallinto-oikeuteen. Pykälä vastaa nykytilaa. Pykälän ensimmäisessä momentissa viitataan hallintolainkäyttölakiin ja pääsääntöön, jonka mukaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Pykälän 2 momentin mukaan ilman edeltävää 5 §:n mukaista oikaisuvaatimusta hallinto-oikeuteen saa valittaa tietyissä asioissa, joihin oikaisuvaatimusmenettely ei sovellu. Säännöksen mukaan muutosta voi hakea hallinto-oikeudesta päätöksiin, jotka koskevat luvan peruuttamista, korvauksen takaisinperintää, Opetus- ja kulttuuriministeriön lain II osan 3 luvun 10

§:n 3 momentin mukaisesti tekemää koulutuskeskusta koskevaa päätöstä ja poliisin ammatti-pätevyyskortin peruuttamista koskevaa päätöstä. Lisäksi tämän lain nojalla annettuun oikaisuvaatimusta koskevaan päätökseen voisi hakea muutosta valittamalla siitä hallinto-oikeuteen.

Perusteina oikaisuvaatimusmenettelyn ensisijaisuudesta poikkeamiselle edellä luetelluissa asioissa esitetään seuraavaa, viitaten myös oikaisuvaatimuksen ja valitusluvan käyttöalan laajentamista koskevaan hallituksen esitykseen HE 230/2014 vp. Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaisen korvauksen takaisinperinnän katsotaan kuuluvan asianosaisen oikeusturvan kannalta erityisen merkittäviin asioihin, joissa on tärkeää saada asia tarvittaessa nopeasti tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Myös elinkeinolupa-asiat on katsottu sellaisiksi, joissa asia selvitetään erityisen perusteellisesti jo ensi vaiheen hallintomenettelyssä tai joihin liittyy yleensä vaativaa oikeudellista harkintaa. Tämän vuoksi pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaiseen luvan peruuttamiseen ei sovelleta oikaisuvaatimusmenettelyä.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukainen uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskeva päätös kuuluu asianosaisten oikeusturvan kannalta erityisen merkittäviin asioihin, joissa on tärkeää saada asia tarvittaessa nopeasti tuomioistuimen ratkaistavaksi ja siihen ei siksi sovelleta oikaisuvaatimusmenettelyä.

Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukainen, EU:n lainsäädännön nojalla tehtävä päätös katsotaan myös sellaiseksi, johon oikaisuvaatimusmenettely ei sovellu. Säännös vastaa tältä osin voimassa olevaa joukkoliikennelain ja tavaraliikennelain sääntelyä, joka on uudistettu edellä mainitulla, oikaisuvaatimuksen ja valitusluvan käyttöalan laajentamista koskevalla hallituksen esityksellä HE 230/2014 vp.

Pykälän 2 momentin 5 kohdan mukaisen opetus- ja kulttuuriministeriön koulutuskeskusta koskeva päätös liittyy elinkeinon harjoittamiseen ja on siksi voitava saattaa mahdollisimman pian hallinto-oikeuden käsiteltäväksi, eikä päätökseen siten sovelleta oikaisuvaatimusmenettelyä.

Pykälän 2 momentin 6 kohdan mukainen, ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös on verrattavissa elinkeinolupa-asiaan ja valitusoikeusmenettely ei sovellu siihen.

Pykälän 2 momentin 7 kohdan mukaiseen, oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen haetaan hallintolainkäyttölain mukaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Lausuntokierroksella on noussut esille kysymys kolmannen momentin säännöksestä, jonka mukaan tässä laissa tarkoitettu uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää. Tämän voimassa olevan säännön perusteena on ollut se, että pykälässä tarkoitetuissa päätöksissä on pääsääntöisesti kyse tilanteesta, jossa vaatimusten vastainen toiminta uhkaa liikenneturvallisuutta tai matkustajan oikeuksia. Tässä pykälässä tarkoitettut seuraamukset ovat käytettävissä esimerkiksi luvattomassa liikenteen harjoittamisessa, ja näissä tilanteissa luvan puutteen taustalla voi olla kyvyttömyys tai haluttomuus täyttää liikenteen harjoittamista koskevia turvallisuusvaatimuksia. Vastaavasti nämä sanktiot ovat käytettävissä myös tilanteissa, joissa liikenteen toimijat eivät noudata matkustajan oikeuksia koskeviin EU-asetuksiin perustuvia vel-

voitteitaan. Ottaen huomioon tilanteet, joissa tämän pykälän säännökset on tarkoitettu sovellettaviksi, on pidetty perusteltuna sitä, että lähtökohtana on päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus muutoksenhausta huolimatta. Toimijoiden turvana on kuitenkin se, että muutoksenhakuviranomaisen voi päättää täytäntöönpanon keskeyttämisestä tai lykkäämisestä, jos se ei pidä välitöntä täytäntöönpanoa perusteltuna.

Pykälän 4 momentin mukaisen opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskukseen päätöksen osalta viitataan ammatillisesta opetuksesta annetun lain muutoksenhakua koskeviin säännöksiin.

7 §. Muutoksenhaku markkinaoikeuteen. Ehdotetussa 7 §:ssä säädetään muutoksenhausta markkinaoikeuteen. Ehdotettu pykälä vastaa nykytilaa lukuun ottamatta sitä, että hankinta-asioiden muutoksenhausta säädetään erillisessä 9 §:ssä.

8 §. Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Ehdotetussa 8 §:ssä säädetään muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Säännöksen 1 momentin mukaan hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta valittaa markkinaoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

9 §. Muutoksenhaku hankinta-asioissa. Ehdotetussa 9 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta hankinta-asioissa. Pykälä vastaisi sisällöllisesti voimassaolevaa sääntelyä. Hankinta-asioiden osalta on tarkoituksenmukaisempaa säätää muutoksenhausta yhdessä pykälässä kuin jaotella säännöksiä sen mukaan, mistä oikeusasteesta muutosta haetaan.

10 §. Valitusosoitus henkilölupa-asioissa. Säännös vastaisi soveltuvin osin ajokorttilain (386/2011) 95 §:n 2 momenttia, jonka perusteluissa on katsottu, että kun lupa myönnettäisiin hakemuksen mukaisena eikä siihen asetettaisi ehtoja tai rajoituksia, hakijalle ei olisi tarpeellista antaa luvan lisäksi muuta päätöstä tai valitusosoitusta.

2 luku: Rangaistussäännökset

1 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.

Luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamista koskevaa pykälää muutettaisiin niin, että se kattaisi myös luvattomat teot rautatieliikenteessä ja ilmailussa. Pykälän uusi 3 kohta vastaisi rautatielain 85 §:ää ja momentissa säädettäisiin seuraamuksista, jos rautatieliikennettä harjoitetaan ilman lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten täyttymistä.

Uusi 4 kohta vastaisi kaupunkiraideliikennelain 23 §:ää ja momentissa säädettäisiin seuraamuksista, jos kaupunkiraideliikennettä harjoitetaan ilman lain II osan 6 luvussa säädettyjen edellytysten täyttymistä.

Luvatonta ammattimaisen liikenteen harjoittamista koskevaa pykälää täydennettäisiin 5 kohdalla niin, että se kattaisi aiemmin ilmailulain 178 §:n 12 kohdassa rangaistavaksi säädetyn ilmailurikkomuksen.

3 §. *Ammattipätevyys säännösten rikkominen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että se kattaisi taksinkuljettajan ajolupaa koskevien säännösten rikkomisen lisäksi myös kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien säännösten rikkomisen, laivaväkilakiin sisältyvän merenkulurikkomuksen sekä ilmailulain mukaisen henkilöluvan haltijan kelpoisuussääntelyn rikkomisen. Ensimmäiseen momenttiin on koottu teot, joissa syyksiluettavuus edellyttää tahallisuutta tai huolimattomuutta. Uuden 3 kohdan teot on siirretty kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyslain 24 §:n 1 momentista. Uuden 4 kohdan teot vastaavat ilmailulain 178 §:n 9 kohtaa.

Uudessa 2 momentissa säädettäisiin seuraamus teoista, joissa syyksiluettavuus edellyttää tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. Näitä ovat II osan 10 luvun 3 - 8 §:ssä säädettyjen merenkulun pätevyysvaatimuksia koskevien säännösten rikkominen, mainitun luvun 17 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämis- ja esittämisvelvollisuuden rikkominen sekä aluksen päällikön vähimmäisikää koskevien säännösten rikkominen. Pykälä vastaisi sisällöltään laivaväkilain 39 §:n 1 momentin 4 - 6 kohtaa. Laivaväkilain 40 §:ssä on säädetty lisäksi toimenpiteistä luopumisesta. Mainitun pykälän 1 momentin mukaan, jos merenkulurikkomus on vähäinen tai teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia voidaan teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä, voidaan syyte jättää ajamatta tai rangaistus tuomitsematta. Tämän periaatteen voidaan katsoa ilmenevän oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 1 luvun 7 §:stä, joten säännöksen siirtämistä tähän lakiin ei voida pitää tarpeellisena.

Laivaväkilain mukaan 40 §:n 2 momentin mukaan, jos rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto voi, muihin toimenpiteisiin ryhtymättä, antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen. Tämän säännöksen voidaan katsoa heijastavan *ne bis in idem* -periaatetta, eikä tämänkään säännöksen siirtämistä sen vuoksi voida pitää tarpeellisena.

Koska pykälä kattaa jatkossa myös laivaväen ja lentomiestien rikkomukset, pykälän otsikosta esitetään poistettavaksi sana ”kuljettajan”, jolloin pykälän otsikko kuuluu ”ammattipätevyys säännösten rikkominen”.

4 §. *Luvaton liikenteen koulutustoiminta.* Luvun 4 §:ssä säädettäisiin luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta. Säädökseen on yhdistetty seuraamukset kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksistä annetusta laista (24 §) ja ilmailulaista (178 §:n 13 kohta). Lisäksi pykälässä säädettäisiin seuraamukset II osan 11 luvussa tarkoitetun merenkulun koulutustoiminnan harjoittamisesta ilman mainitussa luvussa tarkoitettua hyväksyntää tai vastoin sen ehtoja. Merenkulussa rikkomus olisi uusi, koska koulutus ei ole aiemmin edellyttänyt merenkulun viranomaisen hyväksyntää. Rikosnimikkeenä on tieliikenteen puolella ollut luvaton kuljettajan ammattipätevyyskoulutustoiminta ja ilmailussa ilmailurikkomus. Tässä laissa esitetään, että kaikista koulutustoimintaa koskevista rikkomuksista käytettäisiin nimikettä luvaton liikenteen koulutustoiminta.

5 §. *Luvaton erityislentotoiminta.* Luvun 5 §:ään esitetään säännöstä luvattomasta erityislentotoiminnasta, johon edellytetään joko II osan 12 luvun 8 §:n mukaista lentotyölupaa tai lentotoiminta-asetuksen mukaista lupaa erityislentotoimintaan. Säännös vastaisi asiallisesti ilmailulain 178 §:n 13 kohtaa. Perinteinen suomalainen lentotyön käsite (aerial work) on EU:n lentotoiminta-asetuksessa korvautunut erityislentotoiminnan käsitteellä. Erityislentotoimintaa ei voida pitää liikenteen harjoittamisena, siksi säännöstä ei voida yhdistää tämän luvun 1 §:ään.

6 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.* Luvun 6 §:ksi siirrettäisiin sisällöltään sellaisenaan voimassa olevasta tieliikennelaista 105 a §:n säännös, jossa säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta. Ajopiirturiasetuksen uudistamisen johdosta artikla- viittauksia on tarkistettu.

VII OSA Voimaantulo

1 luku Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Voimaantulo. Laki esitetään saatettavaksi voimaan samaan aikaan kuin alkuperäinen liikenteen palveluista annettu laki eli laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Liikenteen palveluista annetun lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyy tieliikenteen lupatehtäviä. Luvat merkitään viraston rekistereihin. On tarkoituksenmukaista, että luvat voidaan siirtää suoraan tällä hallituksen esityksellä luotavaan liikenneasioiden rekisteriin. Ehdotukseen sisältyvien merenkulun koulutuksenjärjestäjiä koskevien säännösten taustalla olevat kansainväliset vaatimukset ovat jo voimassa, joten niidenkin näkökulmasta olisi tärkeää, että lait saataisiin voimaan ehdotettuna ajankohtana.

Toisessa momentissa esitetään, että liikennepalvelulain mukaisia rautatielääkärin tekemiä terveystarkastuksia alettaisiin tehdä ja myös terveydentilavaatimuksia soveltaa vasta 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen. Vastaavasti jäljempänä 6 momentin 2 kohdassa esitetään, että Liikenteen turvallisuusviraston antamat rautatiealan asiantuntijalääkäreiden ja rautatieliikenteen työterveyshuollon työterveyslääkäreiden tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet hyväksynyt olisivat voimassa 31 päivään joulukuuta 2018 saakka, jonka jälkeen heillä tulisi olla tämän lain IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä.

Rautatiejärjestelmän muutos on tarkoitus toteuttaa vasta 6 kuukauden siirtymäajan jälkeen, jonka kuluessa nykyiseen rautatiejärjestelmään hyväksytyt lääkärit voisivat tehdä tarkastuksia vielä kelpoisuuslain 19 ja 20 §:n mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi näin ollen hyväksyä lääkäreitä uuteen rautatielääkärijärjestelmään heti liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen, mutta uuteen järjestelmään hyväksytyt lääkärit voivat alkaa tehdä uuden lain mukaisia tehtäviä vasta 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien.

Lisäksi toisessa momentissa ehdotetaan, että III osan 2 lukuun lisättävää puolesta-asiointia koskevaa uutta 2 a §:ää ja siihen liittyvää 4 §:n muutosta sovellettaisiin vasta 1.1.2019 lähtien. Rajapintojen avaaminen vaatii teknistä työtä. Osittain samoja toimijoita myös velvoittavat liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen tietorajapintojen ja lippu- ja maksujärjestelmäraajapintojen avaamisveloitteet, joiden toteuttamisen aikataulu on ollut varsin kireä. Tämän johdosta siirtymäaika uusien veloitteiden toteuttamiseksi on toimijoiden kannalta kohtuullinen.

Kolmannessa momentissa säädettäisiin voimassa olevaa ilmailulain 182 §:ää vastaavalla tavalla kauko-ohjattavia ilma-aluksia koskevien säännösten voimaantulosta valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä aikana. Kauko-ohjattavia ilma-aluksia koskevat säännökset eivät ole toistaiseksi voimassa. Jos kansainvälisistä vaatimuksista seuraa myös Suomessa tarve luoda näitä varten lupajärjestelmä, voi valtioneuvosto tästä päättää.

Kumottavat lait. Neljännessä momentissa luetellaan tällä lailla kumottavat 8 lakia. Koska edellä mainittuja liikennepalvelulain mukaisia rautatielääkärijärjestelmään kuuluvia tehtäviä

HE 145/2017 vp

alettaisiin tehdä vasta 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen, esitetään tämän momentin 6 kohdassa, että rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain vastaavia säännöksiä sovellettaisiin vielä 31 päivään joulukuuta 2018 saakka.

Muut siirtymäsäännökset. Viides momentti sisältäisi lain voimaan tullessa voimassa olevien taksilupien uusimista koskevan siirtymäsäännöksen. Voimassa olevan taksiliikennelain mukaan taksiluvat ovat voimassa toistaiseksi. Liikenteen palvelulain ensimmäistä vaihetta koskeudessa hallituksen esityksessä esitettiin, että liikenteen palvelulain mukaiset taksiliikenneluvat olisivat vastaavasti voimassa toistaiseksi, mutta liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön (LivM 3/2017 vp) mukaisesti eduskunta päätti muuttaa taksiliikenneluvat määräaikaisiksi. Tämän päätöksen seurauksena kaikki liikenteen palvelulain voimaantulohetkellä voimassa olevat 9 600 taksiliikennelupaa tulisivat uusittaviksi. Koska ei ole aivan selvää, miten ennen lain voimaantuloa myönnettyjen lupien voimassaoloaika lasketaan, esitetään erityissäännöstä näiden vanhempien, toistaiseksi voimassa olevien taksilupien osalta. Yhtenä vaihtoehtona olisi ollut, että kaikki aiemmin toistaiseksi voimassa olevina myönnetyt luvat olisi uusittava viimeistään, kun 10 vuotta on kulunut lain voimaantulosta.

Vuosina 2013 – 2016 taksilupia on myönnetty 422 – 559 kappaletta vuodessa, ja näiden käsittelymäärien pohjalta on määritelty myös tehtävään tarvittavat henkilöresurssit. Taksiliikennelupien määräaikaisiksi muuttamisen johdosta lupakäsittelyihin olisi tulossa 10 vuoden välein piikki, jolloin käsittelymäärät voivat olla lähes 20-kertaisia muihin vuosiin verrattuna. Tämän vuoksi esitetään siirtymäsäännöstä, jolla jaksotettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olleiden taksilupien uusiminen kolmen vuoden jaksolle, joka alkaisi kymmenen ja puolen vuoden kuluttua siitä, kun nämä toistaiseksi voimassa olevina myönnetyt luvat muuttuvat lainmuutoksen seurauksena määräaikaisiksi. Tämä tarkoittaa sitä, että ennen lain voimaantuloa myönnettyjen taksilupien ensimmäinen uusimiskausi on pidempi kuin laissa vahvistettu 10 vuoden jakso, mutta tätä voidaan pitää kohtuullisena ottaen huomioon, että luvat on myönnetty toistaiseksi voimassa olevina.

Vuosi	Uusitut ja myönnetyt taksiluvat (vuosi 2012 oli viimeinen vuosi, jona uusittiin aiemmin myönnettyjä määräaikaisia taksilupia)
2007	622
2008	1435
2009	1497
2010	1226
2011	1511
2012	1067
2013	422

HE 145/2017 vp

2014	465
2015	465
2016	559

Ehdotetaan, että vuosilta 2007 ja 2008 olevat taksiluvat olisi uusittava vuoden 2029 kuluessa, vuosilta 2009 ja 2010 olevat taksiluvat vuoden 2030 kuluessa ja vuodesta 2011 vuoden 2018 kesäkuun loppuun mennessä myönnetty taksiluvat olisi uusittava vuoden 2031 kuluessa.

Kuudes momentti sisältäisi yleisen siirtymäsäännöksen, joka koskisi kumottavien ja muutettavien lakien nojalla annettuja lupia, hyväksyntöjä, rekisteröinti-ilmoituksia, kieltoja ja päätöksiä. Nämä säilyisivät voimassa ehtojensa mukaisesti ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä. Momentti sisältäisi myös erilliset kohdat luvista, joita koskisi erityisjärjestelyt.

Momentin 1 kohta sisältäisi merimieslääkäreitä koskevan siirtymäsäännöksen. Nykyisin merimieslääkäreiden hyväksyntä on voimassa toistaiseksi. Ehdotuksen myötä hyväksyntä muutettaisiin määräaikaiseksi. Siirtymäsäännöksen mukaan ennen ehdotetun lain voimaantuloa hyväksytyllä merimieslääkärillä olisi oikeus toimia merimieslääkärinä korkeintaan 1 päivään heinäkuuta 2020 saakka, jonka jälkeen hänellä olisi oltava ehdotetun lain IV osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin rautatiejärjestelmässä nykyiseen lääkärijärjestelmään hyväksytyjen lääkäreiden ja psykologien hyväksymisten voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusviraston antamat rautatiealan asiantuntijalääkäreiden ja rautatieliikenteen työterveyshuollon työterveyslääkäreiden tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet hyväksymiset olisivat voimassa 31 päivään joulukuuta 2018 saakka, jonka jälkeen henkilöllä olisi oltava tämän lain IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä. Lääkäreiden osalta tämä tarkoittaisi sitä, että nykyiseen lääkärijärjestelmään hyväksytyjen rautatiealan asiantuntijalääkäreiden sekä hyväksytyinä rautatieliikenteen työterveyshuollon ammattihenkilöinä eri puolella Suomea sijaitsevilla työterveyshuolloissa toimivien työterveyslääkäreiden hyväksynnät olisivat voimassa 31 päivään joulukuuta 2018 saakka. Jos nämä henkilöt haluaisivat hakea tämän lain IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukaista rautatielääkärin hyväksyntää, heidän tulisi täyttää momentin mukaiset vaatimukset. Nykyiseen järjestelmään työterveyshuollon ammattihenkilöinä hyväksytyjen työterveyshoitajien hyväksynnät sen sijaan raukeaisivat heti lain voimaan tullessa.

Momentin 3 kohdan mukaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet rautatiejärjestelmässä myönnetty terveydentilan erivapaudet kuljettajan tehtävään säilyisivät voimassa asianomaisen luvan mukaisin edellytyksin, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto tai rautatielääkäri henkilölle tehtävän lääkärintarkastuksen tulosten perusteella muuta määrää. Veturinkuljettajadirektiivissä ei ole säännöksiä kuljettajan terveydentilaa koskevasta erivapaudesta. Veturinkuljettajadirektiivin 37 artiklan 3 kohdan 3 alakohdan mukaan terveydentilan erivapaus on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella. Liikenteen turvallisuusvirasto on toiminta-aikanaan myöntänyt noin 800 erivapautta terveydentilavaatimuksista, mutta vain murto-osa niistä on myönnetty kuljettajille. Kelpoisuuslain voimassa ollessa kuljettajille myönnetty ter-

veydentilan erivapaudet olisi tarpeen pitää edelleen voimassa momentin mukaisin edellytyksin.

Säännöksen seitsemäs momentti käsittelee rautatieliikenteen kuljettajien tilannetta. Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla kuljettajalla olisi oltava lupakirja ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Euroopan rautatieviraston käsityksen mukaan 29 päivään lokakuuta 2018 asti määritelty siirtymäaika on veturinkuljettajadirektiivin tulkinnan mukainen. Lisäksi 3 kohdan mukaan lain voimaantullessa kuljettajan tehtäviä hoitavalta ei lupakirjan saamiseksi edellytettäisi tämän lain II osan 7 luvun 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua suoritettua toisen asteen koulutusta. Lain voimaantullessa kuljettajan tehtäviä hoitavat saisivat siten olemassa olevien kelpoisuuksiensa perusteella lupakirjan ja lisätodistuksen, jos he muutoin täyttävät tässä laissa säädetyt lupakirjaa ja lisätodistusta koskevat vaatimukset.

Säännöksen kahdeksas momentti sisältää erityissäännöksen merenkulun koulutuksen järjestäjistä, joilta edellytetään tämän lain myötä kansainvälisten vaatimusten mukaista hyväksyntää. Momentin nojalla koulutuksen järjestäjät saisivat antaa II osan 11 luvun 3 §:n mukaista merenkulun koulutusta ilman hyväksyntää siihen asti kunnes Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt päätöksen hyväksynnästä. Siirtymäsäännöksellä olisi tarkoitus varata koulutuksen järjestäjille riittävästi aikaa valmistella hakemuksia ja niihin liitettäviä asiakirjoja. Lisäksi varauduttaisiin siihen, että Liikenteen turvallisuusvirastolle voi tulla samaan aikaan useita hakemuksia, joiden käsittelemiseen menevää aikaa on vaikea etukäteen tarkasti arvioida, koska kyseessä on uusi toiminta. Tästä syystä nykyiset koulutuksen järjestäjät voisivat siirtymäsäännöksen mukaan jatkaa toimintaansa siihen asti kunnes hyväksyntäpäätös on annettu. Koska hyväksyntävaatimusta ei toistaiseksi ole ollut, koulutuksen järjestäjillä on lain voimaantulon jälkeen vuosi aikaa hakea hyväksyntää toiminnalleen, ja he saavat jatkaa koulutuksen antamista ilman lupaa siihen saakka, kun Liikenteen turvallisuusvirasto on käsitellyt heidän hakemuksensa.

Säännöksen yhdeksäs momentti mahdollistaisi sen, että ennen liikennepalvelulain voimaantuloa rautatiealan asiantuntijalääkäriin tehtävässä toiminut lääkäri voitaisiin hyväksyä IV osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti rautatielääkäriksi, vaikka hänellä ei olisi tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeuksia. Vastaavasti 20 momentissa säädettäisiin, että ennen liikennepalvelulain voimaantuloa rautatieliikenteen työterveyshuollon ammattihenkilöksi hyväksytty ja työterveyslääkäriin tehtävässä toiminut lääkäri voitaisiin hyväksyä IV osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti rautatielääkäriksi, vaikka hänellä ei olisi tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeuksia. Säännös olisi tarpeen sen turvaamiseksi, että siirtyminen vanhasta rautatielääkärijärjestelmästä uuteen olisi mahdollisimman sujuvaa.

Ehdotettuun lakiin sisältyy uutena merimieslääkäreitä koskevana vaatimuksena, että heillä tulee olla tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeudet. Säännöksen 10 momentti sisältäisi erityissäännöksen koskien niitä merimieslääkäreitä, jotka toimivat merimieslääkäriin tehtävässä ehdotetun lain voimaantullessa, mutta joilla ei ole erikoislääkäriin oikeuksia. Momentin nojalla tällainen merimieslääkäri myös jatkossa merimieslääkäriksi, vaikka hänellä ei ole erikoislääkäriin oikeuksia.

Viimeinen momentti sisältäisi yleisen säännöksen siitä, miten menetellään, jos muualla laissa, lakien nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai päätöksissä viitataan nyt kumottaviin lakeihin. Säännöksen mukaan, 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.

1.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta

3 §. Määritelmiä. Muutetaan pykälän 6 kohdan viittaukset kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetusta laista viittauksiksi lakiin liikenteen palveluista.

5 §. Ikävaatimukset. Pykälän 2 momentin viittaus ammattipätevyyslakiin muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden saavuttamista momentissa tarkoitettu ajo-oikeus olisi voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täytyisi.

Pykälän 3 ja 4 momentin viittaukset ammattipätevyyslakiin muutettaisiin viittauksiksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Asiallisesti säännökset säilyisivät ennallaan.

Pykälän 4 momentissa on huomioitu ammatillisen koulutuksen reformiin liittyvä muutostarve. Opintoviikot korvattaisiin osaamispileteillä. Perusteitaan säännös olisi ennallaan.

8 a §. Ajokorttiluvan, ajokortin ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvä palvelutehtävä. Kumotaan pykälä tarpeettomana säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 lukuun.

8 b §. Palvelutehtävää koskeva sopimus. Kumotaan pykälä tarpeettomana säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 lukuun.

8 c §. Ajokorttilupia, ajokortteja ja eräitä muita lupia koskevan hakemusasian vireille saattaminen ja eräät ilmoitukset. Kumotaan pykälä tarpeettomana säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 lukuun.

8 d §. Palvelun tuottajan luotettavuuden arviointi. Kumotaan pykälä tarpeettomana säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 lukuun.

9 §. Ajokorttiluvan hakeminen. Muutetaan pykälän 4 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

10 §. Hakemuksen liitteet. Muutetaan pykälän 1 momentin 2 ja 3 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

14 §. Ajokorttiluvan myöntäminen. Muutetaan pykälän 2 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

24 §. Ajokortin luovuttamisen edellytykset. Muutetaan pykälän 6 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

59 §. Muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetusoikeus. Muutetaan pykälän 6 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

65 §. *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus tieliikennelakiin ja 5 kohdan viittaus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyslakiin tarkistettaisiin viittauksiksi liikenteen palveluista annettuun lakiin, jonne kyseiset säännökset siirtyisivät. Ajoneuvoliikennerekisterin nimike pykälän 4 momentissa tarkistettaisiin rekisterin nimikkeen johdosta säännösten siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

73 a §. *Ulkomailla annetun ajokortin haltijaa koskevat säännökset.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

81 §. *Toimintaa koskevat ilmoitukset.* Muutetaan pykälän 4 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

101 §. *Ilmoitukset ajoneuvoliikennerekisteriin.* Pykälä ja sen otsikko tarkistettaisiin vastamaan rekisterin nimen muutosta.

1.3 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta

7 §. *Katsastusluvan myöntämisen edellytykset.* Muutetaan pykälän 1 momentin 10 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

13 §. *Katsastusluvan hakeminen.* Muutetaan pykälän 1 momentin 6 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

45 §. *Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

48 §. *Henkilörekisteritiedot.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

49 §. *Salassapitovelvollisuus.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

8 §. *Romuajoneuvojen siirto.* Muutetaan pykälän 2 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

9 §. *Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös.* Muutetaan pykälän 2 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

12 §. *Ajoneuvon siirtyminen kunnan omistukseen.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.5 Laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

7 §. *Ilmoittautuminen sopimuskumppaniksi.* Muutetaan pykälän 8 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

8 §. *Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus.* Muutetaan pykälän 6 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

28 §. *Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen.* Poistetaan pykälästä viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin.

1.6 Laki ajoneuvolain muuttamisesta

3 §. *Määritelmät.* Muutetaan pykälän 6 ja 30 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisterilain mukaisesta ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi lain liikenteenpalveluista mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

27 a §. *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset.* Liikennekaarisäädöshankkeen ensimmäiseen vaiheeseen sisältyi ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta annettu laki 321/2017, jolla täsmennettiin ja lisättiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuuksia esteettömien ajoneuvojen ja taksamittarien ja muiden järjestelmien osalta. Tarkoituksena oli, että nämä muutokset olisi ollut huomioituina eduskunnassa myöhemmin vireille tulleessa ajoneuvolain muutoksessa, mutta näiden samaan aikaan käsittelyissä olleiden muutostekstien yhteensovittaminen jäi tekemättä. Tämän seurauksena ajoneuvolain muutoksella (507/2017) on kumottu liikenteen palveluista annetussa laissa 320/2017 säädetyt määräyksenantovaltuudet. Nämä määräyksenantovaltuudet palautetaan tällä esityksellä.

94 §. *Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

95 §. *Liikenteen turvallisuusviraston oikeus muuttaa rekisteritietoja.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Jatkossa rekisteritietojen muuttamisesta säädetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 3 §:ssä.

1.7 Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutetaan pykälän 3 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä annetusta laista viittauksiksi lakiin liikenteen palveluista. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

4 §. *Veronalaiset ajoneuvot.* Muutetaan pykälän 3 momentin viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

10 §. *Perusvero.* Muutetaan pykälän 3 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

12 §. *Verosta vapaat ajoneuvot.* Muutetaan pykälän 1 momentin 6 kohdan viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

21 §. *Verolipun ja muun ilmoituksen tai päätöksen lähettäminen.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

34 §. *Yhdistettyjen kuljetusten tuki.* Muutetaan pykälän viittaus eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

56 §. *Viranomaiset.* Muutetaan pykälän 3 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

63 §. *Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisterilakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.8 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 ja 77 §:n muuttamisesta

70 §. *Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle.* Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

77 §. *Alukseen tehtävät merkinnät.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin. Muutetaan viittaus Euroopan yhteisöön viittaukseksi Euroopan unioniin.

1.9 Laki aluskiinnityslain muuttamisesta

23 §. *Lisätään* pykälän 4 momenttiin viittaus lain liikenteen palveluista V osaan.

40 §. *Muutetaan* pykälän 2 momentin viittaus suomalaiseen alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

44 §. *Muutetaan* viittaus alusrekisterilain 6 luvusta viittaukseksi liikennepalveluista annetun lain VI osan 2 lukuun.

1.10 Laki alusrekisterilain muuttamisesta

1 §. *Alusten rekisteröinti.* Alusrekisteri, alusrakennusrekisteri ja historiarekisteri sisällytetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jota pitää liikenteen turvallisuusvirasto. Rekisteriin merkitään jatkossakin suomalaiset kaupparenkulkuun käytettävät alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä, sekä tiedot rakenteilla olevista aluksista ja historiatiedot siten kuin alusrekisterilaissa ja laissa liikenteen palveluista V osassa tarkemmin säädetään. Ahvenanmaan valtionvirasto pitää jatkossakin rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa, sekä näiden alusten osalta historiarekisteriä. Tällä lakimuutoksella ei ole vaikutusta Ahvenanmaan valtion viraston rekisterinpitovelvollisuuksiin. Maininta rekisterialueista siirretään kumottavasta 4 §:stä tähän pykälään. Lisäksi momentissa todettaisiin, että lain 9-12 §:ä sovellettaisiin ainoastaan Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenteen turvallisuusviraston osalta vastaavat säännökset löytyisivät liikenteen palveluista annetusta laista.

Ehdotettuun 3 momenttiin lisättäisiin kumottavasta 4 §:stä maininta siitä, että myös aluksen kotipaikasta säädetään merilaissa (167/39).

2 §. *Vapaaehtoinen rekisteröinti.* Muutettaisiin pykälän viittaus alusrekisteriin yleiseksi viittaukseksi rekisteriin. Edellä 1 §:stä käy ilmi, mitä rekisterillä tarkoitetaan.

3 §. *Rakenteilla olevien alusten rekisteröinti.* Muutettaisiin pykälän viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin. Kumottavasta 4 §:stä siirrettäisiin maininta siitä, että omistaja voi valita, kumman rekisterialueen rekisteriin rakenteilla oleva alus merkitään.

4 §. *Rekisteriviranomaiset ja rekisterialueet.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Ne osat, jotka pykälästä on tarpeen säilyttää, on siirretty edellä kerrotuin tavoin muihin pykäliin.

6 §. *Aluksen käyttäminen kauppamerenkulkuun.* Muutettaisiin pykälän viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

8 §. *Suhde muihin rekistereihin.* Muutettaisiin pykälän viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

2 luku: Alusten rekisteröintiä ja rakenteilla olevien alusten merkitsemistä rekisteriin koskevat säännökset

Luvun nimi muutettaisiin rekisteriuudistuksen johdosta.

9 §. *Rekisteriin tehtävät merkinnät.* Muutettaisiin pykälän otsikko sekä pykälän viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin. Lisäksi pykälän 1 momentissa todettaisiin soveltamisala, jonka mukaan pykälän 2 - 5 momenttien sovellettaisiin jatkossa Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenneasioiden rekisteriin tehtävistä merkinnöistä säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvussa.

10 §. *Rakenteilla olevista aluksista rekisteriin tehtävät merkinnät.* Muutettaisiin pykälän otsikko sekä pykälän viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin. Lisäksi pykälän 1 momentissa todettaisiin soveltamisala, jonka mukaan pykälän 2-5 momenttien sovellettaisiin jatkossa Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenneasioiden rekisteriin tehtävistä merkinnöistä säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvussa.

11 §. *Rekisteriviranomaiselle jätettävien asiakirjojen kieli.* Muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan sisältöä, eli kyse on asiakirjojen kielestä Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Alusrekisteritietojen rekisteröinnistä liikenneasioiden rekisteriin säädetään jatkossa lain liikenteen palveluista V osassa.

12 §. *Virheen korjaaminen.* Muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan sisältöä, eli kyse on virheen korjaamisesta Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä.

13 §. *Vahingon korvaaminen.* Muutettaisiin pykälän viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

14 §. *Ilmoitusvelvollisuus rekisteriin.* Muutettaisiin pykälän otsikko rekisteriuudistuksen takia.

15 §. *Hakemus omistusoikeuden kirjaamiseksi.* Muutettaisiin pykälän viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

17 §. *Ulkomailta siirtyneen aluksen rekisteröinti.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

19 §. *Rekisteröinti kaksoisluovutuksessa.* Muutettaisiin pykälän viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

20 §. *Rekisteröintihakemus.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaus alusrekisteriin yleisesti rekisteriin.

28 §. *Rekisteriasian ratkaiseminen ja toimituskirja.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

5 luku: Aluksen ja rakenteilla olevan aluksen poistaminen rekisteristä.

Muutettaisiin otsikon viittaukset alusrekisteriin ja alusrakennusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

30 §. *Rekisteristä poistamisen edellytykset.* Muutettaisiin pykälän otsikon viittaus alusrekisteriin viittaukseksi yleisesti rekisteriin.

31 §. *Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaus alusrekisteriin viittaukseksi yleisesti rekisteriin.

32 §. *Rekisteristä poistamisen lisäedellytykset.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaus alusrekisteriin viittaukseksi yleisesti rekisteriin.

33 §. *Kansallisuuskirjan palauttaminen.* Muutettaisiin pykälän viittaus alusrekisteriin viittaukseksi yleisesti rekisteriin.

34 §. *Rakenteilla olleen aluksen valmistumisen merkitseminen rekisteriin.* Siltä osin, kun alusrakennusrekisterin ja alusrekisteri yhdistyvät liikenneasioiden rekisteriin, tieto rakenteilla olleen aluksen valmistumisesta on jatkossa merkittävä liikenneasioiden rekisteriin. Rekisterissä on säilytettävä tieto aluksen kiinnityksestä, ulosmittauksesta turvaamistoimenpiteestä. Muutettaisiin viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi yleisesti rekisteriin.

35 §. *Alusrakennusrekisteristä poistamisen lisäedellytykset.* Kumottaisiin pykälä tarpeettomana. Rakenteilla olleeseen alukseen liittyvän kiinnitys-, ulosmittaus- taikka muun merkinnän säilyttämisestä rekisterissä säädetään lain 34 §:ssä.

43 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus 34 §:ään poistettaisiin tarpeettomana.

1.11 Laki arvonlisäverolain 73 §:n muuttamisesta

73 §. Muutettaisiin pykälän 2 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.12 Laki asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta

96 §. *Tietojen saanti viranomaiselta, yhteisöltä ja yksittäiseltä henkilöltä.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 14 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.13 Laki autoverolain muuttamisesta

1 §. Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista. Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteristä.

29 §. Muutettaisiin pykälän 1 ja 2 momenttien viittaukset ajoneuvorekisteriin viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

34 e §. Muutettaisiin pykälän 3 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.14 Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain muuttamisesta

3 §. Muutettaisiin pykälän 17 kohdan viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

4 §. Pykälä kumottaisiin, koska säännökset esitetään siirrettäviksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 9 luvun 1 ja 2 pykäliksi.

1.15 Laki Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain 45 §:n muuttamisesta

45 §. *Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta.* Muutettaisiin 1 momentin 2 kohdan viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi aluksia koskeviin rekistereihin.

1.16 Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta

Ehdotetut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämiin rekistereihin liittyvän sääntelyn muuttamisesta ja kyseisen sääntelyn säädöstekniikasta. Tehdyt muutokset saattavat yksinkertaistaa tiedonsaantioikeuksia koskevaa sääntelyä. On kuitenkin huomattava, että muutokset eivät kavenna muiden viranomaisten tiedonsaantioikeuksia Liikenteen turvallisuusviraston rekisteristä.

13 §. *Poliisin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä.* Kumottaisiin pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin tarpeettomana. Lakiin ei tarvita erillistä viittausta poliisin tiedonsaantiin liikenneasioiden rekisteristä, koska liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvun 6 § sisältää jo tällaisen säännöksen.

Samoin pykälän 1 momentin 3 kohta kumottaisiin tarpeettomana.

Poistettaisiin pykälän 1 momentin 10 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteriin. Vesikulkuneuvorekisteri sisällytetään osaksi lain liikenteen palveluista V osan mukaista liikenneasioiden rekisteriä. Tietojen saamisesta liikenneasioiden rekisteristä säädetään momentin 1 kohdassa. Momentissa säädettäisiin jatkossa tiedonsaantioikeudesta Ahvenanmaan huvivienerekisteristä.

19 §. *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista. Kohdassa mainittuja tietoja saisi nykyisen tavoin tarpeellisuusvaatimuksen täytyessä toisin kuin uudessa 1 kohdassa, jossa edellytyksenä on asetettu tietojen välttämättömyys.

1.17 Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta

Ehdotetut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämiin rekistereihin liittyvän sääntelyn muuttamisesta ja kyseisen sääntelyn säädöstekniikasta. Tehdyt muutokset saattavat yksinkertaistaa tiedonsaantioikeuksia koskevaa sääntelyä. On kuitenkin huomattava, että muutokset eivät kavenna muiden viranomaisten tiedonsaantioikeuksia Liikenteen turvallisuusviraston rekisteristä.

22 §. *Rajavartiolaitoksen oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä.* Kumottaisiin pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin tarpeettomana. Lakiin ei tarvita erillistä viittausta rajavartiolaitoksen tiedonsaantiin liikenneasioiden rekisteristä, koska liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvun 6 § sisältää jo tällaisen säännöksen.

Poistettaisiin pykälän 1 momentin 5 kohdasta viittaus alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämä alusrekisteri sisällytetään osaksi lain liikenteen palveluista V osan mukaisesti liikenneasioiden rekisteriä. Kohdassa tarkoitettu oikeus saada tarpeellisia tietoja koskisi jatkossa tiedonsaantia Ahvenanmaan valtionvirastolta.

Pykälän 1 momentin 9 kohta kumottaisiin myös tarpeettomana.

Poistetaan pykälän 1 momentin 19 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteriin. Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämä vesikulkuneuvorekisteri sisällytetään osaksi lain liikenteen palveluista V osan mukaista liikenneasioiden rekisteriä. Kohdassa tarkoitettu oikeus saada tarpeellisia tietoja koskisi jatkossa tiedonsaantia Ahvenanmaan valtionvirastolta.

28 §. *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Muutettaisiin 1 momentin 1 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteriläistä ja ilmaisulaista viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista ja sidotaan tietojen luovutus välttämättömyysellytykseen, koska luovutettavia tietoja ei ole lueteltu.

1.18 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta

Ehdotetut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämiin rekistereihin liittyvän sääntelyn muuttamisesta ja kyseisen sääntelyn säädöstekniikasta. Tehdyt muutokset saattavat yksinkertaistaa tiedonsaantioikeuksia koskevaa sääntelyä. On kuitenkin huomattava, että muutokset eivät kavenna muiden viranomaisten tiedonsaantioikeuksia Liikenteen turvallisuusviraston rekisteristä.

13 §. *Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 3 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin. Tullin oikeus tiedonsaantiin liikenneasioiden rekisteristä muutettaisiin vastaamaan esityksessä yleisesti käytettyä sanamuotoa, jolloin tiedonsaantioikeus sidottaisiin välttämättömyysedellytykseen.

Poistetaan pykälän 1 momentin 15 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa tarkoitettuun vesikulkuneuvorekisteriin, koska kyseinen rekisteri sisällytetään liikenneasioiden rekisteriin.

Kumotaan pykälän 1 momentin 16 kohta tarpeettomana.

Muutettaisiin pykälän 1 momentin 17 kohdan tietojensaantioikeus koskemaan Ahvenanmaan valtionvirastoa

Kumotaan pykälän 1 momentin 18 kohta tarpeettomana.

17 §. *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Muutetaan pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin ja viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin.

1.19 Laki hätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta

Ehdotetut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämiin rekistereihin liittyvän sääntelyn muuttamisesta ja kyseisen sääntelyn säädöstekniikasta. Tehdyt muutokset saattavat yksinkertaistaa tiedonsaantioikeuksia koskevaa sääntelyä. On kuitenkin huomattava, että muutokset eivät kavenna muiden viranomaisten tiedonsaantioikeuksia Liikenteen turvallisuusviraston rekisteristä

19 §. *Tiedonsaantioikeus rekistereistä.* Kumottaisiin pykälän 1 momentin 4 kohta tarpeettomana. Liikennelupien myöntäminen siirrettiin ELY-keskuksilta Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa.

Muutettaisiin pykälän 1 momentin 6 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

Kumotaan pykälän 1 momentin 13 kohta tarpeettomana. Alusrekisterin tiedot ovat liikenteen rekisteriuudistuksen myötä osa liikenneasioiden rekisteriä Ahvenanmaata luukuun ottamatta.

Pykälän 1 momentin 14 kohtaa muutettaisiin niin, että siinä käsiteltäisiin tiedonsaantioikeutta Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämän alusrekisterin osalta.

20 §. *Tietojen luovuttaminen.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin 2 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.20 Laki ilmailulain muuttamisesta

3 §. *Toimivaltainen viranomainen.* Kumotaan pykälän 2 momentti säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

7 §. *Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset.* Muutetaan 1 momentin johdantolauseita siten, että siinä viitataan ilmailulain lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Liikenteen palvelulaissa säädetään jatkossa lentomiestien luvista, ilmakuljetuksesta ja lentotyöstä, joten sotilasilmailun poikkeusten osalta on myös viitattava siihen.

12 §. *Luvun soveltamisala ja suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

13 §. *Perustietojen tallettaminen rekistereihin.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa rekisteriin talletettavista yleisistä tiedoista säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvun 1 §:ssä.

14 §. *Tietojen tallettaminen ilma-alusrekisteriin.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa rekisteriin talletettavista ilma-alusta koskevista tiedoista säädetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 3 §:ssä.

15 §. *Tietojen tallettaminen lupakirjarekisteriin.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 2 §:ssä.

16 §. *Ilma-aluksen rekisteritunnus ja rekisteröimistödistus.* Muutetaan pykälän viittaus ilma-alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

17 §. *Rekisteröintioikeus.* Muutetaan pykälän viittaus ilma-alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

19 §. *Väliaikainen rekisteröinti.* Muutetaan pykälän viittaus ilma-alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

20 §. *Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset.* Muutetaan pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus ilma-alusrekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa tarkoitettuun rekisteriin.

21 §. *Tietojen säilyttäminen.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa rekisteritietojen säilytysajoista säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvun 6 §:ssä.

22 §. *Ilma-aluksen poistaminen liikenneasioiden rekisteristä.* Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteriin viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

23 §. *Tietojen poistaminen lupakirjarekisteristä.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa rekisteritietojen poistamisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 6 §:ssä.

24 §. *Liikenteen turvallisuusviraston oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

25 §. *Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa tietojen luovuttamisen yleisistä edellytyksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvun 1 §:ssä.

26 §. *Julkisten tietojen yksittäisluovutus.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa tietojen luovuttamisen yleisistä edellytyksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvun 3 §:ssä.

27 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

28 §. *Tietojen luovuttaminen teknisen käyttöyhteyden avulla.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa sähköisestä tiedon luovuttamisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvun 1 §:ssä.

29 §. *Tietojen edelleen luovuttaminen.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Tiedon edelleen luovuttamista ja sen rajoituksia koskee jatkossa se, mitä siitä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvussa.

30 §. *Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa tietojen luovuttamisen rajoituksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 3 luvussa, ja yleisistä rajoituksista erityisesti 3 luvun 7 §:ssä.

31 §. *Arkaluonteisten tietojen luovuttaminen.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Arkaluonteisten tietojen luovuttamisesta toiselle viranomaiselle säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvun 6 §:ssä.

46 §. *Luvan myöntäjä.* Pykälästä muutetaan siten että siitä poistetaan matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntämistä koskevat säännökset niiden siirtyessä lakiin liikenteen palveluista.

47 §. *Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit.* Pykälästä poistetaan viittaukset lentäjän lupakirjaan sekä siihen liittyviin kelpuutuksiin, tarkastuslentäjän hyväksyntään ja kauko-ohjaajan lupakirjaan kelpuutuksineen, koska näistä säädetään jatkossa vain liikenteen palveluissa.

50 §. *Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin.* Pykälään muutetaan siten että siihen lisätään terveydenhuollon ammattihenkilö. Pykälää muutetaan siten, että terveydenhuollon ammattihenkilöllä on jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä velvollisuus salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa luvan saamiseen mahdollisesti vaikuttavista seikoista. Terveydenhuollon ammattihenkilölle lisätään lisäksi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

51 §. *Ulkomainen lupakirja.* Pykälän 1 momenttia muutetaan, kun lentäjän pätevyysvaatimukset siirretään ilmailulaista liikenteen palveluista annettavaan lakiin. Pykälä koskee jatkossa muiden 4 luvussa tarkoitettujen henkilö lupien hyväksymistä. Muutos ei aiheuta muutoksia nyt sovellettavaan menettelyyn.

54 §. *Lento-oppilas.* Pykälässä viitataan liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 luvun 5 §:ään, jonka säännöksiä sovelletaan jatkossa lento-oppilaaseen myös harrasteilmailun koulutustoiminnan osalta.

62 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin kohdat 1–6, 9, sekä 12 ja 13 säännökset siirretään liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jäljelle jäävät kohdat numeroidaan uudelleen.

63 §. *Liikennelupa.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

64 §. *Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

65 §. *Julkinen palveluvelvoite.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

66 §. *Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

67 §. *Lentoliikenne käyttörajoituksia sisältävällä reitillä.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

68 §. *Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

69 §. *Lentoliikenne Suomen alueen yli.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

70 §. *Lentotyö ja lentomiehistön koulutus.* 70 pykälää muutetaan siten että siihen yhdistetään lentotyö ja lentomiehistön koulutus ja viitataan liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 luvun 6 §:n säännöksiin, joita sovelletaan lentotyöhön ja ohjaamomiehistön lento- ja teoria-koulutukseen. Pykälän 6 momentin viittaus ilma-alusrekisteriin muutetaan viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

71 §. *Lentokoulutuslupa.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

73 §. *Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

122 §. *Hätäpaikannuslähetinrekisteri.* Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

136 §. *Vahingonkorvausvastuu.* Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

14 luku: Lupia, ilmoituksia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

Luvun nimeen lisätään ilmoitukset ottaen huomioon 146 ja 147 §:ään esitettävät muutokset.

141 §. *Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.* Pykälän 1 momentin kohdat 6 ja 12 kumotaan säännösten siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Lisäksi 1 momenttiin lisätään uutena nimikkeenä lento- ja koulutusorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä.

143 §. *Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen tai tehtävässä toimimisen kieltäminen.* Pykälän nimike muutettaisiin kattamaan myös lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä toimimisen kieltäminen. Pykälän ensimmäisen momentin säännöksiin lisättäisiin mahdollisuus kieltää lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavissa tehtävissä toimiminen silloin kun pykälän alakohdissa luetellut edellytykset täyttyvät. Momentin toiseen kohtaan lisättäisiin edellä mainituksi edellytykseksi tehtävän suorittamiseksi asetettujen vaatimusten täyttymättä jääminen. Momentin 5 kohtaan muutetaan luvan haltija henkilöksi, jotta myös muuhunkin kuin luvan haltijaan voidaan ulottaa vaatimus kyvyttä ja halusta noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

146 §. *Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksen varaiseen toimintaan puuttumiseksi.* Pykälän nimikkeeseen lisätään ilmoituksen varainen toiminta. Muutos on seurausta muuttuvista EU asetuksista, jotka mahdollistavat tiettyjen ohjaamomiehistön lupakirjojen ja kelpuutusten kouluttamisen ilmoituksen varaisesti, ilman lentokoulutuslupaa. Ilmoituksen varainen toiminta laajennetaan koskemaan myös tiettyjä kansallisia koulutusmuotoja. Vastaava ilmoitusmenettely on mahdollista myös tietyissä lentotoiminnan muodoissa. Pykälän 1 momentin 8 kohdasta poistetaan lentokoulutusluvan haltija, sitä koskevan sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

147 §. *Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus.* Pykälän 1 momentti muutetaan kattamaan myös sellaiset toimijat, jotka toimivat ilmoituksen varaisesti eivätkä ole luvan haltijoita. Toinen muutos koskee sitä, mitä normeja vasten toimijan toimintaa arvioidaan. Voimassa olevan säännöksen mukaan huomautus tai varoitus voidaan antaa sellaiselle, joka jättää noudattamatta ilmailulaissa tarkoitettua hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa. Ilmailun toimintaa koskevat normit annettiin Suomessa perinteisesti viranomaisen teknisinä määräyksinä, joilla pantiin täytäntöön kansainväliset ilmailun standardit. Kun ilmailussa toimivalta on siirtynyt yhä vahvemmin EU:lle, suuri osa ilmailussa noudatettavista säännöistä on annettu EU-asetuksina. Esimerkiksi lentosäännöt oli aiemmin vahvistettu ilmailumääräyksenä, nykyään EU:n komission asetuksena. Jos edelleen halutaan, että näiden ilmailua koskevien teknis-operatiivisten sääntöjen rikkomisesta voitaisiin seuraamuksena antaa huomautus tai varoitus, on viittaus määräyksiin, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa, riittämätön. Tämän vuoksi sanamuotoa on muutettu niin, että huomautus tai varoitus voitaisiin antaa tilanteessa, jossa toimija ei noudata säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa.

Tarkoituksena on, että nämä seuraamukset ovat käytössä nimenomaan ilmailutoimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta eli ilmailulain, liikenteen palvelulain ilmailua koskevien säännösten sekä EU:n ilmailulainsäädännön rikkomisesta.

148 §. *Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen.* Pykälän nimikkeeseen lisätään luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutetaan niin, että toiminnan arvioinnissa otetaan huomioon lupaehtojen ja toimintaa koskevien määräysten lisäksi myös toimintaa koskevat säännökset.

Pykälään lisätään mahdollisuus kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai väliaikaisesti sellainen toiminta, jonka harjoittamiseen riittää ilmoitus. Muutos on seurausta muuttuvista Euroopan unionin asetuksista, jotka mahdollistavat tiettyjen ohjaamomiehistön lupakirjojen ja kelpuutusten kouluttamisen ilmoituksen varaisesti, ilman lentokoulutuslupaa. Vastaava kansallisessa toimivallassa oleva toiminta voitaisiin jatkossa sallia myös ilmoituksenvaraisesti. Säännöksellä halutaan selkeästi tuoda esille viranomaisen oikeus kieltää toiminta, vaikka toiminnan käynnistämiseen ei tarvittaisi viranomaisen lupaa. Toiminnan kieltämisen edellytykset vastaisivat pykälän 1 momentissa määriteltyjä luvan peruuttamisen edellytyksiä.

Kuten 147 §:ssä, tässä pykälää muutetaan siis niin, että toimijan toimintaa arvioidaan lupaehtojen ja toimintaa koskevien määräysten lisäksi myös toimintaa koskevia säännöksiä vasten.

153 §. *Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus.* Pykälän 7 momenttia muutetaan siten, että poistetaan pykälän sisäinen viittaus ja lisätään viittaus liikenteen palveluista annetun lain V osaan henkilötietojen käsittelyyn soveltuvista säännöksistä. Lisäksi poistetaan henkilötietojen käsittelyä koskevat viittaukset yleislakeihin tarpeettomina.

160 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Kumotaan pykälän 1 momentin 2 kohta säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

163 §. *Tehtävien siirto päteville yksiköille ja harrasteilmailun järjestölle.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

164 §. *Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

165 §. *Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu.* Muutetaan pykälän viittaus ilmausrekisteristä viittaukseksi liikenteen asioiden rekisteriin.

174 §. *Virkavastuu.* Pykälään lisätään viittaus luvan myöntämistä koskevaan 46 §:ään.

178 §. *Ilmailurikkomus.* Pykälän 1 momentin 12 kohdan säännös siirretään liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 1 §:n 4 momenttiin, joten 12 kohta esitetään kumottavaksi.

Pykälän 1 momentin 13 kohdassa on poistettu viittaus 71 §:ään, joka kumotaan. Kohtaa on täydennetty siten, että myös ilmoituksen varainen toiminta tulee huomioitua. Täydennys koskee toimintaa ilman ilmoitusta, silloin kun ilmoitus edellytetään ja toimimista vastoin kyseistä toimintaa koskevia säädöksiä tai määräyksiä.

181 §. *Muutoksenhaku.* Toisen momentin toiseen kohtaan lisätään päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta, joihin voisi jatkossa hakea muun kuin viranomaisen tekeminä päätöksinä oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Kohdasta poistetaan matkustamomiehistöä koskevat päätökset, koska niistä säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetussa laissa.

1.21 Laki jätelain 59 §:n muuttamisesta

59 §. *Romutustodistus ja ajoneuvon lopullinen rekisteristä poistaminen.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.22 Laki kalastuksesta Tenojoen vesistössä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta

14 §. *Tenojoen vesistön venerekisteri.* Muutettaisiin pykälän viittaukset lakiin vesikulkuneuvorekisteristä ja sitä koskevasta vesikulkuneuvorekisteristä annetusta laista viittauksiksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

15 §. *Veneen rekisteröinti.* Muutettaisiin pykälän 6 momentin viittaukset vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 28§:stä viittauksiksi liikenteen palveluista annetun lain rekisteröintitehtävien ulkoistamista koskevaan IV osan 4 lukuun.

1.23 Laki kalastuslain 95 §:n muuttamisesta

95 §. *Kalataloushallinnon rekisterien pitäjiä oikeus saada tietoja viranomaisilta.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.24 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta

5 §. *Maksun määrä ja perusteet.* Muutettaisiin pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

6 §. *Maksun määrääminen.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.25 Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta

1 §. *Lain soveltamisala.* Voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain (1412/2015) 1 §:ssä säädettyä lain soveltamisala pysytettäisiin nykyisellään. Laki koskisi ehdotettavalla tavalla muutettuna pääosin ainoastaan metro- ja raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallintointia sekä rataverkon haltijaa. Metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta säädettäisiin muutoin jatkossa laissa liikenteen palveluista. Pykälässä määriteltäisiin rataverkon haltija, joka voisi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka on vastuussa metro- ja raitiorataverkon hallinnasta. Ottaen huomioon metro- ja raitiorataverkon liikennepoliittinen ja yhteiskunnallinen merkitys ja verkon hallintaan liittyvät taloudelliset vastuut luonnollinen henkilö ei voisi olla rataverkon haltija. Rataverkon haltija vastaisi käsitteenä rautatiejärjestelmän rataverkon haltijaa. Nykyisin ainoa metro- ja raitiorataverkon haltija on Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL).

2 §. *Määritelmät.* Kumottaisiin pykälä tarpeettomana ottaen huomioon soveltamisalaa koskevan edellisen pykälän muutokset ja liikenteen harjoittamisen siirtymisen liikenteen palveluista annettavaan lakiin.

3 §. *Rataverkon haltijaa koskevat vaatimukset.* Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 3 §:ää. Pykälää ei muutettaisi sisällöllisesti muutoin kuin poistamalla pykälän 4 kohta, jonka nojalla edellytetään, että liikenneturvallisuustehtäviin määrätty henkilöt

täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä. Vaatimus ei olisi enää tarpeellinen, koska 8 § kumottaisiin eikä laissa ei enää säädettäisi liikenneturvallisuustehtävistä. Voimassa olevassa laissa tarkoitettuja liikenteenohjaustehtäviä hoitavien metrojunan, raitiovaunun tai radan kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajan kelpoisuusvaatimuksista säädettäisiin jatkossa liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 luvun 7 §:ssä. Käsitteen ”toiminnanharjoittaja” sijasta pykälässä käytettäisiin käsitettä ”rataverkon haltija”, koska pykälä rajattaisiin koskemaan ainoastaan rataverkon haltijaa koskevia vaatimuksia. Pykälän 5 ja 6 kohta numeroitaisiin uudelleen.

4 §. Rataverkon haltijaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 4 §:ää. Myöskään tätä pykälää ei muutettaisi sisällöllisesti muutoin kuin muuttamalla pykälän otsikko ja poistamalla pykälän säännöksissä viittaukset liikenteen harjoittamiseen ja liikenteenharjoittajaan. Samoin tässä pykälässä muutettaisiin 3 §:ää vastaavasti käsite ”toiminnanharjoittaja” käsitteeksi ”rataverkon haltija”. Viittaukset 3 §:n kohtiin päivitetään 3 momentissa vastaamaan uutta numerointia.

5 §. Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 5 §:ää eikä sitäkään muutettaisi sisällöllisesti. Käsite ”toiminnanharjoittaja” muutettaisiin 2 ja 4 §:ä vastaavalla tavalla sekä otsikossa että 1 - 4 momentissa.

6 §. Rataverkon haltijan vastuu. Pykälä vastaisi soveltuvien osin voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 6 §:ää. Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin siten, että rataverkon haltijan vastuu rajattaisiin koskemaan vastuuta metro- ja raitiorataverkon turvallisuutta ja sen käytön turvallisuutta. Käsite ”toiminnanharjoittaja” muutettaisiin 2 - 5 §:ä vastaavalla tavalla sekä otsikossa että 1 momentissa.

7 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 7 §:ää. Pykälää ei muutettaisi sisällöllisesti muuten kuin rajaamalla se koskemaan rataverkon haltijaa. Pykälässä myös määriteltäisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmä, koska voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain määritelmät käsittävä 2 § kumottaisiin.

8 §. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset. Pykälä kumotaan.

9 §. Rataverkon liikenteenohjaus. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 9 §:ää. Pykälää ei muutettaisi sisällöllisesti. Pykälässä määriteltäisiin toiminnanharjoittaja sellaisena kuin käsitettä käytettäisiin pykälässä. Liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä vastaavalla toiminnanharjoittajalla tarkoitettaisiin pykälässä kaupunkiraideliikennettä harjoittavaa kunnallista liikelaitosta tai muuta yhteisöä tai rataverkon haltijaa. Toiminnanharjoittajan käsite on määritelty vastaavalla tavalla voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain kumottavassa 2 §:ssä.

10 §. Rekisteri. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 10 §:ää siten muutettuna, että pykälässä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämä rekisteri rajattaisiin koskemaan metro- ja raitiorataverkkoa ja rataverkon haltijaa. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajia koskevasta rekisteristä säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain V osassa.

12 §. Valvonta. Pykälän 2 momentin 2 kohtaa muutettaisiin siten, että Liikenteen turvallisuusviraston valvonta rajattaisiin koskemaan rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan turvallisuus-

johtamisjärjestelmän valvonnasta säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 luvussa.

13 §. Viranomaisvalvonnan suorittaminen. Pykälän 2 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että säännös ei koskisi kaupunkiraideliikenteen harjoittajan toimitiloja. Vastaavasti momentin 4 kohtaa muutettaisiin siten, että se rajattaisiin koskemaan ainoastaan rataverkon haltijan hallinnassa tai käytössä olevia tietoja. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että momentissa tarkoitettun asiantuntijan edellytettäisiin olevan perehtynyt kaupunkiraideliikennettä koskeviin vaatimuksiin.

15 §. Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen. Pykälän 1 momentti vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 15 §:n 1 momenttia. Pykälässä tarkoitettu ilmoittamisvelvollisuutta täsmennettäisiin siten, että koskisi 9 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajaa, joka olisi joko rataverkon haltija tai metro- ja raitioliikenteen harjoittaja.

16 §. Onnettomuutta ja vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö. Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin 15 §:n 1 momenttia vastaavalla tavalla siten, että momentissa tarkoitettu kielto koskisi 9 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajaa.

17 §. Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet. Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin 15 §:n 1 momenttia ja 16 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla siten, että toiminnanharjoittajalla tarkoitettaisiin 9 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajaa. Ehdotettu laki koskisi pääosin ainoastaan rataverkon hallintaa ja rataverkon haltijaa. Ainoastaan lain 9, 15 §:n 1 momentti, 16 §:n 2 momentti, 17 § ja 21 § koskisivat rataverkon haltijan lisäksi kaupunkiraideliikenteen harjoittajaa, jota koskevat muut säännökset siirrettäisiin liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 lukuun.

18 §. Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 18 §:ää siten muutettuna, että pykälässä tarkoitettut velvollisuudet rajattaisiin koskemaan ainoastaan rataverkon haltijaa, ja pykälän uudessa 3 momentissa säädetäisiin vastaavasta alemmanasteisen sääntelyn antamismahdollisuudesta kuin lakiin liikenteen palveluista eriytetystä kaupunkiraideliikenteen harjoittajan varautumisvelvollisuutta koskevassa II osan 6 luvun 8 §:ssä, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettavien normaaliolojen häiriötilanteeseen varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

19 §. Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 19 §:ää siten muutettuna, että pykälässä säädetyt velvoitteet koskisivat rataverkon haltijaa toiminnanharjoittajan sijasta. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan osalta säännökset siirrettäisiin liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 lukuun.

21 §. Vuosimaksu. Pykälän 1 momentissa täsmennettäisiin toiminnanharjoittajan käsitettä 15 §:n 1 momenttia, 16 §:n 2 momenttia ja 17 §:ää vastaavalla tavalla. Vuosimaksun määrää samalla tarkistettaisiin sen takia, että laki koskee myös raitioliikennettä 1 päivästä tammikuuta 2018 alkaen. Viittaus kaupunkiraideliikennettä koskevaan rekisteriin muutettaisiin viittauksiksi viraston ylläpitämään 10 § tarkoitettuun ja rekisteriin ja liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin tekemällä momenttiin kielellinen korjaus. Momentissa tarkoitettu maksu muutettaisiin vuosimaksuksi.

23 §. Rangaistussäännökset. Voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 23 §:n 1 momenttia muutettaisiin rajaamalla säännöksessä tarkoitettu teko koskemaan ainoastaan asiatonta liikkuamista tai oleskelua metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä. Teon tunnusmerkistö pysytettäisiin nykyisellään. Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen laissa säädettyjen edellytysten puuttuessa säädettäisiin rangaistavaksi liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 1 §:ssä.

1.26 Laki kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta

1 §. Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaukset ilma-alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin.

3 §. Muutettaisiin pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin.

1.27 Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3 b ja 12 §:n muuttamisesta

3 b §. *Kuljettajantutkintotoimintaa koskeva sopimus.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 5 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

12 §. *Henkilörekisteritiedot.* Poistettaisiin pykälästä viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin tarpeettomana.

1.28 Laki laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta

1 §. Muutettaisiin pykälän viittaus alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

6 §. Lisättäisiin pykälän 2 momenttiin viittaus liikenneasioiden rekisteriin.

1.29 Laki laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta

11 §. *Poikkeuksellinen tekninen keksintö.* Muutettaisiin pykälän viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

1.30 Laki laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta

5 §. *Merimiesluettelo.* Merimiesluetteloä pidettäisiin jatkossa osana liikenteen palveluista annetun lain V osassa tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä.

8 §. *Merimiesluetteloön sisältyvien tietojen käsittely.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Rekisteritietojen käsittelystä säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osassa.

1.31 Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta

3 §. Määritelmät. Pykälän 3 kohdan merimieslääkäriin määritelmän viittaus lääkäriin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annettuun lakiin muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin.

9 §. Laivaväen lääkärintodistus. Pykälän 4 momentti, jonka mukaan sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaa laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeen, ehdotetaan kumottavaksi. Jatkoa mallilomakkeen vahvistaisi Liikenteen turvallisuusvirasto määräyksessään ehdotetun lain IV osan 3 luvun 3 §:n 3 momentin nojalla.

1.32 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

1 §. Lain soveltamisala. Pykälän 1 momentista poistettaisiin soveltamisalasta laivaväen pätevyudet. Ehdotuksen mukaan pätevyyksistä säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvussa.

3 §. Viittaukset muuhun lainsäädäntöön. Pykälän 3 ja 4 momentissa olevat luonteeltaan informatiiviset säännökset kumottaisiin tarpeettomina.

2 luku. Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito.

Luvun otsikosta poistettaisiin maininta laivaväen pätevyydestä, koska kyseessä olevasta laista kumottaisiin laivaväen pätevyyskoskeva sääntely.

5 §. Turvallinen miehitys. Pykälän 4 momentista poistettaisiin maininta laivaväen pätevyyksistä, koska kyseisistä asioista säädettäisiin jatkossa liikenteen palveluista annetussa laissa.

15 §. Huviveneen kuljettajan pätevyyskirja. Pykälässä säädettäisiin voimassa olevan lain 15 §:n 4 momenttia vastaavasti huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta. Muilta osin voimassa olevassa 15 §:ssä säädetyistä laivaväen pätevyyksistä säädettäisiin jatkossa liikenteen palveluista annetussa lain II osan 10 luvussa.

16 - 21 §. Kyseessä olevat laivaväen pätevyyskoskevat pykälät ehdotetaan kumottaviksi, koska laivaväen pätevyyksistä säädettäisiin jatkossa liikenteen palveluista annetussa lain II osan 10 luvussa.

22 §. Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen. Pätevyyskirjojen säilyttämis- ja esittämisvelvollisuutta koskeva pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Asiasta säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 17 §:ssä.

24 §. Aluksen päällikön vähimmäisikä. Pykälä kumottaisiin. Vähimmäisiästä ehdotetaan säädettäväksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 9 §:ssä.

33 §. Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat. Pykälästä kumottaisiin 2 momentti. Asiasta säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 17 §:ssä. Lisäksi pykälän otsikkoa muutettaisiin, koska pykälässä ei enää säädettäisi toimitettavista ilmoituksista.

39 §. Merenkulkurikkomus. Pykälästä kumottaisiin pätevyyssäännösten rikkomista koskevat 1 momentin 4, 5 ja 7 kohta. Rangaistussäännökset tältä osin sisältyisivät jatkossa liikenteen palveluista annettuun lakiin.

41 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentista poistettaisiin viittaus pätevyyskirjan peruuttamista koskevaan 20 §:ään. Pätevyyskirjan peruuttamisesta säädettäisiin liikenteen palveluista annetussa laissa.

1.33 Laki liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Muutettaisiin viittaus ajoneuvoliikennerekisterilaissa tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi lakiin liikenteenpalveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

1.34 Laki liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. Tehtävät. Täydennetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä liikenteen digitalisoinnin ja liikenteen palveluista annetun lain muutosten myötä sekä tehdään eräitä toimituksellisia muutoksia, jotta teksti olisi kaikkien liikennemuotojen näkökulmasta mahdollisimman tasapainoinen.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi lain V osan 1 luvun 1 pykälässä tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä. Rekisterissä olevia tietoja voisi jatkossa käyttää entistä paremmin liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Lisäksi tietoja voisi luovuttaa entistä paremmin liikenteeseen liittyvissä kokeiluissa, tutkimuksissa ja innovaatiotoiminnassa. Tietoja käytetään jo nyt näihin tarkoituksiin esimerkiksi tutkimustoiminnan ja kumppanimallin kautta, joten toiminta olisi yhteensopivaa jo nykyinsäädännön perusteella kerättyjen tietojen käyttötarkoituksen kanssa. Lisäämällä kyseiset tehtävät halutaan vahvistaa tiedon hyödyntämisen edellytyksiä sekä säätää yksiselitteisesti viraston tehtävät ja toimivalta vastaamaan liikenneasioiden rekisterin käyttötarkoitusta, mikä on tärkeää käsittelyn laillisuuden kannalta. Tehtävämuutokset ovat kohdissa 4 ja 4 a.

Liikenteen palveluista annetun lain muutosten johdosta Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluisi myös huolehtia pätevyyden arviointijärjestelyistä sekä liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta uuden 8 § kohdan myötä. Jälkimmäinen koskisi mahdollisia taksien enimmäishintoja.

Samassa yhteydessä esitetään eräitä toimituksellisia muutoksia Liikenteen turvallisuusviraston muiden tehtävien kuvaukseen. Toistaiseksi laissa on mainittu erikseen ainoana pätevyyden arviointiin liittyvänä tehtävänä kuljettajatutkintojen järjestämisestä huolehtiminen. Samoin ainoana yksittäisenä henkilölle myönnettävänä lupa-asiakirjana mainitaan ajokortti, vaikka muissakin liikennemuodoissa myönnetään vastaavankaltaisia lupia. Viraston tehtäväksi on muissa laeissa osoitettu esimerkiksi koulutuksen järjestäjien hyväksyntä ja lupakirjan hakijoiden ja haltijoiden kokeiden järjestäminen. Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain tehtäväluettelo on kuvaileva. Jokaiselle yksittäinen tehtävä on täsmällisemmin määriteltynä muualla lainsäädännössä. Sen vuoksi esitetään, että luettelon 6 ja 7 kohta muutetaan yleisempään muotoon ja kaikkiin liikennemuotoihin soveltuvaksi.

1.35 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta

10 §. Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon piittäjän nimeäminen. Muutettaisiin pykälän 1 momentin viittaus Suomen alusrekisteriin viittauk-

seksi liikennepalveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

1.36 Laki merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain 23 ja 24 §:n muuttamisesta

23 §. *Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta.* Muutetaan pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaukset alusrekisteriin viittauksiksi aluksia koskeviin rekistereihin. Viittauksella tarkoitetaan Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämää liikenneasioiden rekisteriä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämää alusrekisteriä.

24 §. *Henkilötietoja sisältävien tietojen luovuttaminen.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 3 kohdan viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.37 Laki merilain muuttamisesta

1 luku: Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §. *Aluksen kansallisuus.* Muutetaan pykälän viittaukset Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

2 §. *Aluksen rekisteröinti.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisterilain mukaisesta alusrekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin ja alusrekisterilain mukaisesti Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

4 §. *Aluksen kotipaikka.* Muutetaan viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

6 §. *Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

2 luku: Aluksen rekisteröinti

1 §. *Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekisteriin ja alusrekisteriin.* Lisätään pykälään viittaus liikenteen palveluista annetun lain V osaan.

4 luku: Aluksen takavarikko

1 §. *Soveltamisala.* Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteriin viittaukseksi liikenteen asioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

5 luku: Laivaisännistöyhtiö

1 §. *Soveltamisala.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

14 §. *Laivanisännän vastuu.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

15 §. *Laivanisännistöyhtiön purkaminen.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

10 a luku: Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §. *Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

8 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

11 a luku: Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hyllyn poistamisesta

7 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

15 luku: Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

26 §. *Pykälä kumottaisiin.* Ehdotuksen mukaan matkustajan oikeuksien valvonnasta säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 9 §:ssä.

27 §. *Pykälä kumottaisiin.* Ehdotuksen mukaan matkustajan oikeuksien valvonnan seuraamuksesta säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun 4 §:ssä.

28 §. *Pykälä kumottaisiin.* Ehdotuksen mukaan muutoksenhausta Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun 5 §:ssä.

1.38 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta

4 §. *Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon.* Muutettaisiin pykälän kappaleen viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

5 §. *Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

17 §. *Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 4 kohdan viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin. Pykälän 3 momenttiin tehtäisiin rekisteriuudistuksesta johtuvia kielellisiä korjauksia.

1.39 Laki merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta

139 §. *Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten tehtävät ilmoitukset.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 4 kohdan viittaus merimiesrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.40 Laki meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta

14 §. *Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin 1, 3, 6 ja 7 kohtien viittaukset Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä ajoneuvo- ja ajokorttirekisteristä, ilma-alusrekisteristä, vesikulkuneuvorekisteristä, sekä alusrekisteristä viittauksiksi liikenteen asioiden rekisteriin, johon edellä mainitut rekisterit liikenteen palveluista annetun lain nojalla siirtyvät. Myös tiedonsaanti Ahvenanmaan osalta huomioitaisiin erikseen. Muutokset eivät kaventaisi tiedonsaantioikeuksia.

1.41 Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta

9 §. Muutetaan pykälän 4 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin. Samalla huomioidaan Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) uudistaminen. Aiemmin kalastusalusrekisteristä säädettiin tarkemmin lain nojalla annetuissa säädöksissä, nyt kyse on suoraan laissa tarkoitetuista rekisteröitävistä sisävesialuksista.

1.42 Laki pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta

Ehdotetut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämiin rekistereihin liittyvän sääntelyn muuttamisesta ja kyseisen sääntelyn säädösteknistä. Tehdyt muutokset saattavat yksinkertaistaa tiedonsaantioikeuksia koskevaa sääntelyä. On kuitenkin huomattava, että muutokset eivät kavenna muiden viranomaisten tiedonsaantioikeuksia Liikenteen turvallisuusviraston rekisteristä. Sisäministeriössä on vireillä pelastustoimen kehittämishanke, jolla on vaikutuksia sekä pelastuslakiin että jäljempänä 7.2.60 kohdassa tarkoitettuun lakiin öljyvahinkojen torjunnasta. Liikenne- ja viestintäministeriö ja sisäministeriö varmistavat, että nämä toisiaan sivuavat säädöshankkeet sovitetaan yhteen.

89 §. *Tiedonsaantioikeus pelastustoimintaa ja valvontatehtäviä varten.* Muutettaisiin pykälän 4 momentin 1 kohtaa siten, että poistetaan 1 kohdan alakohdat a - c ja yhdistetään ne. Samalla muutetaan momentin 1 kohdan a - c sisältämät viittaukset vesikulkuneuvorekisteristä annettua laista, alusrekisterilaista sekä ilmailulaista liikenteen palveluista annetun lain rekistereitä koskevan V osan 2 lukuun, joka koskee liikenneasioiden rekisteriin tallennettavia tietoja. Tehdyillä muutoksilla ei kavenneta pelastusviranomaisten tiedonsaantioikeutta.

90 §. *Oikeus saada tietoja väestönsuojelutehtäviä varten.* Muutettaisiin pykälän 3 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Lisätään vaatimus luovutettavien tietojen tarpeellisuudesta.

1.43 Laki polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutettaisiin pykälän 3 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

17 §. *Ajoneuvon käytön estäminen ja hyväksyminen katsastuksessa.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

18 §. *Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen.* Muutetaan pykälän 1 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.44 Laki rautatiekuljetuslain 8 a §:n muuttamisesta

8 a §. *Yhteisösäännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista.* Ehdotetun 2 momentin sanamuoto poikkeaisi voimassa olevasta säännöksestä siten, että Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdyshäikänteen sijaan rajataan rautatievastuuasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle Suomen ja Venäjän välinen suora kansainvälinen rautatieliikenne.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että lisättäisiin vuonna 2015 avattu Kehärata eli rataosuus Helsinki–Vantaankoski–Lentoasema–Hiekkaharju–Helsinki taajamajunaliikenteen rataosuuksien luetteloon. Taajamajunaliikenteellä tarkoitetaan pääsääntöisesti kirjaintunnuksilla (A, I, E, G, K, L, P, U, R, Z, Y sekä Kouvolan ja Kotkan välillä myös lähiliikenteen numerotunnuksilla) ja lähiliikennekalustolla liikennöitävää suurten taajamien välistä liikennettä, joilla on tiivis pysähtymisväli myös suurten taajamien välissä olevilla pienemmillä asema- ja pysähtymispaikoilla. Taajamajunaliikenteen matkustajat matkustavat tyypillisesti kausilipuilla, jotka perustuvat vyöhykehinnotteluun. Siksi taajamajunaliikenteestä usein käytetään myös termejä vyöhykejunaliikenne tai lähijuna- ja seutuliikenne liikenteen luonteen ja liikennöitävän kalustotyypin vuoksi. Tässä käytetään termiä taajamajunaliikenne.

Lisäksi momentin 4 kohtaa muutettaisiin niin, että taajamaliikenteen reittiä jatkettaisiin Tampereelle. Luettelossa mainituilla rataosuuksilla ei sovelleta rautatievastuuasetuksen 10 artiklaa matkatietojärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta taajamajunaliikenteeseen.

VR-Yhtymä Oy on liikennepalvelulain II-vaiheesta antamassaan laajassa ja yksityiskohtaisessa lausunnossaan nostonut esille sen, että taajama- ja vyöhykejunaliikennettä harjoitetaan Helsingistä Tampereelle asti. Kesästä 2017 lähtien Riihimäen ja Tampereen välinen taajamajunaliikenne on osa VR:n integroitua lähijunaliikennettä, joka tapahtuu samoilla kirjaintunnuksilla merkityillä junilla ja junien lippujärjestelmä noudattaa muun lähiliikenteen lippujärjestelmää.

Liikenne Riihimäen ja Tampereen välillä on lyhyen matkan lähijunaliikennettä pienten väliasemien välillä. Matkustajat eivät käytännössä koskaan matkusta näissä kaukojuniin verrattuna hitaissa taajamaliikenteen junissa koko matkaa Tampereen ja Helsingin välillä, vaan niissä matkustetaan lyhyitä asiointi- ja työmatkoja niihin taajamiin ja taajamien välillä, joissa nopeammat kaukojunat eivät pysähdy. Tällä hetkellä kaikille linjoille on omat kuljetusehtonsa, jotka on sovitettu yhteen rautatievastuuasetuksen ja rautatiekuljetuslain 8 a §:n kanssa niin, että rautatievastuuasetuksen mukaisia kuljetusehtoja joko sovelletaan tai asetuksen nojalla komissiolla hyväksytytyn poikkeusmahdollisuuden mukaisesti niitä ei sovelleta kyseisellä ju-

nayhteydellä. Näillä lyhyillä matkoilla lippujen hinnat ovat sen verran alhaisia, että viivästyshyvityksiä ei ilman poikkeustakaan tule maksettavaksi (alle 4 e ei korvata). Lisäksi näillä lyhyillä matkoilla tulee harvemmin pitkiä viivästyksiä.

Keskimäärin aikuisten kertalippu näillä lähiliikenteen reiteillä on esimerkiksi

Riihimäki - Tampere	10,80 e
Riihimäki - Hämeenlinna	4,6 e
Hämeenlinna - Tampere	7 e
Lempäälä - Tampere	2,6 e

Muutoksen tavoitteena on, että samassa junassa ja samalla linjalla ei tarvitse soveltaa kahdenlaisia kuljetusehtoja matkan aikana. Tarkoituksena ei ole laajentaa poikkeusta koskemaan kaukoliikennettä (kuten Helsingin ja Tampereen välistä InterCity- ja Pendolino-junaliikennettä), vaan muutos koskee ainoastaan lähijunaliikenteenä liikennöitävää taajama junaliikennettä. Nykytilaa, jossa samantyyppistä lähijunaliikennettä kohdeltaisiin lainsäädännössä kahdenlaisen sääntelyn kautta, ei voida pitää johdonmukaisena: täysin sama juna, junaliikennetyyppi, junakalusto, lippujärjestelmä ja korvauskäytännöt ovat osan matkasta rautatievastuuasetuksen soveltamisalan ulkopuolella ja osan matkasta soveltamisalan sisäpuolella. Muutoksen arvioinnin kannalta olennaista on, että poikkeus ei koske kaikkea Helsingin ja Tampereen välistä liikennettä, vaan ainoastaan lähijunaliikenteenä harjoitettavaa taajama junaliikennettä.

1.45 Laki rautatielain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Muutettaisiin pykälän 1 momentin 19 kohta viittaus rautatielain 68 §:n mukaisesta kalustorekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

3 §. Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset. Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskevan sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

10 §. Toimilupa. Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskeva sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

11 §. Toimiluvan hakeminen. Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskeva sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

12 §. Toimiluvan myöntämisen edellytykset. Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskeva sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

13 §. *Toimiluvan myöntäminen.* Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskeva sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

14 §. *Toimiluvan uusiminen tai muuttaminen.* Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskeva sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

15 §. *Toimiluvan peruuttaminen.* Pykälä kumotaan rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksiä koskeva sääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 lukuun.

20 §. *Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen.* Rautatielain 20 §:n 1 momentin viittaukset rautatielain 3 ja 10 §:iin muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ään.

35 §. *Koulutuspalvelujen tarjoaminen.* Rautatielain 35 §:n 1 momentin viittaukset rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ään.

68 §. *Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden rekisteröinti.* Pykälä vastaa sisällöltään rautatielain 68 §:n 4 momenttia, mutta kalustorekisterin sijasta viitataan liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi kumotaan pykälän 1, 2, 3 ja 5 momentit, kun niiden 1, 3 ja 5 momentin sääntely on jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osassa, joka koskee liikenneasioiden rekisteriä. Sisältömuutosten johdosta myös pykälän otsikkoa muutettaisiin.

68 a §. *Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä.* Pykälä vastaa asiallisesti rautatielain 68 §:n 5 momenttia. Koska 68 §:n sisältö muuttuu, irrotetaan momentti omaksi pykäläkseen johdonmukaisuuden vuoksi.

69 §. *Kalustoyksikön rekisteröinti ja sen poistaminen rekisteristä.* Pykälän 5 momentti kumotaan rekisterisääntelyn siirtyessä liikenteen palveluista annetun lain V osaan, joka koskee liikenneasioiden rekisteriä.

73 a §. *Sääntelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välinen tietojen vaihto ja yhteistyö.* Pykälän otsikko muuttuisi niin, että kyseinen pykälä koskisi jatkossa vain sääntelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välistä tietojen vaihtoa ja yhteistyötä, koska liikenne- ja viestintäministeriön sijasta Liikenteen turvallisuusvirasto olisi toimilupaviranomainen sen lisäksi että se on pykälässä tarkoitettu rautateiden kansallinen turvallisuusviranomainen. Samasta syystä muutettaisiin pykälän 1 ja 2 momenttia niin, että säännöksissä tarkoitettaisiin vain sääntelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välistä tietojen vaihtoa ja yhteistyötä ja liikenne- ja viestintäministeriö poistettaisiin säännöksistä.

81 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälää muutettaisiin siten, että se koskisi jatkossa vain turvallisuusluvan haltijan varautumista. Pykälän 2 momentissa säädetty alemmanasteisen sääntelyn muoto muutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksista valtioneuvoston asetuksiksi.

85 §. *Rangaistussäännökset.* Rautatielain 85 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, joka vastaisi pääosin aikaisemmin kelpoisuuslaissa ollutta säännöstä, jonka mukaan kuljettaja tai muuta rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittava henkilö, joka suorittaa teh-

täväänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia siten, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, olisi tuomittava huumaavaan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä sakkoon, jollei teosta olisi muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Säännöksellä säilytettäisiin alkoholin osalta niin sanottu nollaraja rautatieliikenteessä.

Rikoslain 23 luvun 7 §:ssä säädetään junaliikennejuopumuksesta ja sen seuraamuksista tapauksissa, joissa henkilö on nauttinut joko alkoholia tai huumaavaa ainetta. Nyt esitettävällä säännöksellä on tarkoitus säilyttää erityislainsäädännön ja rikoslain suhde siten, että alkoholin nauttineeseen momentin soveltamisalaan kuuluviin henkilöihin sovellettaisiin rikoslain ankarampaa säännöstä, jos henkilö olisi nauttinut alkoholia vähintään 0,5 promillea tai muulla rikoslain 23 luvun 7 §:ssä säädetyllä tavalla. Tätä alhaisempiin promillemääriin sovellettaisiin momentin mukaista rautatielakiin siirrettäväksi esitettyä nollarajasäännöstä. Huumausaineen käytön osalta rikoslain junaliikennejuopumussäännöstä ei sovelleta, jos huumausaineen vaikuttava aine on peräisin lääkevalmisteesta, jota tehtävää suorittavalla on oikeus käyttää. Tämän pykälän mukainen erityissäännös tulisi sovellettavaksi niissä tilanteissa, joissa lääkkeen käytölle ei olisi rautatielääkärin tai muun lääkärin, esimerkiksi henkilöä hoitavan työterveyslääkärin, hyväksyntää.

94 §. *Viranomaisten tiedonsaantioikeus.* Pykälän 2 momentti kumotaan, koska tiedonsaantia koskeva sääntely siirretään liikenteen palveluista annetun lain V osaan, joka koskee liikenneasioiden rekisteriä.

94 b §. *Toimintakyvyn heikkeneminen.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 22 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nollatoleranssista. Esimerkiksi kuljettajan tehtävää ei saisi momentin mukaan hoitaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena. Vastaava säännös ilmaliikenteessä on ilmailulain 170 §:n 1 momentissa. Säännöksen voidaan katsoa soveltuvan paremmin rautatielakiin kuin liikenteen palveluista annettuun lakiin, koska kyse on turvallista toimintaa koskevasta säännöksestä, joka on tarkoitettu sovellettavaksi veturinkuljettajan lisäksi myös muihin rautatieturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimiviin.

Rikoslain 23 luvun 7 §:ssä säädetään junaliikennejuopumuksesta. Pykälän mukaan se, joka ohjaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, on tuomittava junaliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Junaliikennejuopumuksesta voidaan tuomita myös, jos junaa ohjaa tai toimii junaturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä muun huumausaineen tai aineenvaihduntatuotteen vaikutuksen alaisena. Säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota tehtävää suorittavalla on ollut oikeus käyttää.

Tutkimusten mukaan alkoholia nauttineen tarkkaavaisuus heikkenee ja arviointivirheitä alkaa ilmetä jo 0,2 promillen humalasta lähtien. Jo tällainen vähäinen alkoholimäärä, puhumattaakaan muusta huumaavasta aineesta, merkitsee onnettomuusriskin kasvua. Mitä monimutkaisemmista suorituksista ja toiminnoista on kyse, sitä enemmän keskushermostolta vaaditaan eri reaktioiden yhteensovittamista ja sitä herkemmin jo pieni alkoholipitoisuus heikentää tällaisista vaativista suorituksista selviytymistä. Junan ohjaamiseen ja junaturvallisuuteen liittyvissä tehtävissä on kyse monipuolisesta keskushermoston koordinoitua vaativasta toiminnasta, jo-

ten on perusteltua vaatia, että näissä tehtävissä toimivat eivät missään olosuhteissa työskentele alkoholin tai muun huumaavan aiheen vaikutuksen alaisena ja siten vaarana suurten ihmisjoukkojen turvallisuutta ja henkeä.

Nollatoleranssin todentaminen edellyttäisi verikoetta, mutta tällaiseen henkilökatsastukseen ei ole nykyisellään mahdollista pakkokeinoin (806/2011) 8 luvun 32 §:n nojalla. Kyseisen säännöksen muuttamista on yritetty muun muassa ilmailulain uudistamisen yhteydessä, mutta oikeusministeriö ei ole katsonut perustuslain 7 §:ssä turvautun henkilökohtaisen vapauden ja koskemattomuuden suojan tai 10 §:ssä turvautun yksityisyyden suojan näkökulmasta olevan riittäviä edellytyksiä. Nollatoleranssista säätäminen kelpoisuuslaissa on kuitenkin katsottu perustelluksi, koska rautatieyritykset edellyttävät jo omien turvallisuuden hallintajärjestelmiensä ja kansainvälisen sääntelyn puitteissa nollatoleranssia.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta. Vastaava säännös on ilmailulain 170 §:n 2 momentissa.

1.46 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta

4 §. *Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset.* Asiallisesti pykälää muutettaisiin niin, että sen 3 kohdassa viitataan kansainväliseen kuorma- ja linja-autoliikenteeseen sovellettaviin asetuksiin, joissa säädetään asiakirjojen esittämisvelvollisuuksista. Kotimaista liikennettä valvovalla poliisilla on pääsy liikenneasioiden rekisteriin, josta se voi tienvarsivalvonnassa selvittää kuljettajan tiedot, joten asiakirjojen esittämisvelvollisuudelle ei ole vastaavaa perustetta kotimaisessa liikenteessä. Näin ollen myös taksinkuljettajaa koskeva asiakirjojen esittämisvelvollisuutta koskeva 5 kohta voidaan kumota. Muutetaan pykälän 6 kohdan viittaus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista. Selkeyden vuoksi pykälä annetaan kokonaisuudessaan uudestaan.

1.47 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin 5 kohdan viittaus joukkoliikennelakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista ja kumottaisiin taksiliikennelakiin viittaava 6 kohta sekä kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettuun lakiin viittaava 7 kohta, koska jatkossa henkilö- ja tavarankuljetuksista tiellä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Taksiliikennelaissa on rangaistavaksi säädetty luvaton taksiliikenteen harjoittaminen henkilöautolla, luvaton ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä paketti- tai kuorma-autoilla tai ajoneuvolain 13 §:ssä tarkoitettulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä, taksiluvan luovuttaminen toisen käyttöön taikka laiminlyönti kuljettaa mukanaan tarvittavia asiakirjoja tai esittää niitä. Liikenteen palveluista annetun lain mukaan taksiliikenteen harjoittaminen paketti- ja kuorma-autolla sekä edellä luetelluilla ajoneuvolain 13 §:ssä tarkoitetuilla ajoneuvoilla on sallittua. Liikenteen palveluista annetun lain mukaan lupaa ei tarvita tavaroiden kuljettamiseen traktoreilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, eikä ajoneuvoilla tai ajoneuvo-yhdistelmillä, joiden suurin sallittu kokonaismassa on yli 3500 kiloa.

Liikenteen palveluista annetun lain rangaistussäännöksistä merkityksellinen on luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen, josta säädetään liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 1 §:ssä.

Pykälän 2 momentin 6 ja 7 kohdat kumottaisiin.

11 §. *Tiedoksianto.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi lakiin liikenneasioiden rekisteriin.

17 §. *Rikesakkomääräyksen lähettäminen.* Muutettaisiin viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

23 §. *Kirjallinen huomautus.* Muutettaisiin viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.48 Laki sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta

Ehdotetut muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja johtuvat Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämiin rekistereihin liittyvän sääntelyn muuttamisesta ja kyseisen sääntelyn säädöstekniikasta. Tehdyt muutokset saattavat yksinkertaistaa tiedonsaantioikeuksia koskevaa sääntelyä. On kuitenkin huomattava, että muutokset eivät kavenna muiden viranomaisten tiedonsaantioikeuksia Liikenteen turvallisuusviraston rekisteristä.

42 §. *Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 3 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

91 §. *Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekisteristä rikoksia ennalta estettäessä ja paljastettaessa.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 7 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.49 Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta

24 a §. *Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin 4 kohdan viittaus lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetun lakiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin.

1.50 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta

14 §. *Onnettomuustietorekisterin tiedot.* Muutettaisiin pykälän 1 momentin 2 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi tiedonsaantiin rikos- tai sakkorekisteristä. Vielä toiseksi liikenneasioiden rekisteriin tallennetaan tietoja rikos- ja sakkorekisteristä. Jatkossa viranomaisten välisessä tiedonsaannissa tulisi kuitenkin siirtyä siihen, että tieto haetaan sen alkuperäisestä lähteestä, jolloin voidaan varmistaa sen ajantasaisuus ja oikeellisuus.

1.51 Laki tieliikennelain muuttamisesta

5 luku: Ajoneuvon kuljettaja ja ajo-oikeus.

63 §. *Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset.* Muutettaisiin pykälän 3 momentin viittaukset kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin sekä taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

6 a luku: Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja tieliikenteen valvontalaitteet.

Kumottaisiin 6 a luku, koska säännökset siirretään liikenteen palveluista annettuun lakiin.

105 a §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.* Kumottaisiin pykälä, koska säännös siirretään liikenteen palveluista annettuun lakiin.

106 §. *Ilmoitus liikennerikosta koskevasta päätöksestä.* Muutettaisiin pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenneasioidenrekisteriin.

1.52 Laki ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Maksulajit.* Muutettaisiin pykälän 4 momentin viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.53 Laki valmiuslain 71 ja 79 §:n muuttamisesta

71 §. *Poltonesteen ostolupa.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

79 §. *Vesikuljetusten turvaaminen.* Muutettaisiin pykälän 4 momentin viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.54 Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta

18 §. *Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus.* Muutettaisiin pykälän 4 momentin viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annetusta laista viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.55 Laki vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta

Lain nimike muutettaisiin laiksi vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä.

1 §. *Vesikulkuneuvojen rekisteröinti.* Pykälän otsikko muutettaisiin. Lisäksi pykälää muutettaisiin niin, että siinä huomioidaan vesikulkuneuvorekisterin yhdistäminen osaksi liikenneasioiden rekisteriä, jonka pitäjänä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

2 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Muutettaisiin pykälän 2 momenttia rekisteriuudistuksen vaatimalla tavalla. Momentissa todettaisiin edelleen se seikka, että alus ei voi olla samanaikaisesti rekisteröitynä muuhun rekisteriin, eli Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin tai kalastusalusrekisteriin.

3 §. *Rekisteröitävät vesikulkuneuvot.* Muutettaisiin pykälän 2 momenttia niin, että viittaus vesikulkuneuvorekisteriin muutettaisiin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

11 §. *Rekisteröintitodistus.* Muutettaisiin pykälän 1 ja 4 momenttia niin, että vesikulkuneuvorekisterin sijasta viitataan liikenneasioiden rekisteriin.

3 luku: Rekisterin tietosisältö

Kumottaisiin luku tarpeettomana, kun vesikulkuneuvorekisteri sisällytetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

4 luku: Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeudet

Kumottaisiin luku tarpeettomana, kun Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeudesta säädetään lain liikenteen palveluista IV osan 2 luvun 2 §:ssä sekä V osan 1 luvun 2 §:ssä.

5 luku: Tietojen julkisuus ja niiden luovuttaminen

Kumottaisiin luku tarpeettomana, kun tietojen julkisuudesta ja luovuttamisesta säädetään lain liikenteen palveluista V osan 3 luvussa sekä laissa viranomaistoiminnan julkisuudesta.

6 luku: Rekisteröintitoiminta

Kumottaisiin luku tarpeettomana, kun rekisteröintitoiminnasta säädetään lain liikenteen palveluista IV osan 4 luvussa.

36 §. *Kielto muuttaa rekisteritietoja.* Pykälä kumottaisiin, koska vastaava säännös sisällytettäisiin liikenteen palveluista annetun lain V osaan.

37 §. *Maksut.* Kumottaisiin pykälä tarpeettomana. Itsestään selviä viittauksia yleislakeihin tulisi välttää.

38 §. *Viittaus rikoslakiin.* Kumottaisiin pykälä tarpeettomana.

39 §. *Vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomus.* Pykälän nimi ja pykälätekstissä esille tuotu rikkomusnimike muutettaisiin vesikulkuneuvorekisteririkkomuksesta vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomukseksi hallituksen esityksessä toteutettavan rekisteriuudistuksen johdosta.

1.56 Laki yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain 69 §:n muuttamisesta

69 §. *Moottoritehon valvonnasta ja mittaamisesta aiheutuneet kustannukset.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin 3 kohdan viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.57 Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutettaisiin pykälän 3 momentin viittaukset lakiin vesikulkuneuvorekisteristä viittauksiksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 ja 3 lukuihin, joissa säädetään rekisteritietojen käytöstä ja luovuttamisesta.

5 §. *Maksuvelvollinen.* Muutetaan pykälän viittaukset lakiin vesikulkuneuvorekisteristä ja sitä koskevasta vesikulkuneuvorekisteristä annetusta laista viittauksiksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

15 §. *Oikeus tietojen saantiin vesikulkuneuvorekisteristä.* Muutetaan pykälän otsikko vastaamaan pykälän muutosta vesikulkuneuvorekisterin siirtyessä osaksi liikenneasioiden rekisteriä. Muutetaan pykälän viittaukset vesikulkuneuvorekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.58 Laki ylikuormamaksusta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Maksuvelvollinen.* Muutettaisiin pykälän 2 momentin viittaus ajoneuvorekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.59 Laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta

31 §. *Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus.* Muutetaan pykälän 2 momentin 4 ja 5 kohtien viittaukset vesikulkuneuvorekisteriin ja alusrekisteriin viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin Ahvenanmaan vastaaviin rekistereihin. Säännöksellä ei kavenneta tiedonsaantioikeuksia. Nämä pykälät ovat tarkastelussa myös edellä 7.2.42 mainitussa pelastustoimen kehittämistä koskevassa säädöshankkeessa.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä seuraavista asioista:

- II osan 3 luvun 5 §: Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyteen liittyvistä osaimisen vaatimuksista.
- II osan 3 luvun 6 §: opetuksen sisällöstä ja toteutuksesta sekä säännökset oppitunnin pituudesta ja aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta perustason ammattipätevyyskoulutuksessa..
- II osan 3 luvun 7 §: perustason ammattipätevyyskoulutuksen kokeesta ja sen toteutuksesta tieliikenteessä. .
- II osan 3 luvun 8 §: Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavasta hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta hyväksymisen perusteella Suomessa ilman ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen aikana.
- II osan 3 luvun 9 §: Jatkokoulutuksen sisällöstä sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.
- II osan 3 luvun 10 §: Koulutuskeskuksiin kohdistuvista vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

HE 145/2017 vp

- II osan 3 luvun 11 §: Opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.
- II osan 3 luvun 14 §: ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.
- II osan 3 luvun 15 §: Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä.
- II osan 4 luvun 2 §: Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä valvovien viranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.
- II osan 4 luvun 3 §: Ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.
- II osan 4 luvun 4 §: Ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, ajopiirturin käytöstä, ja ajopiirturin korjaamisesta.
- II osan 5 luvun 6 §: Poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä rautatieliikenteessä.
- II osan 6 luvun 8 §: Poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä kaupunkiraideliikenteessä.
- II osan 9 luvun 2 §: Vieraan valtion alusten oikeudesta harjoittaa ilman meriliikenteen kabo- taasista poikkeamiseen tarvittavaa lupaa kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joil- takin sopimuksessa määrätyiltä osin.
- II osan 10 luvun 6 §: Aluksen painelaitteen käytönvalvojalta vaadittavasta pätevyyskirjasta ja painelaitteen käyttäjän perehdyttämisvaatimuksista.
- II osan 10 luvun 12 §: STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koske- van vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdi- rektiivin, kalastusalusdirektiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista sekä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pä- tevyysvaatimuksista ja pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esi- tettävistä seikoista.
- II osan 10 luvun 13 §: Matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen alustyyppin ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisvaatimuksista sekä STCW-, ja SOLAS- yleissopimusten ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.
- II osan 10 luvun 14 §: STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdi- rektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodis-

tusten voimassaoloajoista. Lisäksi kansallisten pätevyyksien voimassaoloajoista sekä pätevyiden tai lisäpätevyiden uusimisesta sekä merenkulun ammattipätevyiden säilymistä koskevista selvityksestä.

- II osan 11 luvun 1 §: Merenkulun koulutuksen järjestäjää koskevista vaatimuksista.

- II osan 12 luvun 9 §:n ja 13 luvun 1 § 2 momentin säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävästä ajankohdasta alkaen.

- II osan 12 luvun 10 §: Poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnitelman järjestämisessä lentoliikenteessä.

- IV osan 1 luvun 16 §: Tieliikenteen ammattipätevyyksiin liittyvän viranomaisvalvonnan järjestämisestä

- IV osan 1 luku 17 §: Ilmoituksista, joita Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille tai muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Edelleen esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä seuraavista asioista:

- II osan 5 luvun 3 §: Rautatieliikenteen harjoittamiseen vaadittavaa toimilupaa haettaessa esitettävistä selvityksistä.

- II osan 6 luvun 4 §: Kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevan ilmoituksen sisällöstä ja tietojen toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

- II osan 6 luvun 5 §: Metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

- II osan 6 luvun 6 §: Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

- II osan 6 luvun 7 §: Kaupunkiraideliikenteen kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuudesta, terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein kuljettajan tehtäviä hoitavien on osoitettava kelpoisuutensa.

- II osan 7 luvun 6 §: Rautatieliikenteen kuljettajan aisteille asetettavista vaatimuksista sekä kuljettajan tehtävän hoitamiseen vaikuttavasta lääkityksestä, sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta tehtävän hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä ja hoidosta.

- II osan 7 luvun 8 §: Kuljettajien lääkärintarkastuksista rautatieliikenteessä.

- II osan 7 luvun 9 §: Kuljettajalta vaadittavista psykologisista ominaisuuksista ja soveltuvuudesta sekä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä rautatieliikenteessä.

HE 145/2017 vp

- II osan 7 luvun 11 §: Veturinkuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta.
- II osan 8 luvun 1 §: Kuljettajan koulutuksessa sovellettavista koulutusmenetelmistä ja koulutuksen sisällöstä. .
- II osan 8 luvun 2 §: Näytöistä sekä näyttöjen järjestämisestä rautatieliikenteessä.
- II osan 8 luvun 3 §: Oppilaitokselle asetettavista vaatimuksista ja kouluttajien kelpoisuusvaatimuksista rautatieliikenteessä.
- II osan 8 luvun 6 §: Näytön vastaanottajien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä rautatieliikenteessä.
- II osan 9 luvun 2 §: Meriliikenteen kabotaasista poikkeamiseen tarvittavan luvan hakemiseen liittyvistä selvityksistä.
- II osan 10 luvun 12 §: Kansainvälisen merenkulkujärjestön (jäljempänä IMO) ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista ja pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.
- II osan 10 luvun 13 §: Kansimiehen koulutuksesta sekä kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta.
- II osan 10 luvun 14 §: Pätevyyksien ja lisäpätevyyksien uusimisen edellytyksenä olevasta lisäkoulutuksesta, aluksella annettavasta koulutuksesta ja vaadittavasta työkokemuksesta meriliikenteessä.
- II osan 10 luvun 15 §: Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panemiseksi kelpoisuustodistusta koskevaan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.
- II osan 11 luvun 1 §: Merenkulun koulutuksen järjestäjien hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.
- II osan 11 luvun 3 §: Merenkulun koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä soveltaen ensisijaisesti STCW-yleissopimusta tai IMO:n tai ILO:n ohjeita ja suosituksia sekä koulutuksen hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.
- II osan 11 luvun 4 §: Merenkulun koulutuksen järjestäjän arvioinnissa tarvittavista asiakirjoista.
- II osan 12 luvun 5 §: Selvitykset, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan silloin kun liikenneoikeuksien käyttöä on rajoitettu lentoliikennesopimuksella ja Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavaan säännölliseen lentoliikenteeseen tarvitaan liikennöintilupa.
- II osan 12 luvun 6 §: Lentolupaan liittyvistä asiakirjoista, joilla hakija osoittaa luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi määräyksellään rajoittaa muiden kuin valmismatkan osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta

kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu ETA-valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen.

- II osan 12 luvun 8 §: Lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä.

- II osan 13 luvun 2 §: Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvia tarkempia määräyksiä lentoliikenteen henkilöluvien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

- II osan 13 luvun 6 §: Lentomiestien koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea sellaista koulutustoimintaa, jonka harjoittamiseen riittää koulutusilmoitus, koulutusluvan haltijan tai koulutusilmoituksen antajan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa, koulutuksessa käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä, koulutusluvan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia ja koulutuksesta viranomaiselle toimitettavia tietoja.

- IV osan 2 luvun 3 a §: Henkilöluvan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

- IV osan 3 luvun 1 §: Rautatielääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

- IV osan 3 luvun 2 §: Rautatiepsykologien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

- IV osan 3 luvun 2 §: Merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.

- V osan 1 luvun 2 §: Liikenteen turvallisuusviraston rekisterinpitoon liittyvien tehtävien hoitamiseksi tarvittavien tietojen toimittamisen tavoista.

- V osan 2 luvun 3 §: Liikenneasioiden rekisteriin tallennettavat liikennevälinettä koskevat muut tiedot.

Näitä valtuuksia kuvataan tarkemmin jäljempänä kohdassa 10.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018, samaan aikaan liikenteen palvelulain voimaantulon kanssa. Puolesta-asioinnin ja rajapintojen avaamiseen liittyvät säännökset esitetään kuitenkin saatettaviksi voimaan vasta 1 päivänä tammikuuta 2019, mikä antaisi toimijoille paremmin aikaa valmistautua uudistukseen.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Julkisten hallintotehtävien sopimusperusteinen siirtäminen on mahdollista perustuslain 124 §:n mukaan silloin, kun tehtävänannolle asetetut valtiosääntöiset edellytykset täyttyvät ja sopimuksen tekemiselle on osoitettavissa asianmukainen laintasoinen valtuutus (PeVL 3/2009 vp, PeVL 11/2006 vp).

Julkisella hallintotehtävällä viitataan verraten laajaan hallinnollisten tehtävien joukkoon, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä. Perustuslain 124 § kattaa viranomaisille jo kuuluvien tehtävien siirtämisen lisäksi myös hallintoon luettavien uusien tehtävien antamisen muille kuin viranomaisille.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten varmistamiseksi julkisten hallintotehtävien hoitamisessa on noudatettava hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevien on toimittava virkavastuulla (PeVL 20/2006 vp). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on katsottu, ettei hallinnon yleislakien soveltamiseen ole välttämätöntä viitata laissa (PeVL 13/2010 vp). Asiasta ei siten ehdoteta erikseen säädettäväksi.

Ehdotettu sääntely vastaisi pääosin asiallisesti lainsäädännön nykytilaa, mutta ulkoistamista koskevat säännökset olisi koottu yhteen IV osan 4 lukuun. Siirrettäviä tehtäviä ei laajennettaisi, mutta ne voisivat koskea aiempaa useampaa liikennemuotoa, sillä kaikissa lakiin koottavissa laeissa ei ole ulkoistusta koskevia säännöksiä. Liikenteen turvallisuusviraston lupa- ja rekisteröintitoiminnassa on kyse perustuslain 124 §:n tarkoittamasta julkisesta hallintotehtävästä. Esityksessä säädettäisiin, mitä tehtäviä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hankkia ulkopuolisilta palveluntarjoajilta.

Lakiehdotuksen mukaiset palveluntarjoajalle mahdollisesti annettavat lupa- ja rekisteröintitehtävät olisivat lueteltu laissa. Säännös vastaa asiallisesti sitä, mitä säädetään laissa ajoneuvon rekisteröintitoiminnasta 2 §:n 3 momentissa sekä laissa vesikulkuneuvorekisteristä 28 §:n 2 momentissa sopimusrekisteröijästä. Sanamuotoja olisi kuitenkin lain liikennepalveluista horisontaalisuuden vuoksi muokattu kyseisiä lakeja liikenneväline- ja teknologianeutraaleimmaksi. Siirrettävät tehtävät eivät sisältäisi merkittävää julkisen vallankäyttöä. Näiden palveluntarjoajien osalta kyseessä ovat niin kutsutut sopimusrekisteröijät, ja heidän tehtävissään olisi kysymys rutiini- ja teknisluontoisista avustavista tehtävistä.

Ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä tehtävänä voitaisiin siirtää ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottaminen ja valvonta sekä todistuksen antaminen. Kyseessä olisi avustava palvelutehtävä.

Ajopiirturikorttien myöntäminen voitaisiin myös siirtää ulkopuoliselle palveluntarjoajalle, vaikka voidaan katsoa, että tehtävä ei ole pelkkä avustava tehtävä. Kyseessä on kuitenkin perustuslakivaliokunnan kannan mukaisesti lähinnä jakeluluontoinen tehtävä, joka on voitu antaa muulle kuin viranomaiselle. (PeVL 11/2004 vp).

Ilmailuun liittyvät ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä tehtävänä voitaisiin siirtää kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä sekä tarkastuslentäjän pätevyyden arviointi ja hyväksyntä. Perustuslakivaliokunta on katsonut näiden rajattujen julkista valtaa sisältävien tehtävien sopimusperusteisen siirtämisen mahdolliseksi, kun muutoksenhausta, virkavastuusta, tehtävistä, valvonnasta ja sopimuksen irtisanomisesta oli säädetty laissa ja siirtäminen oli tarkoituksenmukaista (PeVL 27/2014 vp, s. 3).

Hallintotehtävän antamisen järjestämisen perusteet säilyisivät ennallaan: ulkoistaminen olisi sopimusperusteista, sopimuksen vähimmäissisältö olisi määritelty laissa, siirrettävät tehtävät olisi määritelty laissa ja ne olisivat pääasiassa avustavia tehtäviä, vain laissa säädetty vaatimukset täyttävät tahot voisivat toimia palveluntarjoajina ja Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi palveluntarjoajien toimintaa. Hyvän hallinnon ja oikeusturvan takia palveluntarjoajia koskisi rikosoikeudellinen virkavastuu ja heidän toimintaansa sovellettaisiin hallinnon yleislakeja. Oikeusturvakeinoista säädettäisiin muutoksenhakusäännösten yhteydessä VI osan 1 luvussa. Samalla sääntelyä yksinkertaistetaan ja yhdenmukaistetaan. Henkilötietojen käsittelyn osalta on huomioitava, että yleisen henkilötietoasetuksen henkilötietojen käsittelijää koskevista 28 artiklasta tulee suoraan sovellettavia säännöksiä.

Hallintotehtävien antamisen muulle kuin viranomaiselle ei tule vaarantaa oikeusturvaa, perusoikeuksia tai hyvän hallinnon vaatimuksia. Tämän lisäksi tehtävän antamisen on oltava tarkoituksenmukaista. Tarkoituksenmukaisuutta koskevan vaatimuksen täyttymistä on arvioitava tehtäväkohtaisesti. Perustuslakivaliokunta on todennut tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen olevan oikeudellinen edellytys, jonka täytyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi (PeVL 11/2006 vp). Arvioinnissa on otettava huomioon muun muassa hallintotehtävän luonne (PeVL 48/2010 vp).

Edellä mainittujen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien antaminen palveluntarjoajille on tarkoituksenmukainen tapa toteuttaa näitä tehtäviä. Liikenteen turvallisuusvirasto on voimassaolevien rekisteröintiä koskevien lakien nojalla tehnyt ajoneuvojen rekisteröintitoimintaa koskevia sopimuksia muun muassa katsastustoimintaa harjoittavien yritysten, autoliikkeiden sekä vakuutus- ja rahoitusyhtiöiden kanssa. Liikenteen turvallisuusvirastolla on voimassaoleva rekisteröintisopimus 126 katsastustoimintaa harjoittavan yrityksen, 10 vakuutusyhtiön ja 186 autoliikkeen tai rahoitusyhtiön kanssa. Liikenteen turvallisuusvirasto on lisäksi tehnyt rekisteröintisopimuksia vakuutusyhtiöiden franchising-yritysten vakuutusedustajien kanssa. Näitä sopimuksia on tällä hetkellä noin 876. Liikenteen turvallisuusvirastolla on rekisteröintisopimuksia myös autoliikkeiden kanssa, jotka vakuutuksen myynnin yhteydessä voivat tehdä rekisteröinnin. Näitä yrityksiä tällä hetkellä on noin 290. Vesikulkuneuvoja koskevia sopimuksia virastolla on 152 yrityksen kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on siten eri yhtiöiden kanssa yhteensä noin 1640 rekisteröintisopimusta. Katsastusy yrityksillä on noin 390 toimipaikkaa, joissa rekisteri-ilmoituksen voi tehdä. Vakuutusyhtiöillä ja niiden vakuutusedustajilla on yhteensä noin 1375 rekisteröintitoimipistettä. Autoliikkeillä ja rahoitusyhtiöillä on yhteensä 602 rekisteröivää toimipistettä. Siten rekisteri-ilmoituksia vastaanottavia toimipisteitä on Suomessa yhteensä noin 2367. Vesikulkuneuvoja rekisteröiviä toimipisteitä on sopimusten nojalla 188.

Toimipisteet ovat sijoittuneet ympäri Suomea kuitenkin siten, että toimipisteitä on Pohjois-Suomessa harvemmassa kuin Etelä-Suomen suurien kaupunkien ympäristössä.

Sopimusrekisteröintimalli on edistänyt erityisesti ajoneuvojen rekisteröintipalvelujen saatavuutta ja vaivattomuutta. Se on mahdollistanut niin sanotun yhden luukun periaatteen soveltamisen rekisteröintiasioita hoidettaessa, kun esimerkiksi vakuutusyhtiö voi myydä asiakkaalle ajoneuvon rekisteröinnin edellytyksenä olevan liikennevakuutuksen, ja hoitaa samalla ajoneuvon rekisteröinnin. Lisäksi katsastustoimipaikat voivat myydä liikennevakuutuksia rekisteröintitoiminnan yhteydessä ja rahoitusyhtiö voi hoitaa ajoneuvon rekisteröinnin rahoituksen päätyttyä asiakkaan puolesta. Edelleen autoliike voi hoitaa ostamiensa ja myymiensä ajoneuvojen rekisteröinnit. Se, että sopimusrekisteröinnin nojalla rekisteröintipisteitä on huomattava määrä eri puolilla Suomea, on myös mahdollistanut kansalaisille liikennevälineiden rekisteröintiin liittyvien asioiden hoitamisen lähellä omaa asuinpaikkaansa.

Ammattipätevyyksien osalta tehtävien siirtäminen on edelleen tarkoituksenmukaista palveluiden saatavuuden kannalta.

Ajopiirturikorttien myöntämisen siirtäminen on edelleen tarkoituksenmukaista palveluiden saatavuuden kannalta. Perustuslakivaliokunta on katsonut tarkoituksenmukaisuusedellytyksen täyttyvän tällaisessa palvelun saatavuuden parantamista koskevassa tilanteessa ajopiirturikorttien myöntämisen osalta (PeVL 11/2004 vp).

Myös ilmailun osalta tehtävien siirtäminen on edelleen tarkoituksenmukaista. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole välttämättä kaikkiin uusiin teknisluonteisiin viranomais- ja hallinto-tehtäviin sopivaa asiantuntemusta, eikä tätä asiantuntemusta ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista kaikilta osin hankkia virastolle itselleen. Lisäksi lennonjohtajan tasotarkastuksen vastaanottaminen ja lennontiedottajan pätevyyden arviointi ovat tehtäviä, joita viranomaisen itsensä olisi käytännössä mahdotonta suorittaa, koska näissä tehtävissä tarkastellaan lennonjohtajan ja lennontiedottajan kykyä toimia omassa yksikössään noudattavien ohjeiden ja reunaehtojen mukaisesti. Tämän arvion voi tehdä vain toinen tässä yksikössä toimiva. Kielitaitokokeen vastaanottaminen on toinen tehtävä, jota ei ole tarkoituksenmukaista hoitaa viranomaisesta käsin. Alueellisen tasapuolisuuden takia olisi kohtuutonta edellyttää, että koe pitäisi suorittaa viranomaiselle.

IV osan 4 luvun lisäksi lakiehdotukseen sisältyy eräitä muita kohtia, joissa perustuslain valossa julkiseksi hallintotehtäväksi katsottava tehtävä on osoitettu muulle kuin viranomaiselle. Nämä tehtävät ovat tyypillisesti sellaisia tehtäviä, joissa edellytetään erityistä ammattitaitoa. Liikenteen kuljetuspalveluissa työskentelevän henkilöstön vaatimusten mukaisuuden arvioinnissa hyödynnetään osaamisen arvioinnissa kokeen ja näytön vastaanottajia tai koulutusorganisaatioita (tieliikenteen osalta II osan 3 luku, rautatieliikenteen osalta II osan 8 luku, merenkulun osalta 11 luku ja ilmailun osalta 13 luku). Tämän lisäksi henkilöstön terveydentilan arvioinnin suorittavat IV osan 3 osassa tarkoitettut hyväksytyt lääkärit, psykologit ja asiantuntijaorganisaatiot eli rautatieliikenteen osalta rautatielääkäri ja rautatiepsykologi (IV osan 3 luvun 1 ja 2 §), merenkulun osalta merimieslääkäri (IV osan 3 luvun 3 §) ja ilmailun osalta ilmailulääkäri ja ilmailulääketieteen keskus (IV osan 3 luvun 4 §).

Rikoslain 40 luvun 11 §:ssä määritellään julkista valtaa käyttäväksi henkilöksi se, jonka tehtäviin lain tai asetuksen nojalla kuuluu antaa toista velvoittava määräys tai päättää toisen edusta, oikeudesta tai velvollisuudesta taikka joka lain tai asetuksen nojalla tehtävässään tosiasiallisesti puuttuu toisen etuun tai oikeuteen, sekä se, jonka lain tai asetuksen nojalla taikka viranomaiselta lain tai asetuksen nojalla saadun toimeksiannon perusteella kuuluu osallistua edellä

tarkoitettujen päätösten valmisteluun tekemällä päätösesitys tai -ehdotus, laatimalla selvitys tai suunnitelma, ottamalla näyte tai suorittamalla tarkastus taikka muulla vastaavalla tavalla.

Liikenteen palvelulain muuttamista koskevan esityksen mukaan liikenteen henkilöluvan hakijoiden ja haltijoiden arviointiin osallistuviin kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyteen liittyviin kokeen arvioijaan (II osan 3 luvun 14 §), veturinkuljettajan näytön vastaanottajaan (II osan 8 luvun 2 §), ilma-aluksen matkustamomiehistön terveydentilaa arvioivaan työterveyslääkäriin, toimijoiden valvontaan osallistuvaan ulkopuoliseen asiantuntijaan (IV osan 2 luvun 1 §:n 3 momentti), rautatielääkäriin, rautatiepsykologiin, merimieslääkäriin sekä ilmailulääkäriin (IV osan 3 luvun 1 – 4 §) sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Liikenteen henkilöluvan hakijoiden ja haltijoiden arviointiin osallistuvien tahojen lausuntoihin ja päätöksiin saa esityksen mukaan hakea oikaisua. Arviointiin osallistuvia tahoja ovat edellisessä kappaleessa mainittujen henkilöiden lisäksi seuraavat organisaatiot: esitetyn lain II osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitettu tieliikenteen ammattipätevyyskoulutusta antava ja kokeen vastaanottava koulutuskeskus, lain II osan 11 luvun 1 §:ssä tarkoitettu merenkulun koulutuksen järjestäjä ja lain II osan 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettu ilmailun koulutusluvan haltija sekä IV osan 1 luvun 17 §:ssä tarkoitettu ilma-aluksen matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävä organisaatio.

Liikenteen henkilölupien hakijoiden ja haltijoiden terveydentilan ja psykologisen soveltuvuuden arviointiin osallistuvien lääkäreiden ja psykologien sekä osaamisen arviointiin osallistuvien koulutusorganisaatioiden, näytön vastaanottajien ja kokeiden arvioijien tehtävä ja rooli on selkeä ja perusteltu. Toisin kuin lupa- ja rekisteröintitehtävissä, valvonnassa tarve saattaa olla hyvinkin tapauskohtainen, ja asiantuntijoiden määrä voi olla rajallinen. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttämisestä apuna valvonnassa säädetään IV osan 2 luvun 1 §:ssä, joka käsittelee Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeutta. Säännöksiin on otettu mallia ilmailulain 164 §:n 2 ja 3 momentista ja rautatielain 78 §:stä. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että (viranomaisen vastuulla oleva) tarkastus voi esimerkiksi valvonnan kohteina oleviin seikkoihin liittyvien ammatillisten ja teknisten erityispiirteiden vuoksi olla joissakin tilanteissa tarkoitukseenmukaista suorittaa myös kokonaan viranomaisen siihen valtuuttaman asiantuntijan toimesta (PeVL 40/2002 s. 3). Valiokunnan mukaan tarpeellisuusvaatimus voi täytyä myös esimerkiksi silloin, kun tarkastuksen tekeminen edellyttää osaamista ja resursseja, joita viranomaisella ei ole (PeVL 29/2013 vp). Liikenteen luvanhaltijoiden valvonnassa edellytettävän asiantuntemuksen kirjo on hyvin laaja: asiantuntemusta voidaan edellyttää teknisistä järjestelmistä, noudatettavista menetelmistä, kirjanpidosta tai vastaavasta.

Julkisuusperiaate sekä yksityiselämän ja henkilötietojen suoja.

Perustuslain 12 §:n 2 momentissa säädetään, että viranomaisen hallussa olevat asiakirjat ja muut tallenteet ovat julkisia, jollei niiden julkisuutta ole välttämättömien syiden vuoksi lailla erikseen rajoitettu. Jokaisella on oikeus saada tieto julkisesta asiakirjasta ja tallenteesta. Perustuslain säännös sisältää tallennejulkisuutta koskevan pääperiaatteen.

Julkisuusperiaate koskee lähtökohtaisesti myös viranomaisen henkilörekistereitä. Viranomaisten henkilörekistereiden julkisuuden osalta tulee kuitenkin arvioitavaksi henkilötietojen suoja ja sen asettamat luovutusedellytykset. Perustuslakivaliokunta on esimerkiksi verotustietojen julkisuussääntelyn muutoksen osalta todennut, että sekä yleisöjulkisuutta että tietojen salassa-

pitoa ja luovutettavuutta koskevaa sääntelyä on arvioitava perustuslain 12 §:n 2 momentin ja 10 §:n 1 momentin kannalta (PeVL 4/2014 vp, s. 2). Esityksen yhtenä tavoitteena on parantaa liikenneasioiden rekisterin talletettujen tietojen saatavuutta niin, että henkilötietojen suojan korkea taso turvataan.

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Henkilötiedoilla tarkoitetaan kaikkia tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyviä tietoja. Säännöksen lakiviittaus henkilötietojen suojasta edellyttää lainsäätäjän säätävän henkilötietojen suojasta, mutta se jättää sääntelyn yksityiskohdat lainsäätäjän harkintaan. Tällainen perusoikeussäännös sitoo lainsäätäjän sisällöllistä harkintaa vähemmän kuin sen tapainen sääntelyvarauksen sisältävä säännös, jossa perusoikeuden todetaan olevan olemassa sen mukaan kuin lailla säädetään. (PeVL 25/1998 vp, s. 2/I, PeVL 3/2014 vp, s. 2.)

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa turvattun yksityiselämän piiriin. Lainsäätäjän tulee turvata oikeus henkilötietojen suojaan tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuudessa. (PeVL 3/2014 vp, s. 2.) Oikeus yksityiselämän suojaan ja henkilötietojen suojaan turvataan myös Euroopan unionin perusoikeuskirjassa ja Euroopan ihmisoikeussopimuksessa sekä niitä koskevassa oikeuskäytännössä.

Henkilötietojen suojaa koskevan kansallisen sääntelyn osalta on vastedes otettava huomioon Euroopan unionin yleinen tietosuojasetus (2016/679). Tietosuojasetuksen soveltaminen alkaa 25.5.2018 eli ennen esitetyn rekisterisääntelyn ehdotettua voimaan tuloa. Tietosuojasetuksen tavoitteena on yhdenmukaistaa EU-maiden tietosuojasääntöjä sekä suojata luonnollisten henkilöiden perusoikeuksia ja -vapauksia ja erityisesti heidän oikeuttaan henkilötietojen suojaan. Tietosuojasetus on EU-asetuksena suoraan sovellettavaa oikeutta jäsenvaltioissa. Kansallista lainsäädäntöä voidaan antaa asetuksen soveltamisalan mukaisesta henkilötietojen käsittelystä vain asetuksessa annetun kansallisen liikkumavaran puitteissa.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että valiokunnan käsityksen mukaan estettä ei ole sille, että henkilötietojen suojaan liittyvät sääntelyn kattavuuden sekä täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset voidaan joiltain osin täyttää myös asianmukaisesti laaditulla yleisellä Euroopan unionin asetuksella tai kansalliseen oikeuteen sisältyvällä yleislailla (PeVL 38/2016 vp, s. 4, PeVL 31/2017 vp, s. 3 - 4). Valiokunnan käyttämä ”joltain osin” -ilmaus viittaa siihen, että kansallista erityissääntelyä voidaan tarvita, vaikka lähtökohtaisesti tietosuojasetuksen tavoitteena on turvata henkilötietojen suojan riittävä taso koko EU-alueella. Esityksessä on lähdetty liikkeelle siitä, että kansallista erityissääntelyä tarvitaan tarkentamaan tietosuojasetuksen sääntelyä asetuksen antaman liikkumavaran puitteissa, kun otetaan huomioon liikenneasioiden rekisterin erityispiirteet viranomaisen perusrekisterinä sekä perustuslain ja perustuslakivaliokunnan käytännöstä ilmenevät vaatimukset henkilötietojen suojaan koskevalle sääntelylle.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan henkilötietojen suojan kannalta tärkeitä sääntelykohteita rekisteröinnissä ovat ainakin *rekisteröinnin tavoite, rekisteröitävien henkilötietojen sisältö, niiden sallitut käyttötarkoitukset tietojen luovutettavuus mukaan luettuna sekä tietojen säilytysaika henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturva*. Näiden seikkojen sääntelyn lain tasolla tulee olla kattavaa ja yksityiskohtaista. (PeVL 3/2014 vp, s. 2, PeVL 70/2014 vp, s.2., PeVL 46/2016, s. 6.)

Rekisteröinnin tavoitteen, käyttötarkoituksen ja rekisteröitävien henkilötietojen sisällön osalta on otettava huomioon tietojen käsittelyn tarkoitus ja käyttötarkoitussidonnaisuuden periaate. Henkilötietoja saa kerätä vain tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten, ja vain tarpeellisia tietoja saa käsitellä. Käyttötarkoitussidonnaisuuden periaatteen mukaan henkilötietoja saa käyttää tai muutoin käsitellä vain tavalla, joka ei ole yhteensopimaton käsittelyn tarkoituksen kanssa. Rekisterin käyttötarkoitus on kirjattava lakiin (PeVL 15/2008 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunta on käytännössään rekisteröinnin suhteen pitänyt tärkeänä, että laissa säädetään kattavasti ja yksityiskohtaisesti muun muassa henkilötietojen sisällöstä (PeVL 11/2008 vp, s. 3/I). Säilytettävät tiedot on yksilöitävä laissa. Sellaisia tietoja, jotka eivät ole tarkoituksen kannalta välttämättömiä, ei voi vaatia säilytettäväksi. (PeVL 18/2014 vp, s. 7.)

Ehdotetussa V osan 1 luvun 1 §:ssä määriteltäisiin liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus. Pykälässä rekisterin sisältö lueteltaisiin melko yleisluonteisesti kokonaiskuvan muodostamiseksi. Rekisteriin tallennettaisiin sekä henkilötietoja että muita tietoja, kuten kalustotietoja. Näitä muita tietoja eivät koske henkilötietolainsäädännön vaatimukset, mutta niiden käsittelyä koskevat yleiset vaatimukset hyvästä hallinnosta ja viranomaistoiminnan lakiperusteisuudesta. Rekisterin tietosisältö määriteltäisiin tarkemmin tietotyypeittäin osan 2 luvussa. Rekisteriin tallennettaisiin kaikista luonnollisista ja oikeushenkilöistä välttämättömät perustiedot, mahdollisia muita tarpeellisia tietoja sekä välttämättömät tiedot rikoksista ja seuraamuksista. Ratkaisulla pyritään varmistamaan se, että yhdestä rekisteristä huolimatta rekisteriin tallennettaisiin vain tarpeelliset tai välttämättömät tiedot ja että käsittelyn läpinäkyvyyden turvaamiseksi tallennettavat tiedot kävisivät ilmi suoraan laista.

Rekisterin käyttötarkoitus määriteltäisiin luettelemalla rekisterin käyttötarkoitukset, ja ne vastaisivat pääosin olemassa olevien Liikenteen turvallisuusviraston rekisterien käyttötarkoituksia. Käyttötarkoitusta kuitenkin laajennettaisiin koskemaan myös liikkumispalveluiden kehittäminen sekä niiden käyttämisen edistäminen, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatio toiminnan mahdollistaminen ja omadataan perustuvien palveluiden kehittämisen edistäminen. Käyttötarkoituksen muutokset vastaisivat vastaavan sisältöisiä muutoksia viraston tehtäviin ja toimivaltaan laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009). Uudet käyttökohteet olisi kuitenkin rajattu koskemaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien mukaisesti vain liikenne- ja liikkumispalveluita, jotta tietojen myöhempi käsittely olisi yhteensopivaa tietojen keruun tarkoituksen kanssa. Sekä Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien että rekisterin käyttötarkoituksen laajennukset tukisivat Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväkokonaisuuden hoitamista digitalisoituvassa maailmassa.

Viranomaisen tiedonsaantioikeutta koskevaa sääntelyä arvioidessaan perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten se sidotaan tietojen saamisen välttämättömyyteen. Viranomaisen tiedonsaantioikeus ja tietojen luovuttamismahdollisuus voivat valiokunnan mukaan liittyä tietyn tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tietosisällöt on lueteltu laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole tällä tavoin lueteltu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" tietyn tarkoituksen kannalta. (PeVL 42/2014 vp s. 2; PeVL 65/2014, s. 4; PeVL 46/2016 vp, s. 6).

Ehdotuksessa valvontaviranomaisen yleisestä tiedonsaantioikeudesta säädetään IV osan 2 luvun 2 §:ssä. Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeutta rekisteriin merkittävien tietojen osalta on kuitenkin täydennetty V osan 1 luvun 2 §:ssä. Tiedonsaantioikeudella pyritään varmistamaan, että yhteiskunnan perusrekisteriksi luokiteltavassa liikenneasioiden rekisterissä

olisi oikeat, asianmukaiset ja päivitetty tiedot. Pykälässä on lueteltu tiedonsaantioikeuden kattamat organisaatiot ja tiedoille on asetettu välttämättömyyedellytys, sillä tietosisältöjä ei ole lueteltu. Ratkaisu vastaa liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa tehtyjä sääntelyratkaisuja. Sillä varmistetaan, että tiedonsaantioikeuksiin ei jää aukkoja, ja että sääntely kestää myös aikaa.

Tietojen säilytysajan osalta valiokunta on katsonut, että henkilötietojen poistaminen on tapahtuttava määräajan kuluttua, ja enimmäismääräaika on ilmoitettava (PeVL 22/2014 vp, s. 6). Tietojen pysyvä säilyttäminen ei ole henkilötietojen suojan mukaista, ellei siihen ole tietojärjestelmän luonteeseen tai tarkoitukseen liittyviä perusteita. Tietojen pysyvä säilyttäminen on katsottu perustelluksi esimerkiksi silloin, kun tiedot ovat osin muuttumattomia tai hitaasti muuttuvia eikä niitä päivitetä pelkän ajan kulumisen vuoksi ja niiden pysyvä säilyttäminen on tarpeellista tehtävien hoitamiseksi. (PeVL 54/2010 vp, s. 2, PeVL 18/2016 vp, s. 2.)

Tietojen poistamisesta säädettäisiin V osan 2 luvun 6 §:ssä. Poistamisajat on määritelty tietotyyteittäin, jotta tietojen säilyttämiseen liittyvät erityispiirteet tulisivat asianmukaisesti otetuksi huomioon. Ehdotetut säilytysajat perustuvat tietojen tarpeellisuuteen tiettyä toimintoa tai tehtävää varten taikka kansainväliseen veloitteeseen. Tietojen säilyttämiseksi yli säädetyn määräajan asetettaisiin välttämättömyysvaatimus. Tällainen tietojen säilyttäminen yli määräajan ei olisi vastoin henkilötietojen suojan peruseriaatetta, joka lähtee siitä, että tiedot poistetaan silloin, kun ne eivät enää ole tarpeellisia.

Henkilötietojen luovuttamisen osalta valiokunnan käytännössä on vakiintuneesti edellytetty, että henkilörekisteriä koskevista säännöksistä käy selvästi ilmi, mitä tietoja ja missä tarkoituksessa voidaan luovuttaa samoin kuin tietoihin oikeutettujen piiri (PeVL 41/2014 vp, s. 4). Valiokunta on lisäksi katsonut, että lailla säätämisen vaatimus ulottuu myös mahdollisuuden luovuttaa henkilötietoja teknisen käyttöyhteyden avulla (PeVL 12/2002 vp, s. 5. Vastaava on todettu myös ratkaisussa KHO:2015:41). Rekisteröidyn oikeusturvan osalta valiokunta on kiinnittänyt huomiota rekisteröidyn oikeuksiin ja oikeussuojakeinoihin (PeVL 19/2012 vp, s. 5).

Tietojen luovuttamisesta ehdotetaan säädettäväksi V osan 3 luvussa. Luvun 1 §:n mukaan tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto, ja tiedot voitaisiin luovuttaa rajapinnan avulla tai muutoin sähköisesti. Tietojen luovuttaminen riippuisi sekä luovutettavien tietojen sisällöstä että luovuttamistavasta. Mahdolliset käyttötarkoitukset riippuisivat niin ikään tietojen sisällöstä: osa tiedoista olisi yleisesti käsiteltäviä, osa yleisesti saatavissa yksittäisluovutuksina ja osa voitaisiin luovuttaa tiettyä tarkoitusta varten.

Yleisesti käsiteltäviä olisivat V osan 3 luvun 2 §:n 1 kohdassa mainitut toiminnanharjoittajalupaa koskevat rajatut tiedot, eli tieto voimassaolevasta luvasta, luvanhaltijan nimestä ja yhteystiedoista, sekä rekisteröinti-ilmoituksen osalta vastaavat tiedot. Tiedot olisivat saatavissa avoimen rajapinnan kautta yleisen tietoverkon välityksellä koneluettavassa muodossa. Kohdassa tarkoitettu toiminnanharjoittajalupa voi olla niin luonnollisella henkilöllä kuin oikeushenkilöllä. Rajapinnan kautta voitaisiin toteuttaa esimerkiksi kattavia hakupalveluita, joiden avulla palveluita ja palveluntarjoajia koskevat tiedot olisivat käyttäjän kannalta nykyistä kattavampia ja helppokäyttöisempiä kuin nykyiset internetin yleisiin hakukoneisiin perustuvat haut.

Kyseessä olisi tarkasti rajatut tiedot, joiden saatavuutta puoltaa yleinen etu. Kyseessä olisi luvanvaraiseen ammatinharjoittamiseen liittyvät tiedot: intressipunninnassa näiden tietojen saatavuuden turvaaminen on vahvempi intressi kuin kyseisten henkilötietojen suojaaminen. Esimerkiksi Euroopan unionin liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) 16 artiklan 2 kohdassa säädetään, että tietyt tiedot liikenteenharjoittajasta on oltava julkisesti käytettävissä henkilötietojen suojaa koskevat säännökset huomioiden. Ratkaisua on perusteltu johdanto-osan 15 perustelukappaleessa avoimuuden parantamisella sekä sillä, että asiakas voisi tarkistaa asianomaisen luvan olemassa olon. Samat syyt puoltavat saatavuuden lisäämistä toiminnanharjoittajalupien osalta yleisesti, mikä turvaisi myös tasapuolisuuden toiminnanharjoittajien kesken, kun myös muista kuin asetuksen tarkoittamista toimijoista on tietoa helposti saatavilla. Kattavia hakupalveluita puoltaa avoimuuden lisäksi se, että niistä koituva etu kohdistuu rekisteröityihin itseensä, kun heidän palvelunsa ovat helpommin löydettävissä. Kuitenkin myös ammatitiedot kuuluvat yksityiselämän suojan piiriin (PeVL 4/2014 vp, s. 3), joten niitä ei voi luovuttaa ilman suojamekanismeja. Näin ollen rekisteröidylle annettaisiin oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen rajapinnan kautta.

Internetiin sijoitettavan henkilörekisterin osalta perustuslakivaliokunta on pitänyt yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta olennaisena, että tietoja ei voida hakea erilaisina masahakuina, vaan esimerkiksi ainoastaan yksittäisinä hakuina (PeVL 46/2016 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunta katsoi ilmeisesti, että edellä tarkoitettu toiminnanharjoittajalupia koskeva järjestely vastaisi terveydenhuollon ammattihenkilöiden tietoja sisältävää tietopalvelua. Sitä vastaavaa säännöstä ei kuitenkaan sisältynyt liikenteen palveluista annetun lain ensimmäiseen vaiheeseen.

Lain toiseen vaiheeseen tällainen säännös sisältyy. Ehdotuksen V osan 3 luvun 3 §:n mukaan jokaisella olisi oikeus saada yksittäisluovutuksena edellä mainittujen toiminnanharjoittajalupaa koskevien rajattujen tietojen lisäksi tietoa toiminnanharjoittajan vastuuhenkilön nimestä. Liikennevälineiden osalta tietoja saisi omistajan, haltijan, käyttäjän ja edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista, ja lisäksi katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta. Edelleen yksittäisluovutuksena saisi tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta. Tietojen luovuttaminen olisi perusteltua tietojen laadun takia: ne ovat tarpeellisia luvan tai kuljetusoikeyden tai ammattipätevyyden tarkistamista varten taikka liikennevälineen ja sen omistajan perustietojen saamiseksi. Lisäksi kyseisen kaltaisessa yksittäisluovutuksessa puuttuminen henkilön perusoikeuteen on verrattain vähäistä. Kyseessä voi olla myös tietojen käytöstä henkilökohtaisiin tarkoituksiin, joka jää henkilötietolainsäädännön soveltamisen ulkopuolelle. Lisäksi luonnollisella henkilöllä olisi mahdollisuus kieltää yhteystietojensa luovuttaminen, sillä niiden osalta ei ole vastaavaa julkista intressiä tietojen saamiseen.

Kolmanneksi V osan 3 luvun 4 ja 5 §:ssä käyttötarkoitukset olisi määritelty. Nämä käyttöoikeudet vastaisivat joiltakin osin nykytilaa, mutta niissä huomioitaisiin myös yleisen edun mukainen tarve edistää liikennepalveluiden kehittämistä ja tarjontaa. Ehdotuksen 4 §:n summariesemman prosessin mukaisesti voitaisiin luovuttaa ainoastaan samoja tietoja, joiden saamiseen jokaisella olisi 3 §:n mukaisesti oikeus yksittäisluovutuksena. Ehdotetun 4 §:n mukaan näitä tietoja voitaisiin luovuttaa massaluovutuksena, mutta toisin kuin 3 §:ssä, ei kuitenkaan julkisesti esimerkiksi internetin kautta. Tällöin tiedetään tarkasti, kenelle tiedot luovutetaan. Ehdotetun 5 §:n mukaan voitaisiin luovuttaa myös muita julkisia tietoja sekä sallia tietojen koneellinen käsittely tietyin edellytyksin. Tällöin kuitenkin käyttötarkoitukset rajoitettaisiin sellaiseen kehitys- ja innovaatiotoimintaan, jonka tavoitteena on liikennejärjestelmän ja -

palveluiden kehittäminen ja tarjoaminen, liikennejärjestelmää ja -palveluita koskevan tietoisuuden ja ymmärryksen lisääminen, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen edistäminen. Tällöin myös muiden oikeusturvatakeiden määrä lisääntyisi. On huomattava, että rekisteröidylle annettaisiin sekä 4 että 5 §:n osalta oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen.

Henkilötietojen käsittelyn osalta erityistä huomiota on kiinnitettävä arkaluonteisten tietojen säilyttämiseen ja luovuttamiseen. Esimerkiksi terveystiedot ovat lähtökohtaisesti sellaisia arkaluonteisia henkilötietoja, joiden luovuttaminen ulkopuoliselle edellyttää perustuslain yleisten rajoitusedellytysten täyttymistä (PeVL 18/2010 vp, s. 4). Arkaluonteiseksi tiedoksi on laskettu myös rikollista tekoa, rangaistusta ja muuta rikoksen seuraamusta koskevat tiedot (PeVL 37/2013 vp, s. 2). Ehdotetun V osan 2 luvun 1 §:n 3 momentin mukaan rekisteriin saisi tallentaa välttämättömät tiedot rikoksista ja rangaistuksista sekä 4 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaisia terveystietoja. Esitys vastaisi tältä osin nykytilaa. Näiden tietojen käsittely olisi edelleen välttämätöntä liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi. Esitys ei sisällä ehdotuksia arkaluonteisten henkilötietojen luovuttamisesta muille kuin viranomaisille tai muille julkista tehtävää hoitavalle muuten kuin anonymisoituina, jolloin ei ole enää kyse henkilötiedoista, tai suostumuksen perusteella.

Perustuslakivaliokunta on myös korostanut tietosuojan riittävää tasoa tietoja edelleen siirrettäessä (PeVL 25/2009 vp, s. 2). Asianmukaisen tietosuojan ja -turvan merkitys korostuu silloin, kun luovutetaan isoja tietoaimeistoja. Tämän vuoksi V osan 2 luvun 5 pykälän mukainen luovuttaminen tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan vaatisi Liikenteen turvallisuusviraston luvan. Luvan edellytyksenä olisi luovutuksensaajan asianmukainen selvitys, jossa selostetaan toimenpiteet tietojen turvallisen käsittelyn varmistamiseksi. Oikeutta tietojen edelleen luovuttamiseen rajoitettaisiin voimakkaasti 4 §:n tapauksessa, ja se kielletäisiin kokonaan 5 §:n mukaan.

Esityksessä säädetään yleisenä periaatteena siitä, että tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan kautta, katseluyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Muita luovutustapoja käytettäneen jo varsin vähän. Teknisen käyttöyhteyden käsitteestä luovuttaisiin: tekninen käyttöliittymä on voinut tarkoittaa varsin erilaisia asioita, joista jotkut toteutustavat eivät ole edistäneet tietojärjestelmien yhteentoimivuutta. Tällä hetkellä toimivin luovutustapa on rajapinta, joka voi olla avoin tai suljettu. Avoinkaan rajapinta ei kaikilta osin tarkoita avointa pääsyä tietoon, vaan ainoastaan niissä tapauksissa, joissa niin on erikseen todettu. Rajapintaratkaisuihin huomattavinta on, että niiden avulla voidaan saada muun muassa viranomaisten järjestelmistä yhteentoimivia. Rajapintojen avulla voidaan myös hallita luovutettavia tietoja kustannustehokkaasti, ja varmistaa, että ainoastaan se tieto luovutetaan, jonka saamiseen on olemassa oikeus. Tämän johdosta on perusteltua, että vakiintunutta kirjoitustapaa uudistetaan.

On välttämätöntä, että tietojen luovutuskäytäntöjä pystytään kehittämään digitalisaatiokehityksen tarvitsemalla tavalla, sillä nykyiset käytänteet eivät mahdollista rekistereissä olevan tietopääoman hyödyntämistä kansantalouden ja eri toimijoiden tarvitsemalla tavalla. Ehdotettu sääntely pyrkii siihen, että luovuttamista koskeva sääntely kertoo selkeästi, mitä tietoa, millä tavalla ja mihin tarkoitukseen Liikenteen turvallisuusvirasto voi luovuttaa. Luovuttamista ehdotettuihin tarkoituksiin on pidettävä yleisen edun mukaisena. Yleistä etua kuitenkin tasapainotetaan erilaisilla suojatoimilla, joilla varmistetaan rekisteröidyn oikeusturva. Esityksellä ei rajoitettaisi rekisteröidyn henkilötietolain tai EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisia oikeuksia. Oikeussuojakeinoista tulevat sovellettavaksi EU:n yleisen tietosuojavaatimuksen mu-

kaiset keinot sekä tulevassa kansallisessa tietosuojalaissa säädettävät keinot. Lisäksi ehdotus sisältää edellä kerrotut suojatoimet, jotka vahvistuvat sitä mukaa kuin luovutettavien tietojen määrä lisääntyy.

Puolesta-asiointi. Esitykseen sisältyvä III osan 2 luvun uusi 2 a §, jossa säädettäisiin puolesta-asioinnista, ei myöskään uhkaa heikentää henkilötietojen suojaa. Puolesta-asioinnissa lähtökohtana on, että henkilöllä on olemassa asiakas- tai käyttäjätilit sekä avaamisvelvoitteen kohteena olevassa palvelussa että myös pääsyyn oikeutetun palveluntarjoajan palvelussa. Säännöksen avulla ei ole tarkoitus toteuttaa EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettua siirto-oikeutta. Ehdotuksessa on pyritty selkeyttämään tätä toteamalla, että puolesta-asioinnissa henkilötietoja saa käsitellä vain siinä määrin, kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Käytännössä kysymys on siitä, että käyttäjätileillä olevia tietoja vertailemalla voidaan varmistua siitä, että kyse on samasta henkilöstä. Henkilötietoja ei ole tarkoitus lähtökohtaisesti lainkaan siirtää käyttäjätilitä toiselle. Asiointitapahtuman käynnistyttyä pääsyyn oikeutettu palveluntarjoaja välittää pääsyyn veloitettulle henkilön yksilöivän tunnuksen. Tämän jälkeen koneellisessa viestien vaihdossa lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita koskevat tiedot voidaan palauttaa käyttämällä lipunhankintatransaktiotunnusta ilman tarvetta siirtää matkustajan henkilötietoja tunnistena. Lisäksi asiointitapahtumassa henkilötietoja voi olla tarvetta siirtää silloin, jos niitä on tarpeen liittää itse hankittavaa lipputuotteeseen tai muuhun liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavaan tuotteeseen (esimerkiksi nimi, alennusperusteen laatu tai vastaava). Koska kysymys on asiakkaan aloitteesta tehtävästä puolesta-asiointisuhteesta, on henkilötietojen käsittelylle olemassa suostumukseen tai sopimukseen perustuva oikeutus. Suostumuksen on täytettävä ne edellytykset, jotka sille henkilötietolaissa ja jatkossa EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa asetetaan.

Lääkäriin, psykologin ja terveydenhuollon ammattihenkilön ilmoitusoikeudesta ja -velvollisuudesta. Esityksessä säädetään liikenteen lääkärijärjestelmästä, johon liittyy lääkärin, psykologin ja terveydenhuollon ammattihenkilön oikeus ja velvollisuus ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle henkilön terveydentilasta ja psykologisesta soveltuvuudesta (liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyssä IV osan 3 luvussa). Näitä säännöksiä on tarkasteltava yksityiselämän suojaa koskevan perustuslain 10 §:n valossa. Nyt esitykseen sisältyvien säännösten taustalla on pitkälti voimassa oleva lainsäädäntö. Liikenteessä toimivien henkilöiden terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset sisältyvät EU:n lainsäädäntöön ja Suomea sitoviin kansainvälisiin normeihin. Vaatimusten tavoitteena on varmistaa, että liikenteessä toimiva ei terveydentilastaan tai psykologisesta soveltumattomuudestaan johtuen aiheuta vaaraa muille tai itselleen. Kaikissa liikennemuodoissa on jo olemassa järjestelmä, jossa luvan myöntäminen on sidottu vaatimusten täyttymiseen. Tieliikenteen osalta kysymyksestä säädetään ajokorttilaissa, mutta muiden liikennemuotojen osalta on tarkoituksenmukaista koota säännökset lakiin liikenteen palveluista.

Tieto henkilön terveydentilasta ja psykologisesta soveltuvuudesta kulkee häntä hoitavalta lääkäriltä lupaviranomaiselle. Ilmailussa, merenkulussa ja rautatieliikenteessä toimivien henkilöiden terveydentilaa ja soveltuvuutta arvioivat tehtävään erikseen hyväksytyt ilmailulääkäri, merimieslääkäri ja rautatielääkäri sekä rautatiepsykologi. Menettely on laissa kuvattu. Viranomaisen rekisteriin merkittäviä tietoja käsitellään arkaluonteisina tietoina.

Näiden liikenteen lääkäreiden lisäksi ilmoitusoikeudesta ja -velvollisuus säädetään myös muiden terveydenhuollon ammattihenkilöiden osalta. Terveydenhuollon ammattihenkilöllä on sa-

lassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänellä on velvollisuus ilmoittaa ilman aiheutonta viivästystä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hän epäilee, että luvan hakijan tai haltijan terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykyynsä. Ilmoituksen sisältö on täsmällisesti rajattu niin, että siinä voidaan antaa tieto ainoastaan siitä, että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä terveysvaatimuksia sekä mitä lisätoimenpiteitä ehdotetaan terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi. Tämän jälkeen on Liikenteen turvallisuusviraston asia päättää jatkotoimista.

Lääkäriin, psykologin ja terveydenhuollon ammattihenkilön oikeudesta ja velvollisuudesta ilmoittaa henkilön terveydentilaan liittyvistä asioista Liikenteen turvallisuusvirastolle on täsmällisesti laissa määrätty, ja tietojen antamiselle on hyväksyttävä peruste. Säännökset on kirjoitettu yksityisoikeuden suojan näkökulmasta täsmällisesti ja oikeasuhtaisesti.

Omaisuuksensuoja

Liikenteen palveluista annettua lakia koskevan hallituksen esityksen (HE 161/2016 vp) säätämisyjärjestyksessä todettiin, että ehdotukseen sisältyneet III osan 2 luvun 1 ja 2 §:ssä säädetyt rajapintojen avaamisvelvoitteet olivat omaisuudensuojan ja siihen kuuluvan sopimusvapauden kannalta tarkkarajaisia, niiden asettamiselle oli välttämätön yhteiskunnallinen tarve, ja ne olivat suhteellisuusperiaatteen mukaisia. Nyt käsillä olevaan ehdotukseen sisältyy aikaisempia ehdotuksia täydentävä rajapintojen avaamisvelvoite.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen säännökset kohdistuivat lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen avaamisvelvoitteen osalta tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalveluihin, ja niissä oli kyse mahdollisuudesta yhdistää yhtenäiseen matkaketjuun perushintainen kertamatka tai sellaisen varaus. Kyse oli lähtökohtaisesti anonyymista asioinnista, ja pykälän perusteluissa todettiin, että rajapintojen kautta ei lähtökohtaisesti ole tarkoitus siirtää henkilötietoja. Ehdotetussa puolesta-asiointia koskevassa säännöksessä veloitettaisiin liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja, näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija sekä liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskija mahdollistamaan se, että toinen liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja voisi käyttäjän pyynnöstä hänen puolestaan hankkia lipputuotteen tai muun palvelun käyttöön oikeuttavan tuotteen hyödyntäen hänen käyttäjätulilla olevia tunniste- ja käyttäjätietojaan. Säännös ei velvoita digitoimaan palveluita, vaan se koskee tilanteita, joissa digitaalinen palvelu on jo muutoinkin olemassa. Velvoite ei myöskään tarkoittaisi sitä, että avaamisvelvoitteen kohteena oleva palveluntarjoaja joutuisi luovuttamaan asiakastietonsa ja sitä kautta menettäisi asiakkaansa.

Ehdotuksella ei puututa palveluiden hinnoitteluun. Toimijat voivat pääsääntöisesti toimia molemmissa rooleissa, eli olla avaamisvelvoitteen kohteena ja hyödyntää ehdotusta palveluita yhdistäessään. Se on tältä kannalta varsin symmetrinen. Rajapinnan avaamisesta aiheutuu kustannuksia, jotka vaihtelevat tietojärjestelmistä ja toiminnanharjoittajan muista valmiuksista riippuen, kuten vastaavat ehdotukset lain ensimmäisessä vaiheessa. Rajapintojen avaamisesta aiheutuvat yhteiskunnalliset hyödyt kuitenkin ylittävät aiheutuneet kustannukset, kuten hankkeen ensimmäisessä vaiheessa todettiin. Säännös kohdistuisi vain toimijoihin, jotka tarjoavat palveluaan sähköisesti tietoverkossa. Pääsääntöisesti lienee syytä olettaa, että sähköisen palve-

lun tarjoamiseen pystyvät toiminnanharjoittavat kykenevät myös avaamaan asiointiin tarvittavan rajapinnan. Ehdotettu pykälä sisältää kuitenkin varmuuden vuoksi myös vastaavan pieniin toimijoihin kohdistuvan poikkeamismahdollisuuden kuin liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 2 §:kin. Poikkeaminen velvoitteesta olisi ehdotuksen mukaan mahdollista, jos velvoitteen toteuttaminen olisi toimijan koon tai toiminta-alueen vuoksi kohtuutonta tai siinä tapauksessa, että se ei olisi teknisesti tarkoituksenmukaista.

Ehdotus merkitsisi sitä, että liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen vaiheen säännöksiä täydennettäisiin niin, että puuttuvat liikennemuodot lento- ja meriliikenne samoin kuin erilaiset liikkumispalvelut, kuten yhteiskäyttöiset liikennevälineet, saataisiin mukaan, minkä lisäksi lipputuotteisiin voitaisiin tuoda kertalipun ohelle sarja- ja kausilipputuotteita sekä alennuksia. Säännöksen avulla pyritään edistämään kehittyneiden yhdistettyjen liikennepalveluiden syntymistä ja tarjontaa, ei pelkästään yksittäisten matkaketjujen mahdollistamista. Mikäli toimintamalli osoittautuu käytännössä onnistuneeksi, se voi levitä muihin kuin liikenteen palveluihin, jolloin käyttäjät voisivat saada yhden napin painalluksen päässä olevia helppokäyttöisiä yhdistettyjä palveluita. Edellä sanotun johdosta on syytä korostaa esitykseen liittyvää välttämätöntä yhteiskunnallista tarvetta. Esitystä on myös edellä sanotun perusteella pidettävä tarkkarajaisena, ja sen on katsottava olevan suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Perustuslakivaliokunta ei liikenteen palveluista annetun lain ensimmäistä vaihetta koskeneessa lausunnossaan PeVL 46/2016 ottanut kantaa lain III osan 2 luvun säännöksiin. Niissä ei siten havaittu perustuslain kannalta ongelmallisia seikkoja.

Liike- ja ammattisalaisuudet

Esitys ei heikennä liike- ja ammattisalaisuuksien suojaa. Ehdotetun IV osan 1 luvun 2 §:ssä asetetaan Liikennevirastolle velvollisuus antaa avoimen rajapintojen kautta palveluiden käyttöä koskevaa tietoa. Säännöksessä kuitenkin edellytetään, että tällöin ei saa vaarantaa liike- tai ammattisalaisuutta. Ehdotuksen V osan 3 luvun 5 §:ssä taas säädettäisiin liikenneasioiden rekisterissä olevien tietojen luovuttamisesta kehitys- ja innovaatiotoimintaan. Salassa pidettäviä tietoja saataisiin luovuttaa ainoastaan anonyymisoituina tai suostumuksen perusteella. Julkisten tietojen luovuttaminen taas olisi mahdollista kieltää. Nämä suojakeinot koskevat niin luonnollisia kuin oikeushenkilöitäkin. Viranomaisten välisessä tiedonvaihdossa oikeus saada ja luovuttaa tietoja salassapitovelvoitteen estämättä on rajoitettu viranomaisten lakisääteisten tehtävien kannalta välttämättömiin tietoihin.

Elinkeinonvapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Ammatin tai elinkeinonharjoittamisen rajoituksista on säädettävä lailla ja niiden on oltava oikeasuhtaisia ja perusteltuja.

Perustuslakivaliokunta on liikenteen palvelulain ensimmäisen vaiheen hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossaan (PeVL 46/2016 vp) viitannut aiempiin lausuntoihinsa seuraavasti: ”Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Luvanvaraisuudesta on säädettävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten

tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan, missä määrin tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti. Viranomaisen toimivallan liittämistä toimilupaan ehtoja tulee perustua riittävän täsmällisiin lain säännöksiin. Olennaista on muun muassa se, että lupaviranomaista ei valtuuteta määräämään toimiluvassa asioista, joista tulee säätää lailla (ks. PeVL 13/2014 vp, s. 2).”

Nyt tarkasteltavana olevaan ehdotukseen liikenteen palvelulain muuttamisesta on koottu kuljetustoiminnan harjoittamista koskevat lupavaatimukset kaikista liikennemuodoista. Lisäksi esitykseen on koottu kuljetustoimintaan osallistuvaa henkilöstöä koskevat vaatimukset sekä näiden koulutusta koskevat vaatimukset. Nämä kaikki säännökset ohjaavat ja rajaavat elinkeinon harjoittamista kuljetusalalla.

Sekä lentoliikenteen että rautatieliikenteen toimiluvanvaraisuus perustuu EU-lainsäädäntöön. Lentoliikenteessä edellytettävästä liikenneluvasta ja sen myöntämisedellytyksistä säädetään suoraan sovellettavasti EU:n lentoliikenneasetuksessa 1008/2008. Täydentävä kansallinen sääntely on sisällytetty II osan 12 luvun 2 §:ään. Rautatieyrityksen toimilupaa koskevat vaatimukset perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin (2012/34/EU) ja ne löytyvät II osan 5 luvun 2 §:stä. Merenkulussa ei vastaavaa toimilupaa ole. Merenkulussa ainoana markkinoillepääsyyn vaikuttavana seikkana on 9 luvun säännökset siitä, että kabotaasiliikenteessä edellytetään lupaa muilta kuin suomalaisilta tai EU:n jäsenvaltioiden aluksilta. Tämäkin sääntely perustuu EU:n säädöksiin.

Vastaavasti kuljetustoimintaan osallistuvan henkilöstön lupasääntely perustuu ilmailussa EU:n lentomiehistöasetukseen ja kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn standardeihin, merenkulussa erityisesti STCW-yleissopimukseen ja EU:n vähimmäiskoulutusdirektiiviin sekä rautateilla EU:n veturinkuljettajadirektiiviin. Sen lisäksi, että henkilöstöltä edellytetään lupia, edellytetään myös heitä kouluttavilta koulutusorganisaatioilta kaikissa liikennemuodoissa viranomaisen hyväksyntää. Nämä vaatimukset perustuvat EU:n lainsäädäntöön ja niiden taustalla oleviin kansainvälisiin vaatimuksiin. Yksityiskohtaisissa perusteluissa kuvataan tarkemmin, mitä EU-säädöksiä tai kansainvälisiä vaatimuksia kulloinkin täytäntöönpannaan. Koulutusta koskevat vaatimukset löytyvät rautateiden osalta II osan 8 luvusta, merenkulun osalta II osan 11 luvusta ja ilmailun osalta II osan 13 luvusta. Merenkulun koulutuksen osalta kansalliset täytäntöönpanosäännökset ovat toistaiseksi olleet puutteelliset, mihin Euroopan meriturvallisuusjärjestö EMSA on kiinnittänyt auditoinnissaan huomiota.

Myös esitykseen sisältyvä liikenteen lääkärijärjestelmä perustuu EU:n säädöksiin ja kansainvälisiin vaatimuksiin. Liikenteen ammateissa toimiville on asetettu erityisiä terveysvaatimuksia, joiden täyttymisen arviointi edellyttää lääketieteellistä osaamista ja näiden vaatimusten tuntemista. Tämän vuoksi heitä arvioiville lääkäreille ja rautatieliikenteessä myös psykologeille on asetettu erityisiä vaatimuksia. Liikenteen lääkärijärjestelmää koskevat vaatimukset on koottu ilmailun, merenkulun ja rautateiden osalta IV osan 3 lukuun. Tieliikenteen ajoterveysvaatimukset sijaitsevat ajokorttilaissa. IV osan 3 luvussa tarkoitettujen lääkäreiden ja psykologien sekä ilmailulääketieteen keskustusten hyväksymiset ovat VI osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuja lupia, joiden peruuttamisesta ja joihin kohdistuvista muista hallinnollisista seuraamuksista säädetään mainitussa luvussa. Luvussa säädetään samoin niihin liittyviä päätöksiä koskevasta muutoksenhausta.

Kansainvälisten ja EU:n säännösten seurauksena toiminnan luvanvaraisuuden kriteerit ja lupien myöntämiskriteerit ovat tässä laissa tarkoitettujen lupien osalta tarkasti määritellyt.

Hallituksen esitys sisältää eräitä luvanvaraisuuden kevennyksiä, joilla kavennetaan voimassa olevia elinkeinonvapauden rajoituksia. Ensinnäkin rautatieliikenteen puolella viranomaisen myöntämät luvat rajattaisiin veturinkuljettajiin. Sen sijaan muilta rautatieliikenteen turvallisuustehtävissä toimivilta ei enää edellytettäisi viranomaislupaa, mutta heidän osaamisvaatimuksensa olisi kuvattava toimijan turvallisuudenhallintajärjestelmässä. Lisäksi kansallisesta kansimiehenkirjasta ehdotetaan luovuttavaksi. Se korvattaisiin aluksilla tehdyllä perehdytyksellä. Tämä tarkoittaisi sitä, että itse pätevyyskirjasta luovuttaisiin, mutta kaikki koulutusvaatimukset säilyisivät voimassa olevia vastaavina. Näin ollen kansimiehiltä vaadittaisiin edelleen aluksella suoritettavan perehdyttämislouenteisen koulutuksen lisäksi ensiapukoulutusta ja alkusammutuskoulutusta. Näillä kevennyksillä helpotettaisiin alalle tuloa ilman, että turvallisuudesta tingittäisiin.

Pieninä kevennyksinä jo vahvistettuihin elinkeinonvapauden rajoituksiin voidaan pitää myös taksinkuljettajan ajoluvan uusimissäännöksiin esitettyjä tarkennuksia. Liikenteen palvelulakiin lisättiin eduskuntakäsittelyssä taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisedellytykseksi kokeen suorittaminen. Tällöin ei käyty keskustelua siitä, että ajoluvan uusimiseen sovelletaan mitä ajoluvan myöntämisestä säädetään, mikä tarkoittaisi sitä, että taksinkuljettajankoe pitäisi suorittaa viiden vuoden välein aina uudelleen. Sidosryhmät ovat myös kiinnittäneet huomiota siihen, että voimassa olevassa lainsäädännössä viranomaisella on enemmän harkintaa rikostaustan tarkistuksessa ajolupaa uudistettaessa kuin vahvistetussa liikenteen palvelulaissa. Nyt tarkasteltavana olevan ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan ajolupaa uusittaessa koetta ei tarvitsisi suorittaa uudelleen, ja rikostaustan arviointiin esitetään vastaavaa joustavuutta kuin voimassa olevassa lainsäädännössä.

Elinkeinonvapauden näkökulmasta keskeisiä säännöksiä laissa ovat myös lupien peruuttamista koskevat säännökset. Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vaikiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamisen mahdollisuuden vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen (PeVL 13/2014 vp, s. 3).

Liikenteen palvelulaissa lupien peruuttamisen ehdot on koottu yhteen lukuun. Tällä on haluttu edistää yhdenmukaista ja johdonmukaista toimintamallia liikenteen eri aloilla ja eri ammateissa. Luvan peruuttamista koskevat säännökset pohjautuvat voimassa oleviin säännöksiin. Liikenteen osalta elinkeinonvapauden arvioinnissa on tärkeää pitää mielessä muut suojattavat oikeudet, erityisesti muiden hengen, terveyden ja omaisuuden suoja.

Esityksen VI osan 1 luvun 2 §:ään sisältyviä lupien peruutusperusteita on pidettävä viitekehys huomioiden täsmällisinä ja oikeasuhtaisina. Lupa voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Lupa voidaan ensinnäkin peruuttaa, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Tämän lisäksi lupa voidaan peruuttaa, jos luvan haltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla asetettuja määräyksiä taikka luvan haltijan toimintaa koskevia Euroopan

unionin asetusten säännöksiä, eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Liikenteen toimijoihin sovelletaan yhä enenevässä määrin suoraan sovellettavia Euroopan unionin asetuksia, jotka ovat syrjäyttäneet kansallisen sääntelyn. Esityksen sanamuoto ohjaa tarkastelemaan vain tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin asetuksia. Toiminnan arvioinnissa on keskeistä säännösten vastaisen toiminnan toistuvuus tai vakavuus.

Kolmannen peruuttamisperusteen taustalla on liikenteessä vahvana vallalla oleva turvallisuusajattelu. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan ilmoitusta ja merenkulussa luvan peruuttamisen perusteena on perusteltu epäily siitä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan tehtävänsä tai harjoittamaan toimintaansa turvallisesti. Rautatieliikenteessä kuljettajaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, jos kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Vaikka perustetta ei yhdistetä mihinkään yksittäiseen säännökseen, on perustetta pidettävä selkeänä. Viranomaisen on kyettävä osoittamaan turvallisuusuhka, johon peruutuksella puututtaisiin, jolloin päätös tehdään toisten henkilöiden hengen, terveyden ja omaisuuden suojaksi.

Liikenteen palvelulaissa esitetään laivaväen, lentäjän ja veturinkuljettajan osalta erityistä peruutusperustetta, joka vastaa tällä hetkellä voimassa olevia ilmoituslain 143 §:n 1 momentin 5 kohtaa ja laivaväkilain 20 §:n 1 momentin 2 kohtaa. Lupa voidaan peruuttaa määräajaksi tai kokonaan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä. Näillä liikenteessä toimivilla henkilöillä on tehtävänsä johdosta vastuullaan usein matkustajien ja aina muiden liikenteen kulkijoiden henki ja terveys. Sen vuoksi heiltä on perinteisesti edellytetty korostettua kykyä ja halua noudattaa liikenteen sääntöjä. Tieliikenteen toimijoiden osalta vastaavana sanktiona olisi kuljettajan määrääminen ajokieltoon tai taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen määräajaksi tai toistaiseksi, joista päättää poliisi.

Valtuudet

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2).

Esitys sisältää runsaasti asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia, jotka on kuvattu edellä kohdassa 8. Valtaosa asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksista sisältyvät jo voimassa olevaan lainsäädäntöön. Ne ovat luonteeltaan teknisiä, ja niillä pannaan täytäntöön kansainvälisten sopimusten ja muiden velvoitteiden sekä kansainvälisten standardien yksityiskohtaisia säännöksiä, jotka sopivat luonteeltaan lakia alemman asteisissa säädöksissä annettaviksi. Kun perussäännös on laissa ja yksityiskohtaiset vaatimukset on täsmällisemmin kuvattu Suomea sitovis-

sa kansainvälisissä viiteaineistoissa tai EU:n direktiiveissä ja päätöksissä ja tarkoitettu sovellettaviksi maailmanlaajuisesti tai EU:n alueella, ja kyseessä on selkeästi liikennesektoria koskeva erityissääntely, on määräyksenantovaltuutta tässä esityksessä usein pidetty tarkoituksen mukaisena. Sen sijaan esimerkiksi säännökset, joilla on selkeitä liittymäkohtia useampaan hallinnonalaan, on esitetty annettaviksi valtioneuvoston asetuksella.

Lausuntokierroksella olleessa hallituksen esitysluonnoksessa ei ollut yksityiskohtaisemmin näitä valtuuksia perusteltua erityisesti sen vuoksi, että vastaavat valtuudet ovat jo lainsäädännössä olemassa. Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota kuitenkin erityisesti eräisiin valtuutuksiin ja kehotti arvioimaan tarkemmin, onko ehdotettu säädöstaso oikea. Koska oikeusministeriön lausunnossa esiin tuodut valtuutukset edustavat hyvin valtuutussäännösten taustalla olevaa harkintaa, käydään niitä tässä lyhyesti läpi.

Asetuksenantovaltuuksista oikeusministeriö on kiinnittänyt huomiota esityksen II osan 4 luvun 5 §:n 3 momentissa olevaan valtuutukseen, jossa valtioneuvoston asetuksella voisi tarkemmin säätää ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, siitä millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta. Valtuutus vastaa voimassaolevaa tieliikennelain 92 f:ään sisältyvää valtuutusta. Ajopiirturiasetus tukee työ- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaa ja se on muun muassa niin työsuojeluviranomaisten kuin liikenteen viranomaisten kannalta tärkeä. Onkin perusteltua, että tarkemmat säännökset annetaan vähintäänkin valtioneuvoston tasolla. Kun tarkastellaan tarkemmin, mistä kysymyksistä säännöksiä valtuutetaan antamaan, löytyy perussäännös tarkasteltavana olevasta laista, valtuutuksessa viitatussa ajopiirturiasetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa viitatuissa muissa EU:n asetuksentasoisissa säännöksissä, AETR-sopimuksessa ja tarkasteltavana olevan luvun 5 ja 8 §:ssä.

Asetuksenantovaltuuksista oikeusministeriö on kiinnittänyt huomiota esitetyn lain IV osan 1 luvun 8 §:ään, joka koskee kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä. Tässä esityksessä kyseiseen pykälään esitetään vain pientä toimituksellista muutosta, ja asetuksenantovaltuus on tässä muodossa hyväksyttynä jo liikenteen palveluista annetussa laissa. Lisäksi asetusvaltuus on tässä muodossa myös toistaiseksi voimassa olevassa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006). Pykälässä viitatussa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 10 artiklan mukaan komissio voi hyväksyä artiklassa tarkoitettussa häiriötilanteessa turvatoimenpiteitä, jotka voidaan asettaa enintään kuuden kuukauden ajaksi ja jota voidaan kerran kuudella kuukaudella pidentää. Jos komissio päättää hyväksyä yhtä tai useampaa jäsenvaltiota koskevia turvatoimenpiteitä, kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava saman laajuisia toimenpiteitä omien liikenteenharjoittajiensa osalta ja ilmoitettava niistä komissiolle. Näitä toimenpiteitä on sovellettava viimeistään siitä päivästä lukien, jona komission hyväksymiä turvatoimenpiteitä sovelletaan. Kyseinen valtuutussäännös koskee näitä kansallisia komission asettamiin turvatoimenpiteisiin verrannollisia määräaikaisia toimenpiteitä. Kyseessä on markkinoiden toimintaa ohjaava toimenpide, josta päättäminen on perusteltua säilyttää vähintäänkin valtioneuvoston tasolla. Ottaen huomioon, että toimenpiteiden luonnetta on komission päätöksellä jo rajattu ja niihin on ryhdyttävä komission päätöksen mukaisissa aikarajoissa, voidaan valtioneuvoston asetusta pitää tarkoituksenmukaisena säädöstasona asiassa.

Määräyksenantovaltuuksista oikeusministeriö on kiinnittänyt huomioita esityksen II osan 8 luvun 3 ja 6 §:ään, jossa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset veturinkuljettajien oppilaitoksille asetettavista vaatimuksista ja näyttöjen vastaanottajien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä rautatieliikenteessä. Tältä osin

viraston harkintaa ohjaa veturinkuljettajadirektiivi ja sen nojalla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta yleistä ammatillista tietämystä ja terveydentilaa ja lupakirjaa koskevien vaatimusten osalta annettu komission direktiivi 2014/82/EU sekä veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämistä koskevista perusteista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti annettu komission päätös (2011/765/EU). Näissä määritellään oppilaitoksia koskevat vaatimukset sekä kelpoisuus- ja osaamisvaatimusten puitteet.

Osaamisen ylläpitämistarpeiden kannalta keskeisiä ovat monet ulkoiset tekijät, kuten teknisen kehityksen ja markkinoiden muutoksen mukanaan tuomat toimintamallien ja –menetelmien muutokset ja lainsäädännön muutokset, mutta myös henkilön oma tilanne (esimerkiksi mahdollisuudet työssä oppimiseen ja hänen ulottuvillaan oleva koulutustarjonta). Kyseessä ovat yksityiskohtaiset tekniset määräykset, joiden antamisessa viranomaisen harkintaa rajaavat lain säännösten lisäksi asiassa sovellettavat EU-direktiivit ja -päätökset. Voidaan katsoa, että näissä kysymyksissä on erityisiä syitä antaa säännös viranomaismääräyksenä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että siitä säädettäisiin lailla tai asetuksella.

Oikeusministeriö on viitannut siihen, että merenkulun koulutuksesta esitetään säädettäväksi valtioneuvoston asetuksella, mitä se pitää parempana säädöstasona. Tältä osin voidaan todeta, että sekä kuorma- ja linja-autonkuljettajien että laivaväen koulutukset sisältyvät myös kansalliseen ammatilliseen koulutukseen. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala vahvistaa tutkintojen perusteet ja ammatillisen koulutuksen tarjoajat ovat opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan hyväksymiä koulutuksen järjestäjiä. Näiden koulutuksen järjestäjien tarjoama koulutus kuuluu valtion rahoituksen piiriin. Sääntelyn kohteen ja asiallisen merkityksen vuoksi onkin perusteltua, että tarkemmat oikeussäännöt annetaan näiden ammattiryhmien osalta asetustasoisina. Sen sijaan veturinkuljettajat ja lentäjät eivät kuulu vastaavan järjestelmän piiriin, vaan koulutuksen ohjaus tulee liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännöstä. Sädöstason valintaan vaikuttavat seikat eivät ole samanlaiset yhtäältä kuorma- ja linja-autonkuljettajien että laivaväen koulutustoiminnan ja toisaalta lentäjien ja veturinkuljettajien koulutustoiminnan osalta.

Veturinkuljettajille koulutusta tarjoavia oppilaitoksia ja näytön vastaanottajia koskevilla perusteilla voidaan arvioida myös oikeusministeriön lausunnossa esille nostettuja rautatieeläkäriin ja –psykologin kelpoisuusvaatimuksia ja osaamista koskevia määräyksenantovaltuuksia (IV osan 3 luvun 1 ja 2 §).

Oikeusministeriö on kiinnittänyt myös huomiota Liikenteen turvallisuusvirastolle esitettyyn valtuutukseen antaa tarkempia määräyksiä lentomiestien koulutuksesta (II osan 13 luku 6 §). Määräyksenantovaltuuden taustalla on voimassa olevaan ilmailulain 71 §:ään sisältyvä määräyksenantovaltuus, jota on EU:n komission lentomiestöasetuksen mukaisesti esitetty tarkennettavaksi niin, että siinä huomioidaan mahdollisuus ilmoituksenvaraiseen toimintaan. Kun tätä määräyksenantovaltuutta arvioidaan, on tunnistettava, että kaupalliseen ilmailuun liittyvästä koulutustoiminnasta sekä koulutustoiminnasta Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASAn tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla säädetään EU:n komission antamalla lentomiestöasetuksella 1178/2011. Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetty koulutusta koskeva pykälä koskee vain marginaalista osaa lentokoulutuksesta eli esimerkiksi historiallisilla ilma-aluksilla tapahtuvaa koulutusta. Liikenteen turvallisuusviraston harkintaa ohjaavat pykälän 2 momentin mukaisesti EU:n lentokoulutusta koskevat säännökset. Lisäksi

koulutustoiminnasta on Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) Chicagon yleissopimuksen nojalla annettuja standardeja, jotka nekin ohjaavat viraston harkintaa. Kyseessä on siis valtuutussäännös, jonka kohteena on pieni osa Suomessa annettavasta lentokoulutuksesta ja jossa viranomaisen toimintaa ohjaavat EU:n säädökset ICAOn standardit. Voidaan katsoa, että tässä on erityisiä syitä antaa säännös viranomaismääräyksenä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että siitä säädettäisiin lailla tai asetuksella.

Oikeusministeriö on nostanut esille henkilölupa-asiakirjan katoamista tai tuhoutumista käsittelevään IV osan 2 luvun 3 a §:ään sisältyvään määräyksenantovaltuuteen. Kohdassa viitataan liikenteen ammattihenkilöiden pätevyyden todentavien asiakirjojen katoamiseen tai tuhoutumiseen (taksin-, kuorma-auton- tai linja-autonkuljettaja, laivaväkeen kuuluvat tai lentäjä). Näissä ammateissa on tyypillistä, että viranomaisvalvonnassa edellytetään lupa-asiakirjan esittämistä. Näin ollen asiakirjat ovat haltijoilleen ammatinharjoittamisen kannalta tärkeitä ja heidän on välttämätöntä saada lupa-asiakirjasta kaksoiskappale tai uutta vastaava asiakirja. Korvaavasta asiakirjasta käytettävä nimike vaihtelee kansainvälisesti eri liikennemuodoissa, sen vuoksi pykälään oli tarpeellista kirjoittaa eri momentit kaksoiskappaleelle ja alkuperäistä vastaavalle asiakirjalle. Virastolle olisi tarkoitus antaa valtuus antaa määräyksiä siitä, miten ilmoitus henkilöluvan katoamisesta, tuhoutumisesta tai varkaudesta ilmoitetaan ja miten asiakirja mitätöidään, jos se myöhemmin löytyykin tai muutoin palautuu omistajalleen. Tässä on kyse teknisluonteisesta menettelyyn liittyvästä määräyksestä, eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että siitä säädettäisiin lailla tai asetuksella.

Esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden katsota olevan ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä kerrotuilla perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Rekisteriuudistuksesta ja valtuutussäännösten suuresta lukumäärästä johtuen pidetään suotavana, että hallituksen esityksestä hankitaan perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §, II osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin johdantokappale, 2 §:n 1 momentti, 3 §:n 3 momentti, 6 §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentin 8 kohta, 9 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 1 ja 3 §, 3 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti ja 2 §, III osan 2 luvun 4 §, 3 luvun 2 §:n 3 momentti, 8 §:n 2 momentti ja 4 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohta, IV osan 1 luvun 4 §:n 3 momentin 1 kohta, 7 §:n 1 momentti, 8 §, 9 §:n otsikko ja 2 momentti, 13 §, 2 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 3 momentti, 3 § ja 4 §:n otsikko, V osan 1 luku sekä VI osan 1 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 ja 5 § ja 2 luvun 1 ja 3 § sekä

lisätään I osan 1 lukuun uusi 2 §, II osan 2 lukuun uusi 5 ja 6 §, 3 lukuun uusi 3 – 15 § ja osaan uusi 4 – 13 luku, III osan 1 lukuun uusi 4 §, 2 lukuun uusi 2a §, 3 luvun 2 §:ään uusi 4 - 6 momentti, lukuun uusi 11 § ja osaan uusi 5 luku, IV osan 1 luvun 2 §:ään uusi 4 momentti, 9 §:ään uusi 3 – 5 momentti ja lukuun uusi 15—18 §, IV osan 2 luvun 1 §:ään uusi 4 ja 5 momentti, lukuun uusi 3a, 4 §:ään uusi 4 ja 5 momentti, lukuun uusi 6 ja 7 § ja osaan uusi 3 ja 4 luku, V osaan uusi 2 ja 3 luku sekä VI osan 1 lukuun uusi 2 a—2 c, 3 a—3 g, 6—10 § ja 2 lukuun uusi 4 – 6 § seuraavasti:

I OSA

YLEISTÄ

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tässä lakia sovelletaan liikenteen palveluihin, niihin liittyviin henkilölupiin sekä liikenneasioiden rekisteriin.

Tätä lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan kuljetuspalvelun tarjoajaan, jonka liikennöimän palvelun alku- tai loppupää on Suomessa tai palvelu kulkee Suomen kautta.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;
- 2) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan, ei kuitenkaan palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia, eikä valmismatkalaisissa (1079/1994) tarkoitettua valmismatkaa;
- 3) *liikennepalvelulla* julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua ja palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;
- 4) *liikkumispalvelulla* liikennepalvelua ja siihen välittömästi liittyvää välityspalvelua, tietopalvelua ja pysäköintipalvelua ja muuta tukipalvelua;
- 5) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja;
- 6) *ETA-valtiolla* Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota.
- 7) *henkilöluvalla* sellaista luonnolliselle henkilölle myönnettävää henkilökohtaista lupaa, pätevyyttä, lisäpätevyyttä, kelpuutusta, kelpoisuutta, oikeutta kuljettaa liikennevälinettä ja hyväksyntää, jonka olemassaolo voidaan todentaa lupakirjalla, pätevyyskirjalla, lisäpätevyydistodistuksella, kelpoisuustodistuksella, tunnistamista koskevalla todistuksella tai muulla vastaavalla sähköisellä tai paperimuotoisella asiakirjalla;
- 8) *toiminnanharjoittajaluvalla* luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa toimilupaa tai muuta vastaavaa hyväksyntää;
- 9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa.

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (*ammattimainen kuljettaminen tiellä*) tarvitaan lupa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus tarkoitettu lupa tarvitaan:

2 §

Taksiliikenne

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai ras-kaalla nelipyörällä (*taksiliikenne*) tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoit-tamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

3 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetty vaatimukset sekä tämän pykälän 1 mo-mentin 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vas-tuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

6 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta vankeusrangaistukseen taikka hänelle on määrätty yhteensä vähintään neljä sakkoran-gaistusta tai muuta seuraamusta 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvan hakijana tai haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

8) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yh-teisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettu vakava rikkomus.

9 §

Luvan muuttaminen ja uusiminen

Jos luvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka.

15 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 14 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity tämän lain V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

2 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

1 §

Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *kansainvälisen liikenteen kuljetushuvalla* lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa, Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla taikka jonka nojalla linja-autolla saa harjoittaa Suomen ja toisen valtion välistä kansainvälistä matkustajaliikennettä.

2) *kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella* tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY mukaista Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välistä tavarankuljetusta, jossa tavara kuljetetaan kuorma-autossa, perävaunussa, vetoautollisessa tai vetoautottomassa puoliperävaunussa, vaihtokuormatilassa tai vähintään 20 jalan kontissa osittain maanteitse ja osittain aluksella tai rautateitse siten, että kuljetus aluksella tai rautateitse on suoraan mitattuna pidempi kuin 100 kilometriä ja että maantiekuljetus tapahtuu:

- a) tavarankuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä;
- b) lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavarankuormauspaikan välillä; tai
- c) enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan.

3 §

Ulkomailla tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Ulkomailla tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan ja kahdenväliseen sopimukseen perustuvan matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävää reittiä koskevan luvan hakijan on esitettävä lupahakemuksessa Liikenteen turvallisuusviraston pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot.

Jos kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta. Jos kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien

matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävien reittien lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä lupaa ensin hakeneille.

5 §

Kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen liittyvät oikeudet

ETA valtioihin perustetuilla kuljetusyrittäjillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekuljetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja ETA-valtion välisen rajan ylitys.

6 §

Kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen suorittamisen ehdot

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, kuljetusasiakirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuorma- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asema- tai satamaviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesiteitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppuosuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesiteitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarankuljetuksen lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin (31962L2005) mukaisesti säädetään, tavarankuljetuksen vastaanottaja voi direktiivissä säädetystä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljetukseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarankuljetuksen lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarankuljetuksen lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarankuljetuksen vastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

3 luku

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (*taksinkuljettaja*) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

2 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta lupa on kuitenkin voimassa kaksi vuotta sen myöntämisestä.

Ajolupa voidaan uusida Liikenteen turvallisuusvirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 1 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syyllistynyt 1 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioiden ottaen kohtuuttomana

3 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset

Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys ja hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Jos traktorin kuljettajalta edellytetään kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, hänen on täytettävä tässä luvussa tarkoitettujen ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset. Ammattipätevyys vaaditaan myös muun ETA-valtion kansalaiselta ja sellaisen muun maan kansalaiselta, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden saavuttanut saa kuljettaa niitä kuorma-autoja tai linja-autoja ja niiden ajoneuvoyhdistelmiä, joiden luokkaa vastaava ajo-oikeus hänellä on.

Kuljettaja ei kuitenkaan tarvitse ammattipätevyyttä, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, puolustusvoimien, Tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;
- 3) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunneltu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitettujen perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;

7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, tai muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa; taikka

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

4 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettun kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työ lupa Suomessa.

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetty perustason ammattipätevyyskoulutus. Koulutus voidaan suorittaa myös nopeutettuna. Koulutukseen sisältyy teoriakoe. Perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi, ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 2 momentissa tarkoitettun linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyuden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä *EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus*. 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettua koulutuksesta.

5 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä

C-luokan kuorma-autoa ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 18 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 21 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla

koulutuksella, 23 vuotta täyttänyt. D1-luokan linja-autoa ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 21 vuotta täyttänyt.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, voi toimia 18 vuotta täyttänyt, jos hänellä on kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeus ja jos hän on suorittanut perustason ammattipätevyyskoulutuksen muutoin kuin nopeutettuna ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 5 momentissa.

Edellä 4 momentissa tarkoitettu kuljettaja, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.

6 §

Perustason ammattipätevyyskoulutus

Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältää opetusta kuljettajilta edellytettävistä tiedoista ja taidoista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Koulutukseen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on mainittu maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä *tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*, liitteen I jaksossa 1. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisällytettävistä matkustajien oikeuksiin liittyvistä oppiaineista säädetään EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen liitteen II kohdan a oppiaineluettelossa.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 140 tuntia, josta vähintään 10 tuntia on oltava ajo-opetusta. Jos ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa sovelletaan vastaavan luokan ajokorttikoulutusta koskevia säännöksiä.

Jos henkilö- tai tavaraliikennettä koskeva ammattipätevyys halutaan laajentaa kattamaan myös toinen kuljetusmuoto, on suoritettava täydentävä koulutus tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Täydentävän koulutuksen kesto on 70 tuntia, josta vähintään viisi tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa sen kesto on 35 tuntia, josta vähintään kolme oppituntia on oltava ajo-opetusta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksen sisällöstä ja toteutuksesta sekä säännökset oppitunnin pituudesta ja aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun ammatillisen pätevyyden hyväksi lukemisesta koulutuksessa.

Kun koulutus annetaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 3 §:ssä tarkoitetun ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, koulutuksessa noudatetaan Opetushallituksen määrittämiä tutkinnon perusteita. Tutkinnon perusteissa huomioidaan ammattipätevyysdirektiivin ja 4 momentissa tarkoitetun valtioneuvoston asetuksen vaatimukset.

7 §

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen päätteeksi suoritettavaan teoriakokeeseen sisältyy vähintään yksi kysymys 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohden.

Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyiden suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeutetulla koulutuksella. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeesta ja sen toteutuksesta.

8 §

Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen yhteydessä

Edellä 7 §:ssä tarkoitettu koe voidaan suorittaa vaiheittain sellaisessa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, joka sisältää tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehystä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen ammattipätevyysdirektiivin *ammattillista koulutusta* koskevan 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:

- 1) hänellä on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus;
- 2) hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;
- 3) hänellä on 1 momentissa tarkoitettuun koulutukseen hyväksytyyn koulutuskeskuksen antama ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava hyväksyminen koulutuksen aikana suoritettaviin kuljetuksiin ilman ammattipätevyyttä. Hyväksyminen todennetaan koulutuskeskuksen antamalla hyväksymisasiakirjalla.

Hyväksymisasiakirja voi koskea sekä koulutuksen aikana että koulutusjaksojen välisinä lomaa-aikoina suoritettavia kuljetuksia Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

9 §

Jatkokoulutus

Ammattipätevyiden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutukseen on kuuluttava opetusta turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Todistus on annettava myös jatko-opetuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia koulutusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

10 §

Koulutuskeskukset

Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavan koulutuskeskuksen hyväksynnässä noudatetaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitettä 1. Koulutuskeskukseksi voidaan hakemuksesta hyväksyä:

1) koulutuksen järjestäjä, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu järjestämislupa;

2) muu kuin 1 kohdassa tarkoitettu ammatillisen koulutuksen järjestäjä taikka koulutuksen järjestäjä, jolla on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen;

3) puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävä yksikkö.

Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen koulutuskeskukset, jos koulutus on osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen koulutuskeskukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi hyväksyä jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi muun sellaisen yrityksen, säätiön tai yhteisön, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Hakemuksessa on kuvattava, miten koulutuskeskus ja siellä annettava koulutus täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, kuitenkin enintään ajaksi, jonka koulutuksen järjestäjä on oikeutettu antamaan 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua ammatillista koulutusta tai jonka 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu autokoululupa on voimassa. Jos hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

11 §

Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet

Koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät opettamista koskevat ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskus vastaa siitä, että ope-

tushenkilöstöllä on koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos;

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

2) hänellä on ajokorttilain 91 §:n mukainen opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on vastattava suoritettavaa ammattipätevyyttä ja täytettävä ajokorttia varten annettavassa opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.

12 §

Koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen

Koulutuskeskuksen on säilytettävä jatkokoulutuksen järjestämistä ja jatkokoulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat niin kauan kuin jatkokoulutuksesta annettua todistusta voidaan käyttää ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän hakemiseen. Tämän jälkeen koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä. Tietoja saadaan luovuttaa hakemusasian käsittelemiseksi ammattipätevyyskortin ja ajokorttiluvan myöntäjälle.

13 §

Ammattipätevyuden osoittaminen

Ammattipätevyyskortti osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai ajokorttiin tehtävällä merkinnällä ammattipätevydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta ammattipätevyyskortin tai tekee ajokorttiin merkinnän ammattipätevydestä kuljettajalle:

1) joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyuden;

2) joka on pitänyt ammattipätevyyttään yllä 9 §:n mukaisesti;

3) jolla on ammattipätevyuden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevydestä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä merkintä on voimassa viisi vuotta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen tai jatkokoulutuksen suorittamista koskevan todistuksen antamisesta. Ajokorttiin tehtävää merkintää koskeva hakemus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle noudattaen, mitä ajokortin ja ajokorttiluvan hakemisesta ajokorttilaissa säädetään.

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettävissä. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

14 §

Erityisiä säännöksiä ammattipätevyden osoittamisesta

Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteessä II olevan mallin mukainen.

Ennen 13 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti voidaan postittaa hakijalle, jolloin sen toimittamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa ja sen nojalla säädetään ajokortin toimittamisesta postitse.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.

15 §

Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa taikka Ahvenanmaan maakunnassa annetun 13 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta säädetään ajokorttilaissa.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä säädetään valtioneuvoston asetuksella. Edellä 3 §: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 ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyden osoittavaa asiakirjaa.

4 luku

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *ajo- ja lepoaika-asetuksella* tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;

2) *ajopiirturiasetuksella* tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston ase-

tuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014;

3) *AETR-sopimuksella* kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010);

4) *ajopiirturilla* mekaanista ja digitaalista ajopiirturia;

5) *ajopiirturikortilla* digitaalisessa ajopiirturissa käytettävää korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakorttia;

6) *yrityksellä* sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

7) *kuljettajalla* sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;

8) *korjaamolla* sitä, jolla on ajoneuvolain 87 §:ssä tarkoitettu lupa ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen;

9) *valvontaviranomaisella* poliisia, Tullia, rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista.

10) *yrittäjäkuljettajalla* sitä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen tieliikenteessä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*, tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettun luvan nojalla, ja:

a) joka työskentelee omaan lukuunsa;

b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;

c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja

d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

11) työajalla yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä, ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;

12) yhteenlasketulla työajalla yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

13) työpaikalla:

a) sen yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa, jonka omistaja yrittäjäkuljettaja on;

b) ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään;

c) muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa;

14) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina;

15) yöajalla kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

Ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirturin käytöstä säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.

3 §

Ajopiirturikorttien myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää korjaamokortin hakijalle, jolle on myönnetty ajoneuvolain 87 §:ssä tarkoitettu lupa digitaalisen ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen.

Kuljettajakortti myönnetään hakijalle:

- 1) jolla on ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvon ajo-oikeus;
- 2) jolla on ajopiirturiasetuksen 26 artiklan mukainen asuinpaikka Suomessa; sekä
- 3) jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia tai joka on tehnyt hakemuksen kortin uusimiseksi sen voimassaoloajan päättymisen vuoksi.

Kuljettajakortti myönnetään myös hakijalle, joka pyytää, että toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa myönnetty kuljettajakortti vaihdetaan Suomessa ajopiirturiasetuksen 30 artiklassa säädetyllä tavalla.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää yrityskortin hakijalle, joka on merkitty Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallinnon ylläpitämään yritys- ja yhteisötietojärjestelmään.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta valvontakortin valvontaviranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

4 §

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Kuljettajan velvollisuuksista ajopiirturin ja kuljettajakortin käytössä säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

Kuljettajan on ilmoitettava työnantajalle, jos hänellä ei ole hallussaan voimassa olevaa kuljettajakorttia. Kuljettajan velvollisuuksista kuljettajakortin puuttuessa säädetään ajopiirturiasetuksen 29 artiklassa. Kuljettajan on ajo- ja lepoaikatietojen tallentamista varten luovutettava kuljettajakortti myös työnantajalle taikka yritykselle, joka käyttää häntä vain tilapäisesti.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista vapautuksista ajopiirturiasetuksen soveltamisesta, siitä, millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta.

5 §

Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Työnantaja vastaa siitä, että kuljettajalle, jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia, ei luovuteta kuljetettavaksi digitaalisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa, ellei ajoneuvon kuljettamiseen ilman kuljettajakorttia ole ajopiirturiasetuksessa tai AETR-sopimuksessa mainittua syytä.

Työnantajan velvollisuuksista piirturilevyjen toimittamisesta ja digitaalisen ajopiirturin tietojen tulostamisesta säädetään ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 1 ja 2 kohdassa.

Yrityksen ajo- ja lepoaikatietojen yksilöimiseksi yrityksen on yrityskortilla lukittava digitaalisen ajopiirturin tiedot siten, että rekisteröidyn yksityisyyden suoja ei vaaranneta.

Yrityksen on huolehdittava ajopiirturiasetuksessa säädettyjen ajopiirturin määräaikaistarkastusten suorittamisesta. Yrityksen velvollisuudesta ajopiirturin toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan sattuessa säädetään ajopiirturiasetuksen 37 artiklassa.

6 §

Ajopiirturin tietojen käsittely yrityksessä

Ajo- ja lepoaikojen valvomiseksi, työsuhteen oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseksi sekä kuljetusten ohjaamiseksi yrityksen on jäljennettävä omaa yritystään koskevat ajo- ja lepoaikatiedot ajoneuvon digitaalisesta ajopiirturista. Tiedot on jäljennettävä Suomessa olevasta ajoneuvosta vähintään kahden kuukauden välein ja luovutettaessa ajoneuvo pois yrityksen omasta hallinnasta tai poistettaessa digitaalinen ajopiirturi käytöstä. Työnantajan ja yrityksen, joka käyttää kuljettajaa tilapäisesti, on jäljennettävä kuljettajakortin ajo- ja lepoaikatiedot vähintään kolmen viikon välein sellaisilta viikoilta, joina kuljettaja on työssä. Ulkomailla olevasta ajoneuvosta tiedot on jäljennettävä ajoneuvon tultua Suomeen.

Yrityksen velvollisuudesta säilyttää, esittää ja luovuttaa piirturilevyt tai niiden jäljennökset säädetään ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 2 kohdassa. Yrityksen ja työnantajan velvollisuudesta säilyttää digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut tiedot säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksen 10 artiklan 5 kohdassa. Kuljettajantutkimuksessa käytettyjä piirturilevyjä tai kuljettajantutkimuksen aikana tallentuneita digitaalisen ajopiirturin tietoja ei kuitenkaan tarvitse säilyttää.

Yrityksen on annettava kuljettajalle tämän pyynnöstä tulosteena digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut kuljettajan ajo- ja lepoaikatiedot. Digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut muiden yritysten tiedot ja muut kuin 1 momentin käyttötarkoituksen mukaiset tiedot on hävitettävä välittömästi.

7 §

Digitaalisen ajopiirturin tietojen käsittely korjaamalla

Korjaamon velvollisuuksista digitaalisen ajopiirturin käsittelyssä säädetään ajopiirturiasetuksen 22 ja 23 artiklassa. Korjaamon on säilytettävä mainitussa 23 artiklassa tarkoitettu tarkastusraportti kahden vuoden ajan raportin laatimispäivästä.

Ajo- ja lepoaikatietojen luovuttamiseksi yrityksen ja valvontaviranomaisen käyttöön korjaamon on jäljennettävä digitaalisesta ajopiirturista saatavat tiedot ennen laitteen korjaamista tai vaihtamista. Korjaamon tulee säilyttää tiedot muuttumattomina vuoden ajan talletuksesta.

Korjaamon on luovutettava 2 momentissa tarkoitettut tiedot yritykselle, joka on tiedot lukinnut tai muutoin luotettavasti selvittänyt oikeutensa tietoihin ja todisteellisesti pyytänyt tietojen luovuttamista. Tiedot on pyynnöstä luovutettava myös valvontaviranomaiselle.

HE 145/2017 vp

Jos 2 momentissa tarkoitettujen tietojen jäljentäminen on mahdotonta, korjaamon tulee antaa yritykselle tästä todistus ja säilyttää jäljennös todistuksesta siten kuin ajopiirturiasetuksessa säädetään.

8 §

Yrittäjäkuljettajan viikoittainen enimmäistyöaika

Yrittäjäkuljettajan työaika saa olla keskimäärin enintään 48 tuntia viikossa enintään neljän kuukauden tasoittumisjakson aikana. Yhteenlaskettu työaika ei kuitenkaan saa viikon aikana ylittää 60 tuntia.

Teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä yrittäjäkuljettaja voi ylittää 60 tunnin viikoittaisen enimmäistyöajan ja tasoittumisjakso saa olla kuuden kuukauden mittainen laskettaessa keskimääräistä 48 tunnin viikoittaista enimmäistyöaika.

9 §

Yrittäjäkuljettajan yötyö

Yrittäjäkuljettajan työaika ei saa ylittää kymmentä tuntia, jos 24 tunnin jaksoon, joka alkaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 tai 9 artiklassa tai AETR-sopimuksen 8 tai 8 b artiklassa tarkoitettun levon päättyessä, kuuluu yöaikana kello yhden ja viiden välillä tehtyä työtä.

Yrittäjäkuljettaja saa ylittää yötyöhön liittyvän työajan teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä.

10 §

Yrittäjäkuljettajan työajan tauot

Yrittäjäkuljettaja ei saa työskennellä ilman taukoa kuutta tuntia pidempään. Jos työaika on kuudesta yhdeksään tuntia, taukoa on oltava vähintään 30 minuuttia. Jos työaika on yli yhdeksän tuntia, taukoa on oltava vähintään 45 minuuttia. Tauon voi jakaa useaan, vähintään 15 minuutin jaksoon. Ajo- ja lepoaika-asetuksen 7 artiklan tai AETR-sopimuksen 7 artiklan mukaisesti pidetyt tauot otetaan huomioon myös laskettaessa tässä pykälässä säädettyjen taukojen pituutta.

11 §

Yrittäjäkuljettajan työaikakirjanpito

Yrittäjäkuljettajalla on oltava kahdelta edelliseltä vuodelta työaikakirjanpito tai muu luotettava selvitys, josta ilmenevät tämän lain mukaiset työajat ja tauot sekä keskimääräistä työaika käytettäessä tasoittumisjakso, jonka aikana työaika tasoittuu 48 tunnin viikkotyöaikaan. Työaikakirjanpidosta tai selvityksestä on käytävä ilmi myös 8 §:n 2 momentissa ja 9 §:n 2 momentissa tarkoitettut poikkeukset ja niiden perustelut.

5 luku

Rautatieliikenteen markkinat

1 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrittäjä saa harjoittaa rautatieliikennettä vain jos:

1) sillä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa tai muussa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

2) sillä on rautatielain (304/2011) 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

3) sille on myönnetty aiottua liikennöintiä varten rautatielain 26 §:n mukaisesti tarvittava ratapapereetti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa rautatielain 30 §:ssä tarkoitettua rataverkon käyttö-sopimuksen;

5) Euroopan unionin lainsäädännössä sekä tässä luvussa tai sen nojalla säädetyt tai määrättyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrittäjän oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi rautatielain 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella.

2 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyrittäjälle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;

2) hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;

3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

4) hakija osoittaa vakavaraisuutensa sillä, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

5) hakija on toimittanut kaikki 1 §:ssä ja tässä pykälässä asetettujen edellytysten arvioimiseksi tarvittavat tiedot.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle rautatieyrittäjälle myöntämästään toimiluvasta.

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta

työsuhdetta tai voimassa olevia työehtosopimuksia, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) hakija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä poiketa 3 momentissa säädetyistä vaatimuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimilupaa haettaessa esitettävistä selvityksistä.

4 §

Toimiluvan myöntäminen

Päätös toimilupahakemukseen on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä.

5 §

Toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen

Rautatieyrityksen toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyritys täyttää tässä luvussa säädetyt edellytykset.

Rautatieyrityksen on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, virasto voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Jos rautatieyritys aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle uusi hakemus tai viraston pyytämä lisäselvitys. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen.

Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jos se on muuttanut rautatieyrittäjälle myönnettyä toimilupaa.

6 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

6 luku

Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

1 §

Kaupunkiraideliikenne

Liikenteenharjoittajan, joka harjoittaa metro- tai raitiorataverkolla metro- ja raitioliikennettä (kaupunkiraideliikenne), on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajana (liikenteenharjoittaja) voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka harjoittaa liikennettä metro- tai raitiorataverkolla.

2 §

Liikenteenharjoittajaa koskevat vaatimukset

Liikenteenharjoittajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- 1) liikenteenharjoittajalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) liikenteenharjoittaja voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa turvallisen liikenteen harjoittamisen;
- 3) liikenteenharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 4) kaupunkiraideliikenteen kuljettajat täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;

5) liikenteenharjoittaja on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) liikenteenharjoittajalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenteenharjoittajan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 2 §:n 3 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus liikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan.

Liikenteenharjoittaja ei täytä 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) liikenteenharjoittaja tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain mukaiseen liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain mukaista velkajärjestelyä; tai

3) liikenteenharjoittajalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

4 §

Liikenteenharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevassa ilmoituksessa on oltava liikenteenharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi liikenteenharjoittajan on osoitettava ilmoituksessa täyttävänsä 2 §:ssä säädetyt vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Liikenteenharjoittajan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

5 §

Liikenteenharjoittajan vastuu

Liikenteenharjoittaja vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Liikenteenharjoittajan

on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

Kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

6 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenteenharjoittajalla on oltava *turvallisuusjohtamisjärjestelmä*, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä sekä varmistaa, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Liikenteenharjoittajan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava organisaation toimitusjohtajan tai organisaation ylimpään johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

7 §

Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

Metrojunan, raitiovaunun ja rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajan tehtävää hoitavalta vaaditaan, että hän:

- 1) on tehtävään sopiva;
- 2) täyttää terveytensä puolesta tässä laissa tai sen nojalla määrätyt vaatimukset;
- 3) osaa ja ymmärtää riittävästi liikenteenhoidossa käytettävää kieltä;
- 4) on vähintään 18-vuotias.

Kuljettajan tehtävää saa hoitaa vain henkilö, joka on lääkärintodistuksella osoittanut olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan mainittuja tehtäviä. Liikenteenharjoittajan on varmistettava, että henkilö käy lääkärintarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa 1 momentissa tarkoitettussa kuljettajan tehtävässä. Sen jälkeen kuljettajan tehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Liikenteenharjoittajalla on oikeus siirtää kuljettajan tehtävää hoitava muuhun tehtävään, jos tämä on laiminlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

Liikenteenharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajan tehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut kuljettajan tehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein kuljettajan tehtäviä hoitavien on osoitettava kelpoisuutensa.

8 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

7 luku

Rautatieliikenteen pätevydet

1 §

Soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan luonnolliseen henkilöön, joka kuljettaa henkilö- tai tavarajunaliikenteessä tai vaihtotyössä käytettävää liikkuvaa kalustoa ja, jolla tämän luvun perusteella on kelpoisuus kuljettajan tehtävään.

Tätä lukua ei sovelleta:

- 1) kuljettajiin sellaisilla rataverkon osilla, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen eikä yksinomaan tässä kohdassa tarkoitetuilla rataverkon osilla liikennöivään rautatieliikenteen harjoittajaan;
- 2) kuljettajiin sellaisilla raiteilla, joita raiteen omistaja tai haltija käyttää ainoastaan omassa tavaraliikenteessään;
- 3) kuljettajiin sellaisilla rataverkon osilla, jotka on suljettu muulta rautatieliikenteeltä;
- 4) Venäjälle sijoittuneen rautatieyrityksen kuljettajiin Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-aseilla.

2 §

Rautatieliikenteen harjoittajan vastuu

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajat täyttävät tässä luvussa ja sen nojalla määrätyt kelpoisuusvaatimukset.

Rautatieliikenteen harjoittajan on kuvattava ja otettava käyttöön kuljettajien kelpoisuutta koskevat menettelyt rautatielain 40 §:ssä tarkoitetussa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava kuljettajien kelpoisuuden seuranta varten seuranta-järjestelmä.

3 §

Kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, jollei luvan olemassa olo ole muutoin todennettavissa.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavin edellytyksin muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa.

4 §

Luvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta luvan henkilölle, joka on:

- 1) vähintään 18-vuotias;
- 2) suorittanut vähintään perusopetuslaissa (628/1998) tarkoitetun perusopetuksen tai sitä vastaavan oppimäärän sekä toisen asteen koulutuksen;
- 3) suorittanut lupakirjaa koskevan koulutuksen ja saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä näytön vastaanottajalta (*näytön vastaanottaja*) todistuksen lupakirjaa koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta;
- 4) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä lääkäriltä (*rautatielääkäri*) lääkärin-todistuksen terveydentilansa osalta sitä koskevien vaatimusten täyttymisestä;
- 5) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä psykologilta (*rautatiepsykologi*) soveltuvuudestaan myönteisen lausunnon.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan myönnä lupaa henkilölle, joka on syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana:

- 1) huumausaineen käyttämiseen rautatieliikenteessä;
- 2) rikoslain 23 luvussa tarkoitettuun rikokseen.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitetut selvitykset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan todentamiseksi tarvittavan lupakirjan.

Liikenteen turvallisuusviraston on julkistava luvan myöntämisessä noudatettava menettely.

5 §

Luvan voimassaolo ja uusiminen

Lupa on voimassa 10 vuotta sen myöntämisestä, jos kuljettajanammattillista osaamista on ylläpidetty rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvatuin tavoin ja kuljettajan terveydentila täyttää sille asetetut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto uusii hakemuksesta luvan kuljettajalle, jos luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät. Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa luvan edellytysten täyttymisen liikenneasioiden rekisteristä.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava luvan uusimista koskeva hakemus kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitettut selvitykset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan todentamiseksi tarvittavan lupakirjan.

6 §

Terveydentilaa koskevat vaatimukset

Kuljettajalla on oltava kuljettajan tehtävään riittävät terveydelliset toimintaedellytykset, jotka on osoitettava rautatielääkärin antamalla lääkärintodistuksella.

Kuljettajana ei voi toimia, jos vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (jäljempänä *veturinkuljettajadirektiivi*) liitteessä II tarkoitettu sairaus, vika, vamma, muu toimintakyvyn heikentyminen tai muu vastaava ominaisuus olennaisesti heikentää kykyä toimia pysyvästi tai väliaikaisesti kuljettajana. Myös kuljettajan aistien on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimukset. Liikkuvaa kalustoa ei saa kuljettaa sellaisten lääkeaineiden vaikutuksen alaisena, joilla voi olla vaikutusta kuljettamiseen, ilman rautatielääkärin hyväksyntää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan aisteille asetettavista vaatimuksista sekä kuljettajan tehtävän hoitamiseen vaikuttavista lääkkeistä, sairauksista, vioista, vammoista ja muista vastaavista seikoista sekä niiden arviointimenettelyistä ja hoidosta.

7 §

Psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset

Kuljettajan on oltava psykologisilta ominaisuuksiltaan, käyttäytymiseltään ja persoonallisuudeltaan sellainen, että hän täyttää kuljettajan tehtävään vaadittavat psykologiset valmiudet ja soveltuvuuden. Soveltuvuus on osoitettava rautatiepsykologin antamalla myönteisellä lausunnolla.

Henkilö, jolla on todettu toiminnallisessa soveltuvuudessa tai muissa psykologisissa ominaisuuksissa sellaisia veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II tarkoitettuja ammattiin liittyviä psykologisia puutteita, jotka todennäköisesti haittaavat tehtävän hoitamista, ei saa toimia kuljettajana.

8 §

Lääkärintarkastukset

Rautatielääkäri tekee kuljettajana aloittavalle lääkärintarkastuksen ennen kuin hän aloittaa kuljettajan tehtävässä. Kuljettajan tehtäväksi luetaan myös siihen liittyvät harjoittelu- ja koulutusjaksot.

Kuljettajalle on tehtävä lääkärintarkastus veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimusten mukaisesti vähintään kolmen vuoden välein 55 ikävuoteen asti ja sen jälkeen vuosittain, jollei rautatielääkäri edellytä tarkastusten tekemistä useammin. Lääkärintarkastus on tehtävä aina myös, jos on syytä epäillä, että kuljettajan terveydentila ei täytä 6 §:n mukaisia vaatimuksia.

Rautatielääkäri antaa tarkastuksen tehtyään kirjallisen lääkärintodistuksen henkilön terveydellisestä sopivuudesta tehtävään.

Henkilöä hoitavan tai hoitaneen lääkärin taikka hoitolaitoksen on kuljettajan suostumuksella salassapitosäännösten estämättä annettava rautatielääkäriin pyynnöstä lääkärintarkastuksen tekemistä varten kuljettajan terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lääkärintarkastuksista.

9 §

Psykologinen soveltuvuus

Rautatiepsykologi tekee kuljettajana aloittavalle psykologisen henkilöarvioinnin ennen kuin kuljettaja aloittaa kuljettajan tehtävässä. Kuljettajan tehtäväksi luetaan myös tehtävään liittyvät harjoittelu- ja koulutusjaksot.

Psykologinen henkilöarviointi on tehtävä myös, jos on syytä epäillä, että kuljettajalla ei ole psykologisia valmiuksia tehtäviensä hoitamiseksi.

Rautatiepsykologi antaa psykologisen henkilöarvioinnin perusteella kirjallisen lausunnon kuljettajan psykologisesta soveltuvuudesta tehtävään.

Rautatiepsykologille on pyynnöstä annettava kuljettajan suostumuksella ja salassapitosäännösten estämättä kuljettajan psykologista soveltuvuutta koskevat tarpeelliset tiedot hänelle aiemmin tehdyistä psykologisista henkilöarvioinneista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajalta vaadittavista psykologisista ominaisuuksista ja soveltuvuudesta sekä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä.

10 §

Lisätodistus

Kuljettajalla on oltava 3 §:ssä tarkoitetun luvan lisäksi lisätodistus, joka osoittaa, mitä liikkuu kalustoa ja millä rataverkolla kuljettaja saa kuljettaa. Luokan A lisätodistus oikeuttaa liikennöimään vaihtotyössä ja luokan B lisätodistus junaliikenteessä.

Lisätodistus kuuluu sen myöntäneelle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka on annettava kuljettajalle pyynnöstä lisätodistuksen oikeaksi todistettu jäljennös. Kuljettajan on pidettävä lisätodistus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös mukanaan kuljettaessaan liikkuu kalustoa.

11 §

Lisätodistuksen myöntäminen

Rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kuvattava menettely lisätodistusten myöntämiseen ja päivittämiseen tämän luvun mukaisesti sekä menettelyt, joiden mukaisesti kuljettaja voi pyytää lisätodistuksen myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan rautatieliikenteen harjoittajan päätöksen uudelleen tutkimista. Rautatieliikenteen

harjoittaja myöntää palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle lisätodistuksen, jos kuljettaja on:

1) suorittanut oppilaitoksen antaman koulutuksen lisätodistuksessa määritettävään liikkuvaan kalustoon ja rataverkkoon sekä osana rataverkosta annettavaa koulututusta kielikoulutuksen, jos rataverkolla käytettävä liikennöintikieli sitä edellyttää;

2) 1 kohdassa tarkoitetun koulutuksen saatuaan suorittanut hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan mainitussa 1 kohdassa tarkoitettujen aihepiirien osaaminen ja on saanut hyväksytysti suoritetuista näytöistä todistuksen näytön vastaanottajalta;

3) suorittanut rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä määritetyn kuljettajan tehtävää koskevan koulutuksen;

Lisätodistuksen hakija voi pyytää rautatieliikenteen harjoittajaa tutkimaan uudelleen lisätodistuksen myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan päätöksen. Hakijan on pyydettävä päätöksen uudelleen tutkimista ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 30 päivän kuluessa saatuaan päätöksestä tiedon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta.

12 §

Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen

Lisätodistus on voimassa toistaiseksi, jos:

- 1) kuljettajan palvelussuhde jatkuu;
- 2) kuljettajan lupakirja on voimassa;
- 3) kuljettaja on ylläpitänyt osaamistaan rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvatuin tavoin; ja
- 4) kuljettaja on suorittanut 2 momentissa tarkoitetut näytöt.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajalle lisätodistuksen voimassa pitämiseksi suoritettava näyttö:

1) kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn liikkuvan kaluston kuljettamisen tuntemusta koskevin osin joka kolmas vuosi;

2) kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn rataverkon tuntemusta koskevin osin vähintään joka kolmas vuosi ja aina, kun kuljettaja on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähintään vuoden ajan;

3) kuljettajan lisätodistuksessa määritettyä muuta kielitaitoa kuin kuljettajan äidinkieltä koskevin osin vähintään joka kolmas vuosi ja aina, kun kuljettaja on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähintään vuoden ajan.

13 §

Lisätodistuksen peruuttaminen tai sen laajuuden rajoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilman aiheetonta viivytystä kuljettajaa kuultuaan peruutettava antamansa lisätodistus tai rajoitettava sen laajuutta, jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä. Lisätodistus voidaan peruuttaa tai sen laajuutta rajoittaa kokonaan tai määräajaksi.

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava lisätodistuksen peruuttamisesta ja lisätodistuksen laajuuden rajoittamisesta viipymättä kuljettajalle.

Jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä, eikä rautatieliikenteen harjoittaja ole peruuttanut todistusta tai rajoittanut sen laajuutta ja Liikenteen turvallisuusvirasto saa asiasta tiedon, viraston on ilman aiheutonta viivytystä pyydettävä lisätodistuksen antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistus, rajoittamaan sen laajuutta tai tekemään lisätarkastuksia.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaisella on pyytänyt lisätodistuksen Suomessa antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistuksen tai tekemään lisätarkastuksia, rautatieliikenteen harjoittajan on ratkaistava asia neljän viikon kuluessa asiaa koskevan pyynnön saatuaan ja ilmoitettava päätöksestään pyynnön tehneelle toimivaltaiselle viranomaiselle.

14 §

Poikkeukset lisätodistusvaatimuksesta

Kuljettaja saa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, jota hänen lisätodistuksensa ei kata, jos häntä avustaa toinen kuljettaja, jonka lisätodistus kattaa kyseisen rataverkon, seuraavissa tapauksissa:

- 1) rautatieliikenteen häiriön vuoksi liikkuvaa kalustoa on rataverkon haltijan pyynnöstä kuljetettava toista reittiä tai rataa on kunnostettava;
- 2) museoliikenteessä poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa;
- 3) tavaraliikenteessä poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa rataverkon haltijan suostumuksella;
- 4) uuden liikkuvan kaluston toimittamisen tai esittelyn yhteydessä;
- 5) kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Rautatieliikenteen harjoittaja päättää ja vastaa 1 momentissa tarkoitetun avustavan kuljettajan käytöstä ja sen on ilmoitettava avustavan kuljettajan käytöstä etukäteen rataverkon haltijalle.

15 §

Lisätodistusrekisteri

Rautatieliikenteen harjoittajan on pidettävä antamistaan lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä. Rautatieliikenteen harjoittajan on tallennettava lisätodistusrekisteriin:

- 1) kuljettajan nimen ja hänen yksilöinti- ja yhteystietonsa;
- 2) tiedot 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä saadusta todistuksesta; sekä
- 3) veturinkuljettajadirektiivissä edellytetyt tiedot.

Lisätodistusrekisteri on toteutettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/59/EY tarkoitettujen, kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä tehdyn komission päätöksen (2010/17/EY) mukaisesti.

16 §

Rautatieliikenteen harjoittajan oikeus saada tietoja lisätodistusrekisteriä varten

Oppilaitoksen ja näytön vastaanottajan on salassapitosäännösten estämättä toimitettava rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheutonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset

tiedot, kun kuljettaja on suorittanut lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen tai 12 §:n 2 momentissa tarkoitetun näytön.

17 §

Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika

Rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuksien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsitteilyyn.

Rautatieliikenteen harjoittajan on poistettava kuljettajan tiedot rekisteristä 10 vuoden kuluttua luvan voimassaolon päättymisestä. Jos määräajan kuluessa aloitetaan kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saa poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt.

18 §

Tietojen luovuttaminen lisätodistusrekisteristä

Rautatieliikenteen harjoittaja saa luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja vain, jos tässä pykälässä säädetyt edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa. Tietoja ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan lisätodistuksen hakijan tai haltijan yksityisyyden suojaa, etuja tai oikeuksia.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee 1 momentissa säädetyin edellytyksin ja salassapitosääntösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja suomalaisille toimivaltaisille viranomaisille ja muun ETA valtion rautatie- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle. Tietojen luovutuksen on oltava välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Tietoa on pyydetävä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö on perusteltava. Tietojen luovuttamisesta päättää rekisterinpitäjä. Tiedot on luovutettava pyytäjälle ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 16 §:ssä ja tässä pykälässä tarkoitetut tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti siten kuin siitä rekisterinpitäjän kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen vastaanottajan on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

19 §

Rekisterinpitäjän konkurssi

Jos rekisterinpitäjä asetetaan konkurssiin, sen toimintaa jatkava uusi rautatieliikenteen harjoittaja vastaa lisätodistusrekisterin sisältämien tietojen säilyttämisestä.

Jos kukaan ei jatka konkurssiin menneen rekisterinpitäjän toimintaa, rekisterinpitäjän on siirrettävä ylläpitämänsä lisätodistusrekisteri tietoineen Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka jälkeen virasto vastaa lisätodistusrekisterin tietojen säilyttämisestä.

Lisätodistusrekisterin säilyttämisestä vastaavan on säilytettävä rekisteritietoja 17 §:n mukaisesti.

20 §

Ruotsissa myönnetty lisätodistus

Ruotsissa myönnetty Ruotsiin sijoittuneen rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön kuuluvan kuljettajan lisätodistus on sellaisenaan voimassa Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyshälyliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-aseilla.

21 §

Palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tai kuljettajan lupakirjan myöntäneelle muulle taholle viipymättä palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta ja sen päättymisestä.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos 1 momentissa tarkoitettun kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta.

8 luku

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

1 §

Koulutusvaatimukset

Edellä II osan 7 luvun 1 §:ssä tarkoitettun kuljettajan on suoritettava yleisen ja ammatillisen pätevyuden saamiseksi lupaan ja lisätodistukseen vaadittavat koulutukset. Lisäksi edellytetään, että näytön vastaanottaja on ottanut vastaan kuljettajan tehtävään vaadittavat näytöt hyväksytysti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu lupaa ja lisätodistusta koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Lupaa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV kulloinkin voimassa olevat vaatimukset. Myös lisätodistuksessa määritettävät liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Liikkuvaa kalustoa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen V kulloinkin voimassa olevat vaatimukset ja rataverkkoa koskevan koulutusosion liitteen VI kulloinkin voimassa olevat vaatimukset. Lisäksi koulutuksessa on huomioitava, mitä noudatettavista koulutusmenetelmistä säädetään veturinkuljettajadirektiivin liitteessä III.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan koulutuksessa sovellettavista koulutusmenetelmistä ja koulutuksen sisällöstä.

2 §

Näytöt

Kuljettajan on 1 §:ssä edellytetyn koulutuksen päätyttyä suoritettava hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan, että hän hallitsee tehtävässä edellytettävät tiedot ja taidot. Näytöt vastaanottaa tehtävään hyväksytty näytön vastaanottaja.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa lupaa varten suoritettavat näytöt ja määrittää niissä käytettävät näytön vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusviraston on kuvattava näyttöjen vah-

vistamista ja näytön vastaanottajien määrittämistä koskeva menettely julkaistessaan II osan 7 luvun 4 §:n 4 momentissa tarkoitetun luvan myöntämiseksi noudatettavan menettelyn.

Rautatieliikenteen harjoittaja vahvistaa lisätodistusta varten suoritettavat näytöt ja määrittää niissä käytettävät näytön vastaanottajat. Rautatieliikenteen harjoittajan on kuvattava näyttöjen vahvistamista ja näytön vastaanottajien määrittämistä koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun lisätodistuksen myöntämiseksi noudatettavan menettelyn. Kuljettajan kykyä toimia kuljettajana on arvioitava rataverkolla suoritettavalla ajokokeella. Lisäksi simulaattorin avulla voidaan mitata kuljettajan poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa ja muita vastaavia kykyjä. Jos kyseessä on Suomen rataverkolle annettava lisätodistus, ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja voi vastaanottaa rataverkon tuntemusta koskevan näytön, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt.

Näytöt on toteutettava niin, että vältetään kaikki eturistiriidat. Näytön vastaanottaja voi kuitenkin kuulua lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näytöistä ja näyttöjen järjestämisestä.

3 §

Oppilaitoksen hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen järjestämään kuljettajien koulutusta tai sen osaa, jos hakijalla on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat.

Oppilaitoksen kuullessa rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon rautatieliikenteen harjoittaja voi pyytää, että oppilaitoshyväksyntä käsitellään rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa oppilaitoksen hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutetaan olennaisesti tai oppilaitos sitä pyytää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä oppilaitokselle asetettavista vaatimuksista ja kouluttajien kelpoisuusvaatimuksista.

4 §

Oppilaitoksen velvollisuudet

Oppilaitoksen on annettava valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville. Jos oppilaitos kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, sen tarjoamaan koulutukseen on päästävä samoin edellytyksin siitä riippumatta, kouluttaako oppilaitos rautatieliikenteen harjoittajan omaa henkilöstöä vai muita koulutusta tarvitsevia henkilöitä.

Oppilaitos vastaa koulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai sellaiseksi pyrkivän kanssa.

Jos oppilaitoksen antaman koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti, sen on pyydettävä Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää.

5 §

Kuljettajan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestäminen

Jos tässä luvussa tarkoitettulla oppilaitoksella ei ole tarvittavia toimintaedellytyksiä antaa työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen, rautatieliikenteen harjoittaja voi huolehtia työnopastuksesta.

Rautatielain 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin voi velvoittaa rautatieyrityksen tarjoamaan 1 momentissa tarkoitettua työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen sellaisille yhtiöille tai muille yhteisöille, joiden tarkoituksena on aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen, jos työnopastukselle ei ole muutoin toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Rautatieyritys voidaan velvoittaa tarjoamaan työnopastusta, jos se harjoittaa vastaavanlaista liikennöintiä kuin työnopastusta pyytävä yhtiö tai muu yhteisö aikoo harjoittaa.

Jos sääntelyelin velvoittaa rautatieyrityksen tarjoamaan työnopastusta, sen on otettava huomioon, että rautatieyrityksellä on riittävät toimintaedellytykset tehtävää varten ja ettei työnopastus kohtuuttomasti rajoita rautatieyrityksen toimintaa.

Työnopastusta tarjoava rautatieyritys päättää työnopastuksen käytännön järjestelyistä yhdessä oppilaitoksen kanssa. Sille on suoritettava työnopastuksesta kohtuullinen korvaus ottaen huomioon opastuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Korvauksesta vastaa työnopastusta pyytävä yhtiö tai yhteisö. Korvauksen on oltava tasapuolinen kaikille tässä momentissa tarkoitetuille työnopastusta saaville yhtiöille ja muille yhteisöille. Työnopastusta tarjoava rautatieyritys voi vaatia palvelua pyytävältä yhtiöltä tai yhteisöltä ennakkomaksun työnopastuksesta tai vakuuden maksun suorittamisesta.

6 §

Näytön vastaanottajan hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta henkilön kuljettajan lupaan tai lisätodistukseen oikeuttavan näytön vastaanottajaksi, jos hakija on perehtynyt erityisesti vastaanottamansa näytön aihepiiriin ja hänellä on siitä sellainen käytännön kokemus, että hän kykenee arvioimaan toisen henkilön osaamista.

Näytön vastaanottaja voidaan hyväksyä enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Näytön vastaanottajan on toteutettava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kuljettajan koulutukseen liittyvät lupaan ja lisätodistukseen oikeuttavat näytöt. Näytön vastaanottajan on hyväksymisen yhteydessä annettava tätä koskeva vakuutus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näytön vastaanottajien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

9 luku

Merenkulku Suomen vesialueella

1 §

Oikeus merenkulkuun Suomen vesialueella

Kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella ei saa käyttää muita kuin suomalaisia aluksia, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Muita kuin suomalaisia aluksia ei saa käyttää

myöskään sellaiseen risteilyalusliikenteeseen, jossa risteilyalus lähtee suomalaisesta satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan.

Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat kuitenkin oikeutettuja harjoittamaan kauppamerenkulkua palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetun neuvoston asetuksen (ETY) n:o 3577/92 ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennettä annetun neuvoston asetuksen (ETY) n:o 3921/91 mukaisesti.

2 §

Meriliikenteen kabotaasin poikkeukset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan 1 §:ssä tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella, jos tarkoitukseen ei ole kohtuudella saatavilla Suomen tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta ja kysymyksessä on

- 1) Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne tai
- 2) ulkomaisen aluksen käyttöön Suomessa on erityisiä syitä.

Lupa annetaan enintään vuodeksi kerrallaan. Ennen luvan myöntämistä Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava niitä, joita asia koskee, jollei asian luonteesta tai kiireellisyydestä muuta johdu.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen johdosta ja vastavuoroisuuden ehdolla säätää, että kyseisen vieraan valtion alukset ovat oikeutettuja ilman 1 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 pykälässä tarkoitettua kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joiltakin sopimuksessa määrätyiltä osin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemiseen liittyvistä selvityksistä.

10 luku

Laivaväen pätevyudet

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen.

Tätä lukua sovelletaan laivaväkeen, joka työskentelee suomalaisessa kalastusaluksessa, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I tätä lukua sovelletaan kuitenkin vain laivaväkeen, joka työskentelee sellaisessa kalastusaluksessa, jonka pituus on vähintään 12 metriä.

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta laivaväkeen, joka työskentelee:

- 1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksessa, jota ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen;
- 2) huviveneessä;
- 3) aluksessa, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;

4) aluksessa, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien kuljettamiseen, säännölliseen lastin kuljettamiseen eikä hinaukseen, paitsi jos kyseessä on miehitettynä vuokrattava vuokravene;

5) aluksessa, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö;

6) ruoppaajassa, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa.

Lossissa ja proomussa työskentelevään laivaväkeen sovelletaan vain pätevyysvaatimuksia, jotka koskevat radiohenkilökuntaa.

2 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981);

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

3) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta;

4) *laivaväellä* kaikkia aluksessa työskenteleviä;

5) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta;

6) *aluksen pituudella* 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta mitattuna kölin yläreunasta, tai pituutta keulan etureunasta peräntukin keskipisteeseen samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi; aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tämä pituus mitataan vesiviivalla, joka on suunnitellun vesiviivan suuntainen; alle 12 metriä pitkän aluksen pituus on kuitenkin sen suurin pituus;

7) *bruttovetoisuudella* aluksen mittakirjassa ilmoitettua bruttovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa; puskijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän bruttovetoisuus on näiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus;

8) *huviveneellä* tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; huviveneellä ei tarkoiteta miehitettyä vuokralle tarjottavaa alusta;

9) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

10) *lossilla* ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lauttaa;

11) *vuokraveneellä* huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön miehitettynä vuokralle tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisessa liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

12) *kalastusaluksella* alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa;

13) *matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;

14) *proomulla* alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa;

15) *lastialuksella* muita kuin 8-14 kohdassa tarkoitettuja vähintään 5,5 metrin pituisia aluksia;

16) *säiliöaluksella* lastialusta, jonka lastitilat on rakennettu tai soveltuvat pääasiassa neste-mäisen lastin kuljettamiseen irtolastina;

17) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan sa-tamien välillä; kansainvälinen liikenne jaetaan neljään liikennealueeseen seuraavasti:

a) *itämerenliikenne* on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itämerellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8' pohjoista leveyttä;

b) *lähiliikenne* on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempänä kuin 64° pohjoista leveyttä;

c) *euroopanliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempä-nä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) *kaukoliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella;

18) *kotimaanliikenteellä* liikennettä kotimaan satamien välillä; kotimaanliikenteeseen rin-nastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä; kotimaanliikenne jaetaan kolmeen liikennealueeseen seuraavasti:

a) liikennealue I käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille samoin kuin lyhyet suo-jaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa;

b) liikennealue II käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alti-na aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille;

c) liikennealue III käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä;

19) *kalastusalusten* luokilla luokkia I, II ja III siten, että luokkaan I kuuluvat alukset, joiden pituus on alle 15 metriä, luokkaan II alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä mutta alle 24 metriä ja luokkaan III alukset, joiden pituus on vähintään 24 metriä;

20) *pyyntialueella* I järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten aluevesien ulkorajaan asti, pyyntialueella II avomerialueita Suomenlahdella, Pohjois-Itämerellä ja Pohjanlahdella le-veyspiirin 59°00' pohjoista leveyttä pohjoispuolella sekä pyyntialueella III muita merialueita Itämerellä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57°44,8' pohjoista leveyttä;

21) *koulutuksella* tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säädöksissä mainitun pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen antamisen tai uusimisen edellytyksenä ole-via tutkintoja tai niiden osia, joista säädetään ammattikorkeakoululaissa (932/2014) tai sen no-jalla, ammatillisesta koulutuksesta annetuissa laissa tai sen nojalla taikka määrätään edellä mainittujen lakien nojalla annetuissa määräyksissä sekä Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla hyväksymää muuta koulutusta;

22) *meripalvelulla* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla, joka ei ole vapaasti ohjailtava; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä ole-valla 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;

23) *koneteholla* katsastustodistukseen tai muuhun viralliseen asiakirjaan merkittyä kuljetuskoneistojen yhteenlaskettua suurinta jatkuvaa nimellistehoä kilowatteina;

24) *teholuvulla* lukua joka saadaan laskemalla yhteen käytettävissä olevien höyrykattiloiden suurimman sallitun käyttöpaineen ja tehon lukuarvojen tulot, jolloin käyttöpaine tarkoittaa ylipainetta ilmoitettuna baareissa ja teho nesteen ja höyryn aikayksikössä siirtyvää lämpöenergiaa ilmoitettuna megawatteina.

3 §

Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus

Aluksella työskentelevällä on oltava tämän luvun mukainen pätevyys.

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyyksiä. Osoitetusta pätevydestä annetaan pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus.

Henkilöllä, jolla on toisen valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä päällystön pätevyyskirja tai säiliöaluksen lastitoimintojen hoitamisesta annettava lisäpätevyystodistus ja joka työskentelee Suomen lipun alla olevassa aluksessa, on oltava pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittava kelpoisuustodistus.

Jos suomalainen alus on rahdattu ulkomaalaiselle käytettäväksi Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä liikenteessä ehdoin, että ulkomaalainen rahtaaaja voi määrätä aluksen käytöstä merenkulkuun, aluksen päälliköllä on oltava tässä laissa säädetty pätevyyskirja ja tarvittaessa lisäpätevyystodistus sekä vastaavat kelpoisuustodistukset. Muulla laivaväkeen kuuluvalla on oltava tehtäviensä edellyttämä pätevyyskirja ja tarvittaessa lisäpätevyystodistus sekä vastaavat kelpoisuustodistukset.

4 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueen I nimetyllä ja rajatulla alueella toimivassa matkustajaaluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kuljettajankirja tai kalastusaluksen kuljettajankirja A.

Kotimaanliikenteen liikennealueella I lastialuksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kuljettajankirja tai kalastusaluksen kuljettajankirja B.

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 lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 mutta alle 500, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja B.

Kotimaanliikenteen matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 300, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja B. Kotimaanliikenteen liikennealueella III liikennöivän matkustaja-aluksen päälliköllä on lisäksi oltava vähintään 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta alle 500, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja B sekä 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 mutta alle 1 000, päälliköllä on oltava vahtiperämiehenkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja A. Matkustaja-aluksen päälliköllä on lisäksi oltava vähintään 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1 000 mutta alle 3 000, päälliköllä on oltava yliperämiehenkirja tai vahtiperämiehenkirja ja 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua perämiehenä, joista vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä.

Itämerenliikenteen tai lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä on oltava lähiliikenteen päällikkökirja.

Euroopan liikenteen ja kaukoliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä on oltava yliperämiehenkirja sekä 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua perämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä.

Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 mutta alle 3 000, päälliköllä on oltava yliperämiehenkirja sekä 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua perämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä.

Aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000, päälliköllä on oltava merikapteeninkirja.

5 §

Höyry- ja moottorialuksen konepäällystön pätevyys

Konepäällystään kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryaluksen oikeuttava pätevyyskirja.

6 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön 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.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, konepäälliköllä on oltava koneenhoitajankirja.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kilowattia mutta alle 3000 kilowattia, konepäälliköllä on oltava vahtikonemestarinkirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua konemestarina.

Itämerenliikenteen ja lähiliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, konepäälliköllä on oltava koneenhoitajankirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua konemestarina.

Euroopan liikenteen ja kaukoliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, konepäälliköllä on oltava vahtikonemestarinkirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua konemestarina.

Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kilowattia mutta alle 3 000 kilowattia, konepäälliköllä on oltava vähintään konepäällikön pätevyyskirja aluksille, joiden konetehto on alle 3000 kilowattia.

Aluksessa, jonka konetehto on vähintään 3 000 kilowattia, konepäälliköllä on oltava yli-konemestarinkirja.

Höyryaluksen konepäälliköllä on oltava aluksen höyrykattiloiden yhteenlasketun teholumun mukaan määräytyvä pätevyyskirja.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset aluksen painelaitteen käytön-valvojalta vaadittavasta pätevyyskirjasta ja painelaitteen käyttäjän perehdyttämisvaatimuksista.

7 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

8 §

Kalastusaluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Luokkaan I kuuluvan kalastusaluksen päälliköllä on pyyntialueilla I ja II oltava kalastusaluksen kuljettajankirja B ja pyyntialueella III kalastusaluksen kuljettajankirja A.

Luokkaan II kuuluvan kalastusaluksen päälliköllä on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja A.

Luokkaan III kuuluvan kalastusaluksen perämiehellä on oltava kalastusaluksen laivurinkirja B ja päälliköllä kalastusaluksen laivurinkirja A.

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

Kalastusaluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, yhdellä laivaväkeen kuuluvalla on oltava koneenhoitajankirja.

Jos kalastusaluksen konetehto on vähintään 750 kilowattia, konepäälliköllä on oltava vahtikonemestarinkirja.

Henkilö, joka on suorittanut kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksen ja jolla on:

1) vahtiperämiehenkirja, voi toimia luokkaan III kuuluvan kalastusaluksen perämiehenä Itämerellä; luokkaan III kuuluvan kalastusaluksen päälliköllä on lisäksi oltava 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä, josta palvelusta vähintään kuusi kuukautta on oltava vähintään 12 metriä pitkän kalastusaluksen perämiehenä tai päällikkönä;

2) kotimaanliikenteen laivurinkirja, voi toimia sellaisen kalastusaluksen päällikkönä, jolla on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja A;

3) kuljettajankirja, voi toimia sellaisen kalastusaluksen päällikkönä, jolla on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja B.

9 §

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

10 §

Aluksen päällikön vähimmäisikä

Kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 20 vuotta täyttänyt. Kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksessa päällikkönä toimivan on oltava 18 vuotta täyttänyt.

11 §

EU:n pätevyyttä koskevien säädösten soveltaminen

Sisävesiväylien tavaraja- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 91/672/ETY, jäljempänä *pätevyyskirjadirektiivi*, sisävesiväylien tavaraja- 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 säännöksiä pätevyyskirjojen myöntämisperusteista, ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

12 §

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen, ja tallentaa niitä koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Viestintävirasto myöntää kuitenkin 9 §:ssä tarkoitetun pätevyystodistuksen Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) yleissopimukseen (SopS 94/1996) liittyvän kansainvälisen radio-ohjesäännön mukaisesti.

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen saamiseksi asetetut pätevyysvaatimukset. Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset.

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksenä on, että Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 11 luvun 1 ja 3 §:n mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 51 ja 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän

luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annetun neuvoston direktiivin 97/70/EY ja Kansainvälisen televiestintäliiton yleissopimukseen liittyvän kansainvälisen radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista sekä pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

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

13 §

Erityiskoulutus

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä erityiskoulutuksia.

Kalastusaluksella työskentelevällä on oltava turvallisuuskoulutus.

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.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kansimiehen koulutuksesta sekä kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta.

14 §

Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen

Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ovat voimassa määräajan tai toistaiseksi. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaoloajoista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä myös kansallisten pätevyyskirjojen voimassaoloajoista.

Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta uusittaessa hakijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen uusimisesta sekä ammattipätevyyden säilymistä koskevasta selvityksestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten uusimisen edellytyksenä olevasta lisäkoulutuksesta, aluksella annettavasta koulutuksesta ja vaadittavasta työkokemuksesta sekä siirtymäkausiin liittyvistä menettelyistä.

15 §

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

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittavan, 3 §:ssä edellytetyn kelpoisuustodistuksen. Tällä vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, perämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai muussa konemestarin tai sähkömestarin toimessa tai hoitaa säiliöaluksen lastitoimintoja.

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tunnustaa muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen, jos:

- 1) valtio on STCW-yleissopimuksen sopimuspuoli;
- 2) valtio on osoittanut IMO:n meriturvallisuuskomitealle, että se on toimeenpannut yleissopimuksen määräykset;
- 3) Euroopan komissio on tunnustanut kyseisen valtion koulutus- ja pätevyyskirjojen myöntämisenjärjestelmän; ja
- 4) Liikenteen turvallisuusvirastolla ja kyseisen valtion toimivaltaisella viranomaisella on, tai on tekeillä, kahdenvälinen sopimus pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta.

Kelpoisuustodistus voidaan kuitenkin antaa aluksen päällikön, yliperämiehen, konepäällikön ja ensimmäisen konemestarin toimeen ainoastaan sillä edellytyksellä, että henkilö tuntee Suomen merenkulkualan lainsäädännön siltä osin kuin sillä on merkitystä toimen hoitamisen kannalta.

Kelpoisuustodistukset on myönnettävä STCW-yleissopimuksen liitteen I/2 säännön 7 ja 8 kohdan mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panemiseksi kelpoisuustodistusta koskevaan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

16 §

Työskentely aluksella kelpoisuustodistuksen hakuaikana

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia merenkulkijan työskennellä suomalaisella aluksella enintään kolmen kuukauden ajan ilman tunnustettua pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta, jos merenkulkijalla on voimassa oleva STCW-yleissopimuksen sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen myöntämä yleissopimuksen määräysten mukaisesti annettu, kyseiseen toimeen oikeuttava pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus, jonka tunnustamista on haettu Liikenteen turvallisuusvirastolta, jollei työskentely vaaranna alusta, ympäristöä tai ihmishenkiä.

Työskentely aluksella edellyttää, että merenkulkijalla on Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus kelpoisuustodistusta koskevan hakemuksen vastaanottamisesta.

Jos Liikenteen turvallisuusviraston päätös kelpoisuustodistuksen myöntämisestä on kielteinen, oikeus työskentelyyn lakkaa seuraavassa satamassa.

17 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 ammattipätevyudet tunnustetaan kuitenkin pätevyyskirjadirektiivin mukaisesti.

Tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyuden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015, jäljempänä tunnustamislaki). Liikenteen turvallisuusvirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

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

18 §

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 todennettävissä.

11 luku

Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

1 §

Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa tai muuta STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun koulutusta, jonka järjestäjältä yleissopimuksen mukaan edellytetään hyväksyntää, saa antaa vain koulutuksen järjestäjä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut ja hyväksynyt mainitun yleissopimuksen mukaisesti.

Koulutuksen järjestäjän on haettava hyväksyntää Liikenteen turvallisuusvirastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, täyttääkö koulutuksen järjestäjä STCW-yleissopimuksen mukaiset edellytykset tai jäljempänä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa 2 §:n mukaiset edellytykset. Arvion perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy vaatimukset täyttävän koulutuksen järjestäjän. Arviointi voi sisältää koulutuksen järjestämiseen käytettävien tilojen ja välineiden arvioinnin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen koulutuksen järjestäjän, jonka antama koulutus johtaa muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen.

Hyväksyntä annetaan toistaiseksi tai erityisestä syystä määräajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuksen järjestäjää koskevista vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

2 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen koulutuksen järjestäjän hyväksymisen edellytykset

Edellä 1 §:n 3 momentissa tarkoitettulla erityisestä syystä hyväksyttävällä koulutuksen järjestäjällä on oltava:

- 1) opetushenkilöstö, jolla on hyvä ammatillinen osaaminen koulutusta koskevasta merenkulun osa-alueesta ja tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot; ja
- 2) laadunhallintajärjestelmä.

3 §

Merenkulun koulutuksen hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen ja erityisestä syystä muun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavan merenkulun koulutuksen. Koulutuksen hyväksyntä koskee koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä. Koulutuksen on oltava hyväksytty ennen sen aloittamista.

Koulutuksen hyväksymisen edellytyksenä on, että:

1) koulutuksen järjestäjällä on yksityiskohtainen kirjallinen opetussuunnitelma, joka sisältää pätevyysvaatimusten saavuttamisen kannalta tarpeelliset opetusmenetelmät, menettelytavat ja opetusmateriaalin;

2) koulutuksen järjestäjällä on annettavan koulutuksen edellyttämät tilat ja välineet; ja

3) erityisestä syystä 1 momentin nojalla hyväksyttävä koulutus täyttää IMO:n tai Kansainvälisen työjärjestön (ILO) ohjeisiin ja suosituksiin tai muihin kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvat vaatimukset taikka tämän lain nojalla säädetyt tai Opetushallituksen määräämiin tutkimuksen perusteisiin sisältyvät kansalliset vaatimukset koulutuksen riittävän tason varmistamiseksi.

Hyväksyntää on haettava uudelleen, kun koulutusvaatimukset muuttuvat olennaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto tiedottaa koulutuksen järjestäjille koulutusvaatimusten olennaisista muutoksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä soveltaen ensisijaisesti STCW-yleissopimusta tai IMO:n tai ILO:n ohjeita ja suosituksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset myös hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

4 §

Arviointi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä arvioinnin hyväksymälleen koulutuksen järjestäjälle ja koulutukselle. Arvioinnissa tarkastetaan, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt 1-3 §:n mukaisia vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä arvioinnissa tarvittavista asiakirjoista.

5 §

Koulutuksen järjestäjän ilmoitusvelvollisuus

Hyväksytyt koulutuksen järjestäjän on ilmoitettava välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos 1 tai 3 §:ssä tarkoitettussa hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista ilmoitettavista tiedoista ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

12 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

1 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *Chicagon yleissopimuksella* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949);
- 2) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008;
- 3) *ECAC:lla* Euroopan siviili-ilmailukonferenssia;
- 4) *kauko-ohjatun lentotoiminnan luvalla* kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa;
- 5) *lentoliikenneasetuksella* lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008;
- 6) *ulkosuhdeasetuksella* jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 847/2004.

2 §

Lentoliikenne

Matkustajien, postin ja rahdin kuljettamiseen lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan (*lentoliikenne*) vaaditaan lentoliikenneasetuksen mukainen liikennelupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan hakemuksesta. Sen lisäksi, mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä edellytetään hyvämaineisuutta. Henkilö ei täytä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

3 §

Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa

Lentoliikenteen harjoittamiseen Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa, tarvitaan Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty liikennelupa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin edellä tarkoitetun liikenneluvan haltijalle.

4 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Jollei 5 §:stä muuta johdu, lentoliikenneasetuksessa tarkoitetun Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavan säännöllisen lentoliikenteen edellytyksenä on, että:

1) lentoliikenteen harjoittajalla on 2 §:ssä tarkoitettu liikennelupa ja se on sijoittautunut Suomeen;

2) lentoliikenteen harjoittaja on kolmannen maan nimeämä yhtiö, ja se täyttää Suomen ja mainitun kolmannen maan välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai

3) lentoliikenteen harjoittaja on kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kaupallisen lentotoiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa todistusta, jäljempänä *lentotoimilupa*, vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja Euroopan unionin asetuksissa asetetut kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämistä Suomen liikennepolitiikan kannalta perusteltuna.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa erillisen vahvistuksen liikennöintioikeudesta lentoliikenteen harjoittajalle.

5 §

Rajoitettujen liikenneoikeuksien jakaminen

Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavaan säännölliseen lentoliikenteeseen tarvitaan liikennöintilupa silloin, kun liikenneoikeuksien käyttöä on rajoitettu lentoliikennesopimuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikennöintiluvan hakemuksesta. Jos liikenneoikeuksia on rajoitettu määrä, eikä liikennöintilupaa voida myöntää kaikille niitä hakeneille, päätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset selvityksistä, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan.

6 §

Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Lentoliikenteen harjoittaja, jolla on ETA-valtiossa myönnetty liikennelupa, saa lentää yksittäisen lennon tai useamman lennon käsittävän lentosarjan (*ei-säännöllinen lentoliikenne*) Suomen ja kolmannen maan välillä ilman erillistä lupaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin 4 §:ssä tarkoitetun säännöllisen lentoliikenteen harjoittajan vaatimuksesta kieltää ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen, jos siitä aiheutuu tämän toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittaja kiertää toiminnallaan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia.

Kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja tarvitsee Suomen ja kolmannen maan väliseen ei-säännölliseen lentoliikenteeseen lentoluvan. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta lentoluvan, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi jättää lentoluvan myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

- 1) hakija ei kykene harjoittamaan liikennettä ammattitaitoisesti ja turvallisesti;
- 2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta;
- 3) hakija pyrkii luvan avulla kiertämään säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle 4 ja 5 §:ssä säädettyjä vaatimuksia; tai
- 4) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun luvan asiakirjoista, joilla hakija osoittaa luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi määräyksellään rajoittaa muiden kuin valmistatun osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu ETA-valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen. Määräyksissä on otettava huomioon Euroopan unionin ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista koskevan lainsäädännön lisäksi:

- 1) Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset;
- 2) ECAC:n suositukset;
- 3) kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

7 §

Lentoliikenne Suomen alueen yli

Säännölliseen ja ei-säännölliseen lentoliikenteeseen Suomen alueen yli vaaditaan lupa, jollei Suomen ja lentoliikenteen harjoittajan kotivaltion välillä kahdenvälisen tai monenvälisen sopimuksen perusteella toisin sovita.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää muissa kuin 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa luvan lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen alueen yli. Lupa myönnetään joko säännölliselle tai ei-säännölliselle lentoliikenteelle. Lupa myönnetään, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

- 1) hakija ei kykene harjoittamaan lentoliikennettä ammattimaisesti ja turvallisesti;

- 2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta; tai
- 3) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

8 §

Lentotyö lupa

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA-asetuksessa ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, jäljempänä *lentotoiminta-asetus*. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (lentotyö lupa). Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvun hakijalle, jolla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyö lupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyölupaa ei tarvita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa ETA-valtiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä valtiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lentotyölupaa ei tarvita Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppy lentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtiorajilla ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvun saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyöluvun haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvun haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvun haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lentotyöluvun toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaaranna, Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

9 §

Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

HE 145/2017 vp

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan kauko-ohjattuun lentotoimintaan. Luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

10 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

13 luku

Lentomiehistön pätevyudet ja koulutus

1 §

Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säättämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiehistöasetus*. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla luonnollisella henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus.

Ilma-aluksen kauko-ohjaajalla on oltava kauko-ohjaajan lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, jos kyseessä on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

2 §

Ilmailun henkilölupien myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta 1 §:ssä tarkoitetun luvan, jos hakija iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan olemassaolon todentamiseksi tarvit-

tavat lupakirjat ja todistukset. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehien terveydentilatodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;

3) tai on muutoin aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Luvassa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Lupaan voidaan liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Poiketen siitä, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvat tarkemmat määräykset lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

3 §

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Liikenteen turvallisuusviraston asettamat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset.

Lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönnetään 1 momentissa tarkoitettujen standardien tai suositusten mukaiseksi määräajaksi, jollei ole erityistä syytä poiketa tästä. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen ja uudistamisen edellytyksenä on hyväksyntä ilmailulääkärin suorittamassa tarkastuksessa.

4 §

Ulkomainen lupa

Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa ulkomailla myönnetyt tehtävän edellyttämät henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä ulkomailla myönnetyn luvan, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

5 §

Lento-oppilas

- Lento-oppilas saa lentää yksin vain silloin, kun:
- 1) lennonopettaja antaa siihen luvan ja valvoo lentoa;
 - 2) lento-oppilas on täyttänyt 16 vuotta ennen lentokoneen, helikopterin, autogiron ja ilma-laivan yksinlentoa ja 14 vuotta ennen purjelentokoneen ja ilmapallon yksinlentoa;
 - 3) hänellä on lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

6 §

Lentomiehistön koulutus

Lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy ilma-alusten lentomiehistön lupien, kelpoisuuksiin, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään EASA-asetuksessa ja lentomiehistöasetuksessa. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, lentomiehistön koulutukseen tarvitaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa (koulutuslupa). Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää koulutusluvan hakijalle, jolla on käytettävissään koulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia, että 1 momentissa tarkoitettua koulutusta saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos vastaavaa koulutustoimintaa saa Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa ja jos luvan myöntäminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa lentomiehistön koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea:

- 1) sellaista 2 momentissa tarkoitettua koulutustoimintaa, jonka harjoittamiseen riittää koulutusilmoitus;
- 2) koulutusluvan haltijan tai koulutusilmoituksen antajan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 3) koulutuksessa käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 4) koulutusluvan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia;
- 5) koulutuksesta viranomaiselle toimitettavia tietoja.

III OSA

Palvelut

1 luku

Henkilöliikennepalvelut

4§

Ilma-aluksesta, matkustajasta ja tavarasta huolehtiminen

Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö ovat velvollisia huolehtimaan ilma-aluksesta sekä matkustajasta ja tavarasta, joita ilma-aluksessa kuljetetaan. Jos ilma-alus joutuu hätään, päällikön

ja miehistön on käytettävissä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

2 luku

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

2 a §

Puolesta-asiointi

Liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan ja annettava tarvittaessa muun sähköisen asiointikanavan kautta pääsy järjestelmään sekä mahdollistettava se, että pääsyyn oikeutettu liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja hankkii palvelun käyttäjän pyynnöstä hänen puolestaan lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita hyödyntäen palvelun käyttäjän olemassa olevalla käyttäjätulilla olevia tunniste- ja käyttäjätietoja.

Liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskijan on annettava liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle rajapinnan tai muun sähköisen asiointikanavan kautta pääsy järjestelmään ja mahdollistettava se, että pääsyyn oikeutettu liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja hankkii palvelun käyttäjän pyynnöstä hänen puolestaan alennuksen, korvauksen tai muun erityisehdon käyttämiseen oikeuttavia lipputuotteita tai muita palvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita hyödyntäen palvelun käyttäjän palvelussa olevia tunniste- ja käyttäjätietoja. Jos alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjänä on muu taho kuin lipun liikkeelle laskija, rekisterin ylläpitäjän ja lipun liikkeelle laskijan on yhdessä huolehdittava siitä, että määräytymisperusteeseen liittyvät tiedot ovat käytettävissä siinä määrin kuin on tarpeen puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetun puolesta-asiointitapahtuman yhteydessä saa henkilötietoja käsitellä ainoastaan siinä määrin kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, henkilöllisyys on voitava varmistaa erityisen luotettavalla tavalla, kun puolesta-asiointisuhde perustetaan tai sitä muutetaan olennaisesti. Myös puolesta-asiointitapahtuman yhteydessä henkilöllisyys on voitava varmistaa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetulla liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalla ja näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavalla toimijalla sekä 2 momentissa tarkoitetulla liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskijalla on oikeus arvioida pääsyyn oikeutetun liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan luotettavuus ennalta asetettujen arviointikriteerien ja ehtojen mukaan. Pääsyä tietoihin ei saa evätä, jos pääsyä hakevalla toimijalla on toimintaan viranomaisen tai viranomaisen valtuuttaman kolmannen osapuolen vastaavaa tarkoitusta varten myöntämä lupa, hyväksyntä, auditointi tai sertifiointi tai sen toiminnan on muutoin osoitettu vastaavan yleisesti käytettyä standardia tai alan yleisesti hyväksytyjä ehtoja. Jos pääsy evätään, on pääsyä hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja ja näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija sekä 2 momentissa tarkoitettu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskija, joka tarjoaa vain muita kuin IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettua toimivaltaisen viranomaisen

tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden mainitun lain mukaisesti hankkimia henkilöliikenteen kuljetuspalveluita, voi poiketa 1 tai 2 momentin vaatimuksesta, jos sen toteuttaminen ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta.

Rajapinnan avaamiseen 1 ja 2 momentin mukaisesti velvoitetun palveluntarjoajan ja rajapintaa hyödyntävän liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä yhteistyötä tarvittavien käytännön järjestelyjen mahdollistamiseksi. Pääsyn on oltava riittävän laaja, jotta liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajat voivat tarjota palvelujaan esteettä ja tehokkaasti.

4 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 1, 2 ja 2 a §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Edellä 1, 2 ja 2 a §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta. Edellä 2 a §:ssä tarkoitettun pääsyn oikeutetun liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava oman palvelunsa tietoturvan ja tietosuojan tasosta niin, että puolesta-asiointi voi tapahtua näitä vaarantamatta.

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

2 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 35 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 30 päivää.

Edellä 3 momentissa tarkoitettuja tarjousten jättämisen määräaikoja voidaan lyhentää viidellä päivällä, jos toimivaltainen viranomaisen hyväksyy tarjousten jättämisen sähköisessä muodossa hankintalain 62 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla.

Edellä 3 momentissa säädettyjä määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää.

Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomaisen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

8 §

Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus

Hankintaa koskevan päätöksen jälkeen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Sopimuksen pakollisesta sisällöstä säädetään mainitun asetuksen 4 artiklassa. Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä ja päätös panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun tarjouskilpailuun osallistunut liikenteenharjoittaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi. Sopimus voidaan kuitenkin tehdä tätä aikaisemminkin, jos sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä yleistä etua koskevasta pakottavasta syystä tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos hankintasopimus tehdään ainoan hyväksyttävän tarjouksen tehneen liikenteenharjoittajan kanssa eikä tarjouskilpailussa ole jäljellä muita tarjoajia tai ehdokkaita, joiden asemaan sopimuskumppanin valinta vaikuttaa.

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalle reitille, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitettiin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

3) muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

5 luku

Välitys- ja yhdistämispalvelut

1 §

Ilmoitusvelvollisuus

Välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä toiminnastaan ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa on kuvattava tarjottavat palvelut sekä annettava palveluntarjoajan yhteystiedot.

2 §

Välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajan erityinen tiedonantovelvollisuus

Sen lisäksi, mitä matkustajan oikeuksista muualla lainsäädännössä säädetään, välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajan on annettava matkustajalle sopimuksen teon yhteydessä matkaketjun eri osiin kohdistuva tieto siitä, kenen puoleen matkustaja voi matkaketjun eri vaiheissa ja sen päätyttyä kääntyä, jos palvelu ei toteudu matkustajalle annetun vahvistuksen mukaisena.

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

2 §

Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikennevirasto avaa saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta.

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien muodostamalla alueella;

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

8 §

Kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä pyytävä viranomainen

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä komissiolta pyytää liikenne- ja viestintäministeriö. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

9 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään kuluttajariitalautakunnan ja Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 30 §:n 10 kohdan mukaisen lautakunnan toimivallasta, kuluttaja-asiamies ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat:

1) EU:n linja-autoliikenteen matkustajaoikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset;

2) matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut täytäntöönpanosta vastaavat elimet;

3) rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut elimet;

4) matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut toimivaltaiset elimet.

Liikenteen turvallisuusvirasto on vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu täytäntöönpanosta vastaava elin.

Kuluttaja-asiamies valvoo 2 momentissa mainittujen EU:n matkustajien oikeuksia koskevien asetusten noudattamista yleisesti kuluttajamatkustajien osalta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 2 ja 3 momentissa mainittujen asetusten noudattamista yleisesti liikematkustajien ja

vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien osalta. Sen lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen antamaan ratkaisusuosituksen muiden kuin kuluttajan asemassa olevien matkustajien sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksia koskeviin valituksiin, jotka perustuvat EU:n matkustajien oikeuksia koskeviin asetuksiin. Liikenteen turvallisuusviraston antamasta ratkaisusuosituksesta ei voi valittaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään III osan 1 luvun säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

13 §

Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää Suomen ja toisen valtion kahdenväliseen sopimukseen perustuvat kuljetusluvut satunnaisen kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen linja-autolla ulkomailla ja kahdenkeskisiin sopimuksiin perustuvat valtakunnan rajan ylittävien reittien luvat sekä luvat tavarankuljetukseen.

15 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaa käsittelevät ja valvovat viranomaiset

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii viranomaistehtävistä seuraavien Euroopan unionin asetusten ja sopimuksen osalta:

- 1) ajopiirturiasetus;
- 2) ajo- ja lepoaika-asetus;
- 3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus, jäljempänä *AETR-sopimus*.

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia II osan 4 luvun 8 – 11 §:n säännöksiä.

16 §

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset

Opetus- ja kulttuuriministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Puolustusvoimat ovat tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia.

Opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta, mutta se voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle. Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä 5 §:n 3 momentissa tarkoitettujen todistuksen antamisesta vastaa Opetushallituksen valvonnassa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 120 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu työelämätoimikunta.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa hyväksymissään koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen valvonnasta sekä koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankki-

malla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.

Puolustusvoimat voi järjestää ja valvoa II osan 3 luvun 7 §:ssä tarkoitettua kokeen, jos koulutuskeskuksena on toiminut mainitun luvun 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävä yksikkö.

Edellä 2 – 4 momentissa tarkoitettulla valvovalla viranomaisella viranomaisen ja sopimuksen perusteella tehtävää hoitavien edustajilla on valvonnan toteuttamiseksi oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Viranomaisen edustajilla on oikeus päästä seuraamaan koetta sen asianmukaisen toteuttamisen ja kulun varmistamiseksi. Koulutuskeskuksen on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvonnan järjestämisestä.

17 §

STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

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

Liikenteen turvallisuusviraston 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.

18 §

Eräiden lentomiestöasetuksissa tarkoitettujen lupien myöntäjät

Ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lentäjän lentomiestöasetuksissa tarkoitettua lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen.

Matkustamomiestöön terveydentilatodistuksen myöntää työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Hyväksytyt ilmailulääkäri tai työterveyslääkäri on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja matkustamomiestöön terveydentilatodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Matkustamomiestöön kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään.

2 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

1 §

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitettun palvelun tarjoajan toimipaikan tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin liikennevälineisiin sekä tiloihin suorittaakseen tarkastuksen. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koske pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain (434/2003) 39 §:ää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavaan osa-alueeseen. Vastuu valvonnasta säilyy Liikenteen turvallisuusvirastolla. Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä sopimuksessa sovitaan tehtävien sisällöstä ja muista tehtävän hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja tehtäviä. Jos asiantuntija ei noudata tehtäviä hoitaessaan viraston ja asiantuntijan välistä sopimusta ja muuta valvonnan yhteydessä annettua ohjeistusta taikka muutoin laiminlyö tehtävien asianmukaisen hoitamisen tai toimii lainvastaisesti, viraston on sanottava irti sopimus asiantuntijan kanssa.

Ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus saada Liikenteen turvallisuusvirastolta suorittamistään tehtävistä asianmukainen korvaus.

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla 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. Liikenteen turvallisuusvirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 6 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä III osan 5 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

3 §

Oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Jos Liikenteen turvallisuusvirastolla on erityistä syytä epäillä, että henkilöluvan haltija ei täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä koskevia vaatimuksia, virasto voi edellyttää, että luvan haltija osoittaa kokeella, lääkärintarkastuksella tai muulla tarkastuksella, että vaatimukset edelleen täyttyvät, ja toimittaa määräajassa virastolle todistuksen tai muun selvityksen tällaisesta kokeesta, lääkärintarkastuksesta tai muusta tarkastuksesta.

Henkilöluvan hakijan ja haltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Jos luvan haltijan kelpoisuuteen vaikuttavilla seikoilla on vaikutusta luvan haltijan edellytyksiin hoitaa tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä, luvan haltijan on ilmoitettava kelpoisuudessa tapahtuneista muutoksista työnantajalleen. Henkilöluvan hakija on velvollinen ilmoittamaan IV osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettulle rautatielääkärille, 2 §:ssä tarkoitettulle rautatiepsykologille, 3 §:ssä tarkoitettulle merimieslääkärille, 4 §:ssä tarkoitettulle ilmailulääkärille tai työterveyslääkärille tai Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa, sen mukaan, minkä lääkärin tai psykologin arviointia hänen kelpoisuutensa edellyttää.

Luvan hakija tai haltija vastaa 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

3 a §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Edellä II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja 13 §:ssä tarkoitettu ammattipätevyyskortti ja merkintä, sekä 7 luvun 3 §:ssä tarkoitettu kuljettajan lupakirja annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tällaisesta asiakirjasta kaksoiskappaleen, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ja pyytää kaksoiskappaletta.

Jos II osan 10 luvun 3 §:ssä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus taikka 13 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ilmailun henkilölupa-asiakirja katoaa, varastetaan tai tuhoutuu, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tilalle uuden alkuperäistä vastaavan asiakirjan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset henkilöluvan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

4 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Yrittäjäkuljettajan työaika koskevien II osan 4 luvun 8 – 11 §:n säännösten valvonnassa työsuojeluviranomainen noudattaa työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistöinnistä annettua lakia (44/2006).

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja AETR-sopimukseen liittyneiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät sekä mahdolliset muut rikkomuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi tarvittavat tiedot sekä ne tiedot rikkomuksista määrätyistä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja EU-oikeuden säännösten tai Suomen sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillyistä rikko-

muksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää tuossa valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta samat tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty VI osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään.

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä, poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.

Poliisi voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että VI osan 2 luvun 2 b §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

7 §

Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuusta

Edellä II osan 3 luvun 11 §:ssä tarkoitettuun kokeen arvioijaan, 8 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanottajaan sekä tämän osan 1 luvun 18 §:ssä tarkoitettuun ilmaislääkäriin ja työterveyslääkäriin, tämän luvun 1 §:n 3 momentissa ja 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettuun henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

3 luku

Liikenteen lääkärijärjestelmä

1 §

Rautatielääkäriin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatielääkäriin enintään viideksi vuodeksi kuljettajien lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelpoisuuden arviointia varten, jos:

1) hakija on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) mukaisesti laillistettu lääkäri ja on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeudet;

2) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenne-turvallisuusriskit sekä kuljettajan terveydentilaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa rautatielääkärin hyväksynnän, jos rautatielääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatielääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

2 §

Rautatiepsykologin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatiepsykologin enintään viideksi vuodeksi kuljettajien psykologista henkilöarviointia varten, jos:

1) hakija on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain mukaisesti laillistettu psykologi;

2) hakijalla on riittävä työ- ja organisaatiopsykologian ja psykologisen henkilöarvioinnin tuntemus;

3) hakija on perehtynyt kuljettajan tehtävissä toimivilta vaadittavien psykologisten ominaisuuksien arviointiin ja hänellä on käytännön kokemusta psykologisten ominaisuuksien arviointista;

4) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenne-turvallisuusriskit sekä kuljettajan tehtävissä vaadittavat psykologiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa rautatiepsykologin hyväksynnän, jos rautatiepsykologi täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatiepsykologien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

3 §

Merimieslääkärin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta merimieslääkärin enintään viideksi vuodeksi laivaväen lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelpoisuuden arviointia varten, jos:

1) hakija on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain mukaisesti laillistettu lääkäri ja on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkärin oikeudet;

2) hakija on Suomessa suorittanut koulutuksen merialan työolosuhteista ja terveystaustista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa merimieslääkärin hyväksynnän, jos merimieslääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.

4 §

Ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen noudattaen lentomiehistöasetusta.

5§

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Henkilöluvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen 1, 3 ja 4 §:ssä tarkoitetun lääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen sekä henkilöarvioinnin tehneen 2 §:ssä tarkoitetun psykologin on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos se epäilee ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitetulla terveydenhuollon ammattihenkilöllä on salassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänen on ilmoitettava ilman aiheetonta viivytystä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hän epäilee, että tämän terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykynsä.

Edellä 3 momentissa tarkoitetussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

- 1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia; ja
- 2) mitä lisätoimenpiteitä ehdotetaan terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

4 luku

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle

1 §

Tehtävien siirtäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi liikenteen lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomaisena sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita jäljempänä erikseen määriteltäviä hallintotehtäviä.

Tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenteen turvallisuusviraston hankkimaan palveluun.

Palvelujen hankintaan sovelletaan hankintalakia, jos ainoastaan osa palveluntarjoajista voi osallistua tietyn palvelun tarjontaan.

2 §

Yleiset säännökset

Tässä luvussa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikos-oikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Palveluntarjoaja tai sen palveluksessa oleva henkilö ei saa ilmaista sivulliselle tässä luvussa tarkoitettua tehtävää hoitaessaan saamaansa salassa pidettävää tietoa.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää luetteloja tässä luvussa tarkoitetuista palveluntarjoajista. Maksujen määräytymisen perusteista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992).

3 §

Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät tehtävät

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää seuraavat lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät avustavat tehtävät:

- 1) hakemusasiakirjojen ja rekisteri-ilmoitusten vastaanottaminen;
- 2) tietojen tallentaminen rekisteriin;
- 3) asiakirjojen lähettäminen digitoitavaksi ja arkistoitavaksi Liikenteen turvallisuusvirastolle;
- 4) todistusten, asiakirjojen ja tunnisteiden tuottaminen ja antaminen asiakkaalle sekä palautettavan kortin tai luvan vastaanottaminen;
- 5) tehtäviin liittyvien maksujen kerääminen ja välittäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle;
- 6) hakemusmenettelyihin ja rekisterinpitoon liittyvä neuvonta ja tietojen välittäminen;
- 7) muut vastaavat tekniset tehtävät.

Palveluntarjoaja ei saa käsitellä sellaisia hakemuksia tai rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arviointia tai liikennevälineen lopullista poistoa rekisteristä, vaan sen tulee siirtää asia Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää jakeluluontoisena pidettävän ajopiirturiasetuksessa tarkoitettujen kuljettaja- ja yrityskorttien myöntämisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää seuraavat ilmailuun liittyvät II osan 13 luvun 2 §:ssä tarkoitettujen pätevyyden todentamiseen liittyvät tehtävät:

- 1) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;
- 2) tarkastuslentäjän pätevyyden arviointi ja hyväksyntä.

4 §

Palveluntarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Palveluntarjoajan on oltava luotettava ja tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa sekä tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet ja henkilöstö sen mukaan kuin niistä erikseen säädetään.

Palveluntarjoajaa ei voida pitää luotettavana, jos tämä on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viiden viimeisen vuoden aikana, tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen

muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen tai katsoa osoittavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palveluntarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määräävässä asemassa olevia henkilöitä sekä tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä hoitavia henkilöitä.

Ajopiirturikorttien myöntäjä, sen palveluksessa oleva tai palvelun tuottajaan muutoin riippuvuussuhteessa oleva ei saa harjoittaa kuljetuksia, joihin sovelletaan ajopiirturiasetusta, eikä tämä saa myöskään olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa tällaisia kuljetuksia harjoittavaan yhtiöön tai tällaista toimintaa harjoittavien muodostamaan yhteisöön, säätiöön tai julkisoikeudelliseen laitokseen.

Palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön ei sovelleta hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa niiden suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä.

5 §

Palveluntarjoajan kanssa tehtävä sopimus

Sen lisäksi mitä luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojasetus), jäljempänä *Euroopan unionin yleinen tietosuojasetus*, 28 artiklan 3 kohdassa säädetään, palveluntarjoajan kanssa tehtävässä sopimuksessa on sovittava ainakin:

- 1) muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista palveluntarjoajan tehtävistä;
- 2) sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden;
- 3) palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista;
- 4) tehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä;
- 5) toimintaan liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä ja arkistoinnista;
- 6) maksujen perimisestä ja tilittämisestä;
- 7) valvonnan palveluntuottajalle asettamista vaatimuksista ja havaituista puutteista ja laiminlyönneistä aiheutuvista seuraamuksista;
- 8) palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta sellaisista muutoksista tehtävien hoitamisessa, joilla voi olla olennaista vaikutusta tehtävien asianmukaiseen hoitamiseen;
- 9) Liikenteen turvallisuusviraston palveluntarjoajalle maksamasta korvauksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi irtisanoa tai purkaa sopimuksen, jos palveluntarjoaja ei enää täytä siihen kohdistuvia yleisiä vaatimuksia tai jos palveluntarjoaja olennaisesti laiminlyö sopimuksessa sovittujen tehtävien suorittamisen tai muutoin rikkoo sopimusta tai toimii olennaisesti tai toistuvasti lainvastaisesti.

Palveluntarjoajan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla olennaista vaikutusta sille uskottujen tehtävien hoitamiseen.

6 §

Muut siirrettävät tehtävät

Sen lisäksi, mitä tässä luvussa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäisen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille noudattaen, mitä EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään.

7 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo palveluntarjoajien toimintaa. Virastolla on oikeus tehdä valvontaa varten tarkastuksia palveluntarjoajan toimitiloissa ja saada salassapitosäännösten estämättä tietoja palvelutehtäviin liittyvistä asiakirjoista. Valvontaa ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Toimitilojen tarkastuksessa noudatetaan hallintolain 39 §:ää.

V OSA

LIIKENNEASIOIDEN REKISTERI

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tiedot:

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) henkilöluvista.

Liikenneasioiden rekisteriä pidetään liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi, liikenteen turvallisuuden parantamiseksi, liikennevälineiden ja niihin liittyvän verotuksen ja kiinnitysten yksilöimiseksi, ympäristöhaittojen vähentämiseksi, liikkumispalveluiden kehittämisen sekä niiden käyttämisen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, henkilön omien tietojen hallintaan (*omadata*) perustuviin palveluiden kehittämisen edistämiseksi, liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi ja kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada 1 §:n 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen lupien hakijoilta ja haltijoilta, ilmoituksenvaraista toiminta-

taa harjoittavilta sekä liikennevälineiden omistajilta, haltijoilta tai käyttäjiltä rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot.

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot seuraavilta tahoilta:

- 1) liikennevälineiden ja niiden moottoreiden valmistajalta ja maahantuojalta sekä näiden edustajilta;
- 2) oppilaitokselta, kouluttajalta ja näytön vastaanottajalta;
- 3) lääkäriltä ja psykologilta ja sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavalta yhteisöltä ja laitokselta;
- 4) lupakirjan ja kortin valmistajalta ja käsittelijältä;
- 5) Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä harjoittavalta;
- 6) rekisteröintitehtäviä suorittavalta, katsastustoiminnan harjoittajalta, yksittäishyväksyntöjä myöntävältä sekä muulta Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppanilta;
- 7) liikennevakuutuskeskukselta ja vakuutusyhtiöltä;
- 8) laivanisännältä ja varustamolta.

Sen lisäksi, mitä IV osan 2 luvun 2 §:n 3 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada muulta viranomaiselta ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalta kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjen rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikos- ja sakkorekisteriä.

Tiedonsaantioikeus koskee myös rikos- ja sakkorekisteristä saatavia tietoja lainvoimaisista seuraamuksista, jotka tavara- tai linja-autoliikenteen kotimaisen tai ulkomaisen yhteisöliikenneluvan haltijalle tai sen hallinnassa olevan ajoneuvon kuljettajalle Suomessa on määrätty, kansainvälisen tiedonvaihdon mahdollistamiseksi sen mukaan kuin sitä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus edellä 1 – 4 momentissa tarkoitettujen tietojen saantiin salassapitosäännösten estämättä. Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa soviin. Tiedot on toimitettava ilman aiheetonta viivytystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen toimittamisen tavoista.

3 §

Muutokset rekisteritietoihin

Edellä 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen tahon on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista rekisteriin merkityissä tiedoissa sekä toiminnan lopettamisesta, ellei tietoja ole pitänyt ilmoittaa muussa laissa olevan säännöksen nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus oma-aloitteisesti merkitä puuttuvat tiedot rekisteriin tai korjata virheelliset tiedot. Jos virhe johtuu ilmoitusvelvollisen toimenpiteestä, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä tältä virheen korjaamisesta aiheutuneet kustannukset.

Rekisterin tietosisältö

1 §

Yleiset rekisteriin tallennettavat tiedot

Luonnollisista henkilöistä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen sekä henkilötunnuksen tai syntymäajan, jos henkilötunnusta ei ole;
- 2) sukupuolen;
- 3) syntymäkunnan, syntymävaltion ja kansalaisuuden;
- 4) osoitteen ja muun yhteystiedon;
- 5) kotikunnan;
- 6) äidinkielen ja asiointikielen;
- 7) tiedon henkilön kuolemasta;
- 8) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen;
- 9) yritys- ja yhteisötunnuksen, jos henkilö on yksityinen elinkeinonharjoittaja.

Oikeushenkilöstä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen, aputoiminimen sekä yritys- ja yhteisötunnuksen;
- 2) kotipaikan;
- 3) osoitteen ja muut yhteystiedot;
- 4) asiointikielen
- 5) tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa lisäksi rekisterin käyttötarkoituksen kannalta välttämättömät tiedot luonnollisten henkilöiden, oikeushenkilöiden tai liikennevälineiden:

- 1) vakuutuksista;
- 2) lakisääteisistä maksuista, veroista ja niiden suorittamisesta;
- 3) kiinnityksistä;
- 4) konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta, ulosotosta, takavarikosta ja vakuus-takavarikosta;
- 5) valtuutuksista;
- 6) tieliikenteen valvontalaitteiden korttitiedoista;
- 7) suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista;
- 8) vammaisen pysäköintiluvasta.

Rekisteriin saa tallentaa Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien suorittami- seksi välttämättömät tiedot tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokiel- loista ja muista vastaavista seuraamuksista, Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävänsä johdosta määräämistä seuraamuksista sekä muut valvontatoimintaan liittyvät tiedot.

Edellä 1–4 momenteissa tarkoitetut tiedot jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallenta- matta, jos tieto on saatavissa reaaliaikaisesti toisen viranomaisen rekisteristä, ellei tiedon tal- lentaminen ole teknisistä syistä tarkoituksenmukaista.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa tallentaa rekisteriin 1 luvun 2 §:ssä tarkoitetun tiedonsaan- tioikeuden nojalla saamansa tiedot.

2 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

HE 145/2017 vp

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta sekä sen sisällöstä, lupaehtoista, lupatunnuksesta, voimassaoloajasta ja muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja sen käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) ilmoituksenvaraista toimintaa koskevat tiedot sekä ilmoituksen käsittelyä koskevat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja ilmoituksenvaraiseen toimintaan liittyvän rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) tiedon siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi;
- 6) poikkeamailmoitustiedot.

3 §

Liikennevälinettä koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, liikennevälineestä saa tallentaa rekisteriin:

- 1) tekniset ja kaupalliset tiedot;
- 2) rekisteritunnuksen ja muut yksilöinti- ja numerointitiedot;
- 3) tiedon kotipaikasta ja käyttöalueesta;
- 4) rakennustiedot;
- 5) historiatiedot;
- 6) hyväksyntä-, katsastus- ja luokitustiedot sekä muut teknisiä tarkastuksia koskevat tiedot;
- 7) tiedon viranomaistarkastuksista;
- 8) tiedon omistajasta, haltijasta, käyttäjästä sekä muu rekisteröintitieto;
- 9) käyttöönotto- ja käytöstä poistotiedot ja väliaikaista käyttöä koskevat tiedot;
- 10) käyttötarkoitus- ja hallintatiedot;
- 11) käyttörajoitusta ja -kieltoa koskevat tiedot;
- 12) kunnossapitoa koskevat tiedot ja siitä vastaavat tahot;
- 13) anastustiedot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikennevälinettä koskevista tallennettavista teknisluontoisista tiedoista.

4 §

Henkilölupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, henkilöluvasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetuista luvasta, siihen liittyvistä ehdoista ja erivapauksista, yksilöintitunnuksesta, voimassaoloajasta, muutoksista sekä tiedot evätyistä lupahakemuksista,
- 2) tiedon luvan myöntäjästä ja sen sijaintivaltiosta;
- 3) luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai pätevyys hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot, koulutus- ja kokemustiedot sekä tiedot kokeista ja arvioinneista;
- 4) tiedon tarvittavasta kielitaidosta;
- 5) terveydentilatiedot ja lääkärin- ja psykologin tarkastuksia koskevat tiedot;
- 6) tiedon lupien, kelpoisuuksien, hyväksyntöjen ja pätevyyskäsien vastaavien korttien, kirjojen ja todistusten myöntämisestä, peruuttamisesta, katoamisesta ja tuhoutumisesta;
- 7) muut Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten sopimuksien mukaan liikenteen viranomaisen rekistereihin kirjattavat tiedot.

5 §

Kielto muuttaa liikennevälineeseen liittyviä rekisteritietoja

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikennevälineeseen liittyvien rekisteritietojen muuttamisen määräajaksi ja tehdä tästä merkinnän rekisteriin, jos se saa tiedon liikennevälineen omistusoikeutta tai yksilöintitietoa koskevasta ilmeisestä epäselvyydestä.

6 §

Tietojen säilyttäminen ja poistaminen

Jollei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu, rekisteriin merkityt tiedot poistetaan seuraavasti:

- 1) toiminnanharjoittajalupia koskevat tiedot 6 vuotta luvan peruuttamisesta tai luvan päätymisestä;
- 2) liikennevälineeseen liittyvät henkilötiedot 10 vuoden kuluttua siitä, kun liikenneväline on lopullisesti poistettu rekisteristä;
- 3) henkilölupia koskevat tiedot sen jälkeen kun henkilötieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi, kuitenkin viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun luvan voimassaolo on päättynyt;
- 4) 3 kohdasta poiketen rautateiden kelpoisuustiedot 10 vuoden kuluttua luvan voimassaolon päättymisestä;
- 5) 3 kohdasta poiketen merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot 70 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä;
- 6) henkilötiedot viimeistään 10 vuoden kuluttua henkilön kuolemasta, jollei tietoja ole jo muulla perusteella poistettu;
- 7) rikoksia ja niihin liittyviä seuraamuksia koskevat tiedot heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi tai viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman;
- 8) virheelliseksi todettu ja merkitty tieto 5 vuotta virheen havaitsemisesta, jos tiedon säilyttäminen on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai rekisterinpitäjän oikeuksien turvaamiseksi;
- 9) rekisteröidylle asetettu toimintakielto tai muu Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemää hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto 10 vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;
- 10) rekisteröidyn terveydentilaa koskevat tiedot, kun terveydentilatieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, liikennevälineen tiedot säilytetään pysyvästi.

Sen estämättä mitä edellä tässä pykälässä säädetään tietojen poistamisesta, rekisterissä oleva tieto voidaan jättää poistamatta, jos tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi.

3 luku

Tietojen luovuttaminen

1 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.
Tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan kautta, katseluyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

2 §

Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

Seuraavat tiedot ovat yleisesti käsiteltävissä:

1) tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvasta, luvan yksilöintitunnuksesta, luvan haltijan nimestä ja toiminnanharjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista sekä ilmoituksenvaraisen toiminnan osalta vastaavat tiedot,

2) rekisteriin tallennetut tiedot siten, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii siitä, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot ovat ajantasaisina saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi.

3 §

Julkisten tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta;

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta.

Edellä 1 momentin 2 kohdan perusteella saadaan luovuttaa rajoitetusti tieto myös liikennevälineen entisestä omistajasta tai haltijasta.

4 §

Julkisten tietojen luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuja luovutettavia tietoja liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin seuraavasti:

1) liikennepalveluiden tarjoamiseen ja kehittämiseen;

2) mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun;

3) asiakasrekisterin yhteystietojen ja liikennevälineen tietojen päivittämiseen;

4) muihin vastaaviin rekisterinpitäjän hyväksymiin tarkoituksiin.

Luovutettuja tietoja saa käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tietoja saa luovuttaa edelleen tai muuten antaa sivulliselle vain, jos siitä on säädetty laissa, luovutus perustuu Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön, tai jos Liikenteen turvallisuusviraston on antanut siihen luvan.

5 §

Tietojen luovuttaminen kehitys- ja innovaatiotoimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto saa, sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, luovuttaa yksittäistapauksissa liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja tietoja sellaista kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, jonka tavoitteena on liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittäminen ja tarjoaminen, liikennejärjestelmää ja -palveluita koskevan tietoisuuden ja ymmärryksen lisääminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen edistäminen. Salassa pidettäviä tietoja saa luovuttaa ainoastaan henkilön suostumuksella tai sellaisessa muodossa, että niitä ei voida yhdistää yksittäiseen henkilöön. Liikenteen turvallisuusviraston rikos- tai sakkorekisteristä saamia tietoja saa luovuttaa ainoastaan sellaisessa muodossa, että niitä ei voida yhdistää yksittäiseen henkilöön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan sellaiseen rekisterissä olevien tietojen käsittelyyn, joka suoritetaan pelkästään koneellisesti, jos käsittelyn lopputulos sisältää ainoastaan sellaista tietoa, jota ei voida yhdistää yksittäiseen henkilöön. Tietoja ei saa käsittelyn aikana tallentaa muutoin kuin väliaikaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava riittävä selvitys, jonka perusteella virasto voi varmistua pyydettyjen tietojen tarpeellisuudesta käyttötarkoitusta huomioiden, tietojen turvallisuudesta käsittelystä ja hakijan luotettavuudesta.

Luovutettuja tietoja saa käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tiedot on poistettava heti, kun ne eivät enää ole tarpeen käyttötarkoitusta varten. Tietoja ei saa luovuttaa edelleen.

6 §

Tietojen luovuttaminen muulle viranomaiselle ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalle

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rekisteristä toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa kuitenkaan luovuttaa sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka se on saanut rikos- tai sakkorekisteristä, ellei muualla laissa ole toisin säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa rekisteristä tietoja ulkomaan viranomaisille tai viranomaistehtäviä varten, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan yhteisön lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen. Jos henkilötietoja siirretään ETA-alueen ulkopuolelle, Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen V luvun edellytysten on täyttyvä. Liikenneasioiden rekisteristä tietoja saanut muu viranomainen saa luovuttaa tietoja edelleen samojen edellytysten täytyessä.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai IV osan 4 luvussa tarkoitettua tehtävänsä varten.

7 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen

Luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen 2, 4 ja 5 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin. Lisäksi luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää yhteystietojensa luovuttaminen 3 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin.

Oikeushenkilöllä on oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen 5 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin.

Turvakiellon kohteena olevien tietojen käsittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.

Edellä 1 - 2 momentissa tarkoitetut luovutuskieollot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston luovuttaessa 3 momentissa tarkoitettua luovutusrajoituksen alaista tietoa luovutuksen saajalle on samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta sekä tietojen käyttöä ja suojausta koskevat rajoitukset.

8 §

Henkilön omien tietojen hallinta

Liikenteen turvallisuusviraston on mahdollistettava rekisteröidyn omien tietojen hakeminen ja kopioiminen toiseen tietojärjestelmään avoimen rajapinnan välityksellä koneluettavassa muodossa. Tämä ei koske sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on saanut rikos- tai sakkorekisteristä eikä valvonta- ja seuraamustietoja.

VIOSA

SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Mitä 2 §:n 2 – 5 momentissa ja 2 c §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske tämän lain II osan 3 luvun 13 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

2 §

Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa luvan.

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 luvan haltijan 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 mukaisista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 määräajan tai toistaiseksi.

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

2 a §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamiseen liittyviä erityissäännöksiä

Kun Liikenteen turvallisuusviraston harkinnassa on rautatieyrityksen toimiluvan peruuttaminen siksi, että luvan haltija ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvanhaltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutetta on pidettävä olennaisena, tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, viraston on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Todetessaan, ettei 1 momentissa tarkoitettu toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi samalla päättää, että rautatieliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rautatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava peruuttamastaan toimiluvasta Euroopan unionin rautatievirastolle. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee 1 momentissa tarkoite-

tun puutteen toisen Euroopan unionin myöntämässä toimiluvassa, viraston on välittömästi ilmoitettava tästä kyseisen jäsenvaltion toimilupaviranomaiselle.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa veturinkuljettajan luvan, on peruuttamista koskevasta päätöksestä viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossa olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Jos toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomainen on pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastoa peruuttamaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän veturinkuljettajan luvan tai tekemään lisätarkastuksia, viraston on ratkaistava asia neljän viikon kuluessa ja ilmoitettava päätöksestään pyynnön tehneelle toimivaltaiselle viranomaiselle, Euroopan komissiolle sekä muiden ETA- valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on peruuttanut kuljettajan luvan, viraston on ilmoitettava sen takaisin saamista koskevat menettelyt.

2 b §

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa ajopiirturikortin.

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan peruuttaa, jos sen haltija ei enää täytä kortin myöntämisen edellytyksiä, eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Kortti voidaan peruuttaa myös, jos sitä käytetään vastoin sille säädettyä käyttötarkoitusta.

Kuljettajakortti peruutetaan noudattaen ajopiirturiasetuksen 26 artiklan 7 kohtaa.

Yrityskortti voidaan peruuttaa, jos:

1) sen haltija ei enää täytä yrityskortin myöntämisen edellytyksiä, eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) yrityksen hallussa oleva kortti on saatu väärin ilmoitusten tai väärennetyjen asiakirjojen perusteella; taikka

3) yritys on käyttänyt toisen yrityksen korttia tarkoituksenaan vaikeuttaa ajo- ja lepoaikojen valvontaa.

2 c §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan haltijalle ja tällaisen luvan haltijan Liikenteen turvallisuusvirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 2 §: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 Liikenteen turvallisuusvirastoon 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.

3 a §

Menettely opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämän perustason ammattipätevyyskoulutusta tarjoavan koulutuskeskuksen hyväksymisen osalta

Jos opetus- ja kulttuuriministeriön II osan 3 luvun 10 §:n mukaisesti hyväksymä koulutuskeskus ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä, koulutusta koskevia säännöksiä ei noudateta, taikka koulutusta ei hoideta hyväksymisen ehtojen mukaisesti tai muuten asianmukaisesti, koulutuskeskukselle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus. Jollei epäkohtia poisteta koulutuskeskuksen hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa, hyväksyminen on peruutettava. Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet ja laiminlyönnit on valvojan välittömästi saatettava hyväksymisestä päättäneen viranomaisen tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten.

3 b §

Menettely toisen valtion myöntämän veturinkuljettajan lupakirjan osalta

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

Jos virasto on pyytänyt 1 momentin mukaisesti asianomaista toimivaltaista viranomaista peruuttamaan lupakirjan tai tekemään lisätarkastuksia, mutta tämän tekemä päätös ei täytä asianmukaisia perusteita, viraston on pyydettävä päätöksestä Euroopan komission lausunto ja pyydettävä komissiota tarvittaessa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin.

3 c §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää II osan 7 luvussa tarkoitettulta 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 II osan 7 luvun 13 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on saattanut edellä 3 b §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla ETA-valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kieltoa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 2 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyillä perusteilla määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-alueessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lento-toimintaluvan nojalla.

3 d §

Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama II osan 10 luvussa tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen, ja toimitettava se viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen peruuttaminen on voimassa kunnes tuomioistuin on ratkaissut asian merilain (674/1994) 20 luvun 10 §:n nojalla.

3 e §

Liikennöintiluvan raukeaminen

Edellä II osan 12 luvun 5 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos luvanhaltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

3 f §

Menettelyt toisen valtion myöntämien lupien osalta

Jollei muussa laissa toisin säädetä tai kansainvälisestä velvoitteesta muuta seuraa, Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa toisen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos sen on syytä epäillä, että tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevan toisen valtion myöntämän luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

3 g §

Muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustamisen peruuttaminen

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus ei enää täytä STCW-yleissopimuksen asettamia vaatimuksia, sen on ilmoitettava asiasta viipymättä Euroopan komissiolle.

Pätevyyskirjan tunnustaminen ja kelpoisuustodistus voidaan peruuttaa merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin 20 artiklan mukaisesti.

5 §

Oikaisuvaatimus

Muuhun kuin tämän pykälän 2 - 4 momentissa sekä 6 ja 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolaissa säädetään.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua II osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, 8 luvun 2 §:ssä tarkoitettua näytön vastaanottajan, 11 luvun 1 §:ssä tarkoitettua merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua koulutusluvan haltijan sekä IV osan 1 luvun 18 §:ssä tarkoitettua ilmai-

lulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkäriin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 3 luvun 1 §:ssä tarkoitetun rautatielääkäriin, 2 §:ssä tarkoitetun psykologin sekä 3 §:ssä tarkoitetun merimieslääkäriin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Rautaliikenteen kuljettaja saa vaatia oikaisua rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla II osan 7 luvun 11 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu, Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Edellä IV osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään

6 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Seuraaviin päätöksiin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään:

- 1) III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettu korvauksen takaisinperiminen;
- 2) 2 §:ssä tarkoitettu luvan peruuttaminen;
- 3) 4 §:ssä tarkoitettu uhkasakkoa, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa koskeva päätös;
- 4) EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla tehty päätös;
- 5) opetus- ja kulttuuriministeriön koulutuskeskusta koskeva päätös,
- 6) poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös, mukaan lukien IV osan 1 luvun 9 §:n 2 momentissa tarkoitettujen asetusten noudattamisen tehosteeksi tämän luvun 4 §:n nojalla asetettu uhkasakko, teettämisuuhka tai keskeyttämisuuhka voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Muutoksenhaussa opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 12 lukua.

7 §

Muutoksenhaku markkinaoikeuteen

Säätelyelimen II osan 8 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitettussa asiassa tekemään päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

8 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Markkinaoikeuden 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

9 §

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, 165, 167 ja 169 §:ssä säädetään oikeusturvakeinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain III osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettussa hankinta-asiaassa. 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 tarkoitettua seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitettua seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

10 §

Valitusosoitus henkilölupa-asioissa

Jos henkilölupa myönnetään hakemuksen mukaisesti ja hakijalle annetaan luvan todentamiseksi erillinen lupa-asiakirja, hakijalle ei anneta muuta päätöstä eikä valitusosoitusta.

2 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa taikka kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupaasetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliikennelupaasetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti,

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka tämän lain IV osan 1 luvun 13 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

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

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

5) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai II osan 12 luvun 2 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

3 §

Ammattipätevyyssäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

2) luovuttaa ajoneuvon kuljettavaksi vastoin III osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

3) rikkoo II osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä taikka 5 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta,

4) rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle IV osan 2 luvun 3 §: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 törkeästi huolimattomuudesta

1) rikkoo II osan 10 luvun 3 - 9 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

2) rikkoo II osan 10 luvun 10 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä tai

3) laiminlyö II osan 10 luvun 18 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämis- tai esittämisvelvollisuuden.

4 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

1) harjoittaa tämän lain II osan 3 luvun 6,7 tai 9 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman mainitun luvun 10 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää;

2) harjoittaa II osan 11 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman mainitun luvun 1 ja 3 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti; tai

3) harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman II osan 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

5 §

Luvaton erityislentotoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta harjoittaa II osan 12 luvun 8 §:ssä tai lento-toiminta-asetuksessa tarkoitettua erityislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo täl-laisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, *lu-vattomasta erityislentotoiminnasta* sakkoon.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepo-aikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevaa

- 1) ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöstä,
- 2) AETR-sopimuksen määräystä tai
- 3) II osan 4 luvun 5 §:n säännöstä,

on tuomittava tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo II osan 4 lu-vun 7 §:n säännöksiä; taikka

2) työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimatto-muudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10 tai 16 artiklan säännöstä alaikärajoista tai kuljetusyritykselle asetetusta ajo- ja lepoaikaan liittyvästä velvollisuudesta, ajopiirturiasetuksen ajopiirturin tai sen sisältämän tiedon käsittelyä koskevaa 3 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 4 kohtaa, 9 artiklan 7 kohtaa, 21 artiklan 2 kohtaa, 23 artiklan 1 kohtaa, 32 artiklan 1, 3 tai 4 kohtaa, 33 artiklaa tai 37 artiklan 1 kohdan 1 ja 2 alakohtaa, AETR-sopimuksen 5 artiklaa kul-jettajaa koskevista vaatimuksista tai 11 artiklaa poikkeuksellisista tilanteista taikka tämän lain II osan 4 luvun 5 tai 6 §:n säännöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain II osan 7 luvun 6 ja 8 § sekä III osan 2 luvun 2 a ja 4 § tulevat voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain II osan 12 luvun 9 §:n ja 13 luvun 1 §:n 2 momentin voimaantulosta säädetään valtio-neuvoston asetuksella.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000);
- 2) ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki (541/2003);
- 3) ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annettu laki (629/2004);
- 4) kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksistä annettu laki (273/2007);
- 5) lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annettu laki (47/2009);
- 6) rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009); lain 19 - 20 §:ää sovelletaan kuitenkin 31 päivään joulukuuta 2018 saakka;
- 7) yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki (349/2013);
- 8) ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta annettu laki (175/2015).

Tämän lain voimaan tullessa taksiliikennelain (217/2007) mukaiset voimassa olevat taksilu-vat säilyvät voimassa, mutta ne on uusittava tämän lain mukaisiksi taksiliikenneluviksi seu-raavasti:

- 1) vuonna 2008 ja sitä ennen myönnetyt luvat viimeistään vuonna 2029;
- 2) vuonna 2009 ja vuonna 2010 myönnetyt luvat viimeistään vuonna 2030;

3) vuoden 2011 alusta 30 päivään kesäkuuta 2018 saakka myönnetyt luvat viimeistään vuonna 2031.

Tämän lain voimaan tullessa 4 momentissa tarkoitettujen lakien sekä ilmailulain (864/2014), kaupunkiraideliikenteestä annetun lain (1412/2015) ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) nojalla annetut voimassa olevat luvat, hyväksynnät, rekisteröinti-ilmoitukset, kiellot ja päätökset pysyvät voimassaoloaikansa mukaisesti voimassa ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä kuitenkin niin, että:

1) ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyllä merimieslääkärillä on oikeus toimia merimieslääkärinä korkeintaan 1 päivään heinäkuuta 2020, jonka jälkeen lääkäriellä on oltava IV osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä;

2) Liikenteen turvallisuusviraston antamat rautatiealan asiantuntijalääkäreiden ja rautatieliikenteen työterveyshuollon työterveyslääkäreiden tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet hyväksynnät ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2018, jonka jälkeen heillä on oltava IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä;

3) rautatiejärjestelmässä myönnetyt terveydentilan erivapaudet kuljettajan tehtävään säilyvät voimassa asianomaisen luvan mukaisin edellytyksin, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto tai rautatielääkäri henkilölle tehtävän lääkärintarkastuksen tulosten perusteella muuta määrää.

Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla on oltava lupa ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Tämän lain voimaantullessa kuljettajan tehtäviä hoitavalta ei lupakirjan saamiseksi edellytetä II osan 7 luvun 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua suoritettua toisen asteen koulutusta.

Merenkulun koulutusta antavien II osan 11 luvun 1 §:ssä tarkoitettujen koulutuksen järjestäjien on haettava mainitussa pykälässä tarkoitettua hyväksyntää sekä mainitun luvun 3 §:ssä tarkoitettua koulutusten hyväksyntää vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta ja he saavat antaa mainitun pykälän mukaista merenkulun koulutusta ilman hyväksyntää siihen asti kunnes Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt päätöksen hyväksynnästä.

Ennen tämän lain voimaantuloa rautatiealan asiantuntijalääkäriin taikka rautatieliikenteen työterveyshuollon työterveyslääkäriin tehtävässä toiminut lääkäri voidaan hyväksyä IV osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti rautatielääkäriksi, vaikka hänellä ei olisi tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeuksia.

Ennen tämän lain voimaantuloa merimieslääkäriin tehtävässä toiminut lääkäri voidaan hyväksyä IV osan 3 luvun 3 §:n mukaisesti merimieslääkäriksi, vaikka hänellä ei ole tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeuksia.

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.

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajokorttilain (386/2011) 8 a – 8 d § sellaisina kuin ne ovat laissa 70/2015 sekä,
muutetaan 3 §:n 6 kohta, 5 §:n 2-4 momentti, 9 §:n 4 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohta, 14 §:n 2 momentti, 24 §:n 6 momentti, 59 §:n 6 momentti, 65 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta ja 4 momentti, 73 a §:n 1 momentti, 81 §:n 4 momentti ja 101 §, sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 2 momentti, 9 §:n 4 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohta, 14 §:n 2 momentti ja 24 §:n 6 momentti laissa 70/2015, 59 §:n 6 momentti, 73 a §:n 1 momentti ja 101 § laeissa 1081/2012 ja 70/2015, seuraavasti:

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) *kuljettajan ammattipätevyydellä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 4 §:ssä säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, *perustason ammattipätevyydellä* mainitussa luvussa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä *linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla* mainitun lain II osan 3 luvun 5 §:n 3 momentin mukaista perustutkintoa;

5 §

Ikävaatimukset

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 8 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy perustason ammattipätevyuden suorittaminen muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainitussa 8 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyuden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy. C1E-, CE-, D1- ja D-luokassa vähimmäisiän lisäksi vaatimuksena on, että ajokortin saaja on saanut tämän lain 37 §:n 2 momentissa tarkoitettua harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 8 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten,

jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajui-
nen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä
henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua
osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella
saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa
vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdan ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään poiketen C-luokan ajokortin vähimmäisikä on
kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljet-
taminen liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 3 §:n 3 momentin 2 tai 3 kohdan
mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa
vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on
voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten
täyttyvät.

9 §

Ajokorttiluvan hakeminen

Ajokorttilupaa tai ajokorttia koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä
ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Jos hakemus raukeaa, tieto ha-
kemuksesta poistetaan liikenneasioiden rekisteristä.

10 §

Hakemuksen liitteet

Hakemukseen on liitettävä:

2) valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että
valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä liikenne-
neasioiden rekisteriin aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemuk-
seen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen;

3) hakijan nimikirjoitusnäyte, joka on digitoitavissa, jollei ajokortissa käytetä liikenneasioi-
den rekisteriin aiemmin tallennettua nimikirjoitusnäytettä;

14 §

Ajokorttiluvan myöntäminen

Jos kysymyksessä on ulkomailla annetun ajokortin vaihtaminen uutta kuljettajantutkintoa
vaatimatta, ajokorttiin on tehtävä merkintä vaihdon perusteena olevan ajokortin myöntäjästä.
Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajokortin vaihtamisen vaatimuksista ja vaihdon
perusteena olevan ajokortin tietojen merkitsemistavasta liikenneasioiden rekisteriin, niiden
merkitsemisestä ajokorttiin ja muiden ajokortin tietojen merkitsemisestä.

24 §

Ajokortin luovuttamisen edellytykset

Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä vaihdon perusteena olevan ajokortin myöntäjistä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajokortin vaihtamisen vaatimuksista ja hakijalla ennestään olevan ajokortin tietojen tallentamisesta liikenneasioiden rekisteriin ja tietojen merkitsemisestä ajokorttiin.

59 §

Muussa kuin EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetusoikeus

EU- ja ETA-valtioissa annettujen ajokorttien vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvä ajo-oikeuksia, ajokortteja sekä niihin liittyviä tietoja ja toimenpiteitä koskeva tietojenvaihto toteutetaan liikenneasioiden rekisteristä Euroopan unionin ajokorttiverkosta käyttäen.

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

2) liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun ammattipätevyysäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle liikenneasioiden rekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitetun ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

73 a §

Ulkomailla annetun ajokortin haltijaa koskevat säännökset

Tämän lain säännöksiä ajokieltoon, väliaikaiseen ajokieltoon ja muuhun ajo-oikeuteen kohdistuvaan seuraamukseen määräämisestä, ajokortin luovuttamisesta poliisille ajo-oikeuteen kohdistuvan toimenpiteen johdosta ja ajokortin palauttamisesta haltijalleen sekä 101 §:n sään-

nöksiä liikenneasioiden rekisteriin tehtävistä ilmoituksista sovelletaan myös ulkomailta annetun ajokortin haltijaan.

81 §

Toimintaa koskevat ilmoitukset

Tässä pykälässä tarkoitetut ilmoitukset tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään liikenneasioiden rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

101 §

Ilmoitukset liikenneasioiden rekisteriin

Salassapitosäännösten estämättä poliisin on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin tieto:

- 1) ajokortin ehtojen ja rajoitusten muutoksista;
- 2) ajokorttiluokan muutoksesta;
- 3) liikenneopettajaluvan peruuttamisesta;
- 4) ajokiellon ja väliaikaisen ajokiellon sekä muun ajo-oikeuteen kohdistuvan seuraamuksen määräämisestä, ajokortin palauttamisesta ajokiellon ja väliaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen sekä ajokortin poliisin haltuun saamisesta ja saamatta jäämisestä;
- 5) opetus- ja harjoitusluvan peruuttamisesta.

Salassapitosäännösten estämättä tuomioistuimen on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin tieto 64 §:ssä mainitun rikoksen johdosta määräämistään rangaistuksesta, ajokiellosta ja ajokieltovaatimuksen hylkäämisestä, alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määräämisestä sekä ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta. Muutoksenhakutuomioistuimen on ilmoitettava myös rangaistuksen määräämistä jättämisestä ja sitä koskevan syytteen hylkäämisestä, jos tuomioistuimella on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä liikenneasioiden rekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tieto-järjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkais- ja päätösilmoitusjärjestelmään, josta se välitetään liikenneasioiden rekisteriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tämän pykälän 2 momenttia lukuun ottamatta antaa tarkempia määräyksiä tässä laissa tarkoitettujen rekisteri-ilmoitusten tekemisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 7 §:n 1 momentin 10 kohta, 13 §:n 1 momentin 6 kohta, 45 §:n 1 momentti, sekä 48 ja 49 § seuraavasti:

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

10) hakijalla on asianmukaiset yhteydet liikenneasioiden rekisteriin;

13 §

Katsastusluvan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet liikenneasioiden rekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olennaisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä liikenneasioiden rekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kieltö sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja liikenneasioiden rekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle ja 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle ja katsastajalle.

49 §

Salassapitovelvollisuus

Katsastusluvan haltija tai hakija taikka näiden palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle tietoonsa tullutta 9 ja 15 §:ssä tarkoitettun henkilön rikosta koskevaa tietoa, joka on saatu 48 §:n nojalla rikosrekisteristä tai liikenneasioiden rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____ .

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 8 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 8 §:n 2 momentti laissa 654/2011 ja 9 §:n 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti 1508/2011, seuraavasti:

8 §

Romuajoneuvon siirto

Kunta voi toimittaa siirtämänsä jätelain 48 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun tuottajavastuun piiriin kuuluvan romuajoneuvon suoraan jätelain 58 §:ssä tarkoitetulle kerääjälle tai käsittelijälle. Ennen kuin romuajoneuvo siirretään, siitä on ilmoitettava ajoneuvon liikenneasioiden rekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle taikka muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle. Ilmoituksessa on kehotettava siirtämään romuajoneuvo seitsemän päivän kuluessa uhalla, että ajoneuvo toimitetaan edellä tässä momentissa tarkoitetulla tavalla jätehuoltoon. Jos omistaja ei ole tiedossa, ilmoitus on kiinnitettävä romuajoneuvoon näkyvälle paikalle.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on annettava varastosirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi liikenneasioiden rekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla noudattaen hallintolakia (434/2003). Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksianto tehdään kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla noudattaen julkisista kuulutuksista annettua lakia (34/1925). Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianomaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäivästä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

12 §

Ajoneuvon siirtyminen kunnan omistukseen

HE 145/2017 vp

Jos omistaja tai haltija ei nouda varastoon siirrettyä muuta ajoneuvoa kuin romuajoneuvoa 30 päivän kuluessa sen jälkeen, kun hänen on katsottava saaneen tiedon siirtopäätöksestä, ajoneuvo siirtyy sen kunnan omistukseen, jonka alueelta ajoneuvo on siirretty edellyttäen, että ajoneuvon liikenneasioiden rekisteriin merkittyä viimeistä omistajaa tai muuta tiedossa olevaa omistajaa ja haltijaa on yritetty toistuvasti kirjeitse tavoittaa ja kaikki olosuhteet huomioon ottaen on muutoin ilmeistä, että ajoneuvo on tullut hylätyksi.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____
kuuta 20 ____ .

5.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) 7 §:n 8 kohta, 8 §:n 6 kohta ja 28 § seuraavasti:

7 §

Ilmoittautuminen sopimus Kumppaniksi

Palvelun tarjoajan, joka haluaa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jäljempänä *hakija*, on esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen selvitys seuraavasti:

8) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet liikenneasioiden rekisteriin sekä miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta;

8 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus

Sopimuksessa on sovittava:

6) liikenneasioiden rekisterin käyttämisestä, yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevien tietojen tallettamisesta liikenneasioiden rekisteriin sekä yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

28 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada teknisellä käyttöyhteydellä tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

6.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan -ajoneuvolain (1090/2002) 95 §, sellaisena kuin se on laissa 176/2015,
muutetaan 3 §:n 6 ja 30 kohta, 27 a §:n 1 momentin 7 kohta ja 94 §, sellaisina kuin ne ovat 3 §:n 6 kohta laissa 226/2009, 3 §:n 30 kohta ja 27 a §:n 1 momentin 7 kohta laissa 507/2017 ja 94 laissa 961/2013, sekä
lisätään 27 a §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 507/2017, uusi 8 kohta, seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) rekisterillä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;

30) rekisteröinnin suorittajalla Liikenteen turvallisuusvirastoa ja liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa tarkoitettua rekisteröintitehtävissä avustavaa palveluntarjoajaa;

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tekniset määräykset:

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, ei kuitenkaan ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;

8) 25 §:n 2 momentissa tarkoitettua taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä.

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä liikenneasioiden re-

HE 145/2017 vp

kisteriin ja merkitsemisestä rekisteröintitodistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin tallettavista tiedoista säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

7.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 2 §:n 3 momentti, 4 §:n 3 momentti, 10 §:n 3 momentti, 12 §:n 1 momentin 6 kohta, 21 §:n 1 momentti, 34 §, 56 §:n 3 momentti ja 63§:n 1 momentti sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 3 momentti laissa 235/2007, 4 §:n 3 momentti laissa 1281/2003, 10 §:n 3 momentti laissa 943/2009, 21 §:n 1 momentti laissa 1317/2011 56 §:n 3 momentti laissa 1065/2014 seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017). Tässä laissa rekisterillä tarkoitetaan mainitussa laissa tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä.

4 §

Veronalaiset ajoneuvot

Ajoneuvo, jota ei ole liikenneasioiden rekisterissä luokiteltu M-, N- tai muuhun ajoneuvo-
luokkaan, katsotaan verotuksessa kuuluvaksi tieliikennelainsäädännön mukaiseen ajoneuvo-
luokkaan ajoneuvon laadun mukaan.

10 §

Perusvero

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos liikenneasioi-
den rekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidi-
päästöstä.

12 §

Verosta vapaat ajoneuvot

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

6) puolustusvoimien yksin omistamat ja hallitsevat sotilasajoneuvot, joita ei ole merkitty rekisteriin;

21 §

Verolipun ja muun ilmoituksen tai päätöksen lähettäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää verolipun, muun ilmoituksen ja päätöksen liikenneasioiden rekisteriin merkityllä osoitteella. Muu kuin yksityishenkilö voi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallisesti ajoneuvoveron laskutusosoitteen. Jollei muuta näytetä, asiakirjan tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun virasto on antanut asiakirjan postin tai muun vastaavista tehtävistä huolehtivan sopimuskumppanin kuljettavaksi.

34 §

Yhdistettyjen kuljetusten tuki

Kuorma-autosta suoritettua ajoneuvoveroa palautetaan 50 euroa jokaiselta kansainvälisen kuljetuksen osana olevalta Suomessa tapahtuneelta kuorma-auton rautatiekuljetukselta, jonka alku- ja päätepisteiden välimatka on suoraan mitattuna vähintään 100 kilometriä. Palautukseen sovelletaan, liikenteen palveluista annettua lakia.

56 §

Viranomaiset

Veronkantoviranomainen voi tehdä sopimuksen veronkanton liittyvän avustavan puhelinpalvelun siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Avustavalla puhelinpalvelulla tarkoitetaan tiedon välittämistä verovelvollisille ajoneuvoveroa koskevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, ajoneuvojen verotusta koskevien tietojen antamista liikenneasioiden rekisteristä sekä verovelvollisten ilmoitusten vastaanottamista, tallentamista ja välittämistä edelleen veroviranomaisille. Avustavaa puhelinpalvelua hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tätä tehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Avustavassa puhelinpalvelussa ei hoideta tehtäviä, joihin kuuluu verotusta koskevan päätöksentekovallan käyttöä. Sopimus avustavasta puhelinpalvelusta ei vaikuta veronkantoviranomaiselle kuuluviin tehtäviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

63 §

Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Ajoneuvoveroa koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta verovelvollisen terveydentilaa koskevia asiakirjoja sekä veronhuojennus- ja lykkäyshakemuksia sekä käyttökiellosta vapaut-

HE 145/2017 vp

tamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Ajoneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 lukua.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 _____.

8.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 ja 77 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 70 § ja 77 §:n 1 momentti seuraavasti:

70 §

Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle

Kun liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkitty alus siirtyy toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuu enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomais korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

77 §

Alukseen tehtävät merkinnät

Liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkittyyn alukseen on merkittävä aluksen nimi, kotipaikka ja merkinnät syvyyksestä. Lisäksi alukseen on tehtävä muut SOLAS-yleissopimuksessa, Euroopan unionin säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa edellytetyt merkinnät.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

9.

Laki

aluskiinnityslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluskiinnityslain (211/1927) 23 §:n 4 momentti, 40 §:n 2 momentti ja 44 §, sellaisina kuin ne ovat 23 §:n 4 momentti ja 44 § laissa 513/1993 sekä 40 §:n 2 momentti laissa 76/1931, seuraavasti:

23 §

Rekisteriviranomaisesta säädetään alusrekisterilaissa (512/1993) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

40 §

Jos ulkomaalainen alus tulee suomalaiseksi, siihen velasta kiinnityksellä asianmukaisesti vahvistettu sekä julkiseen rekisteriin tai kiinnityskirjaan aluksen kotimaassa merkitty ja alusta liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkittäessä voimassaoleva panttioikeus on voimassa yhden vuoden siitä lukien, kun rekisteriin merkitseminen tapahtui, sekä senkin jälkeen, jos panttioikeus kiinnitetään alukseen ennen sanotun ajan päättymistä vireillepannun hakemuksen johdosta.

44 §

Muutoksenhaussa rekisteriviranomaisen antamaan lopulliseen ratkaisuun aluksen kiinnitystä koskevassa asiassa sekä asian lepäämään jättämistä koskevaan ratkaisuun noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun muutoksenhakua koskevia säännöksiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

alusrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan alusrekisterilain (512/1993) 4 ja 35 §, 45 §:n 2 momentti ja 46 §, sellaisena kuin niistä on 4 § osaksi laeissa 486/2004 ja 1292/2009, sekä

muutetaan 1 §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 2, 3, 6 ja 8 §, 2 luvun otsikko, 9 §:n otsikko, 1 momentti, 2 momentin johdantokappale ja 3—5 momentti, 10 §:n otsikko, 1 momentti, 2 momentin johdantokappale ja 3—5 momentti, 11 §, 12 §:n otsikko ja 1 momentti, 13 §:n 1 momentti, 14 §:n otsikko, 15 §, 17 §:n 1 momentti, 19 §, 20 §:n 1 momentti, 28 §:n 1 momentti, 5 luvun otsikko, 30 §:n otsikko, 31 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 33 ja 34 § sekä 43 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n otsikko ja 4 momentti, 12 §, 2 a luvun otsikko, 13 a §:n otsikko ja 1 momentti, 13 d §:n otsikko ja 13 e § laissa 486/2004 ja 9 §:n 3 momentti ja 10 §:n 3 momentti laissa 1158/2013, seuraavasti:

1 §

Alusten rekisteröinti

Suomalaiset kauppamerenkulkuun käytettävät alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin tai tässä laissa tarkoitettuun rekisteriin. Rekisteriin merkitään myös tiedot rakenteilla olevista aluksista sekä historiatiedot sen mukaan kuin liikenteen palveluista annetun lain V osassa tai jäljempänä tässä laissa säädetään. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää liikenneasioiden rekisteriä liikenteen palveluista annetun lain V osan mukaisesti ja Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. Rekisterialueet ovat Ahvenanmaan maakunta ja muu Suomi. Tämän lain 9 - 12 §:ä sovelletaan vain Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä.

Aluksen kansallisuudesta ja kotipaikasta säädetään merilaissa (674/1994).

2 §

Vapaaehtoinen rekisteröinti

Rekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä pienempikin kuin 1 §:ssä tarkoitettu kauppamerenkulkuun käytettävä suomalainen alus, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä.

3 §

Rakenteilla olevien alusten rekisteröinti

Suomessa rakenteilla oleva alus voidaan pyynnöstä merkitä rekisteriin, jos alus sen valmistuttua täyttää 1 tai 2 §:ssä säädettyt rekisteröinnin edellytykset. Rakenteilla oleva alus merkitään sen rekisterialueen rekisteriin, johon omistaja haluaa sen merkittäväksi.

Jos rakenteilla oleva alus on tarkoitus viedä ulkomaille rekisteröitäväksi sen valmistuttua, se voidaan aluksen tulevasta kansallisuudesta ja käyttötarkoituksesta riippumatta merkitä rekisteriin, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä.

Merkintä rekisteriin voidaan tehdä jo ennen rakentamisen aloittamista jos alus voidaan rakennusnumeron ja piirustusten perusteella taikka muutoin luotettavasti tunnistaa.

6 §

Aluksen käyttäminen kauppamerenkulkuun

Edellä 1 §:ssä tarkoitettua alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty rekisteriin ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan.

8 §

Suhde muihin rekistereihin

Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on rekisteröitävä myös tässä laissa tarkoitettuun rekisteriin, jos se täyttää 1 §:ssä säädettyt edellytykset.

2 luku

Alusten rekisteröintiä ja rakenteilla olevien alusten merkitsemistä rekisteriin koskevat säännökset

9 §

Rekisteriin tehtävät merkinnät

Rekisteriin merkitään aluksen rekisteröintiä ja sen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut. Tämän pykälän 25 momenttia sovelletaan Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenneasioiden rekisteriin aluksista ja rakenteilla olevista aluksista tallennettavista tiedoista säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa.

Rekisteriin merkitään:

Rekisteriin merkitään myös alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko sekä omistajan konkurssiin asettaminen samoin kuin näitä tietoja koskevat muutokset.

Jos hakijan saantoon liittyy ehto, joka rajoittaa hänen oikeuttaan aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, tästä on tehtävä merkintä rekisteriin.

Rekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

10 §

Rakenteilla olevista aluksista rekisteriin tehtävät merkinnät

Rakenteilla olevista aluksista merkitään rekisteriin rekisteröintiä ja aluksen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut. Tämän pykälän 25 momenttia sovelletaan Ahvenanmaan valti-onviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenneasioiden rekisteriin aluksista ja rakenteilla olevista aluksista tallennettavista tiedoista säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa.

Rakenteilla olevasta aluksesta merkitään rekisteriin:

Rekisteriin merkitään rakenteilla olevaan alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko sekä omistajan konkurssiin asettaminen samoin kuin näitä tietoja koskevat muutokset.

Jos hakijan saantoon liittyy ehto, joka rajoittaa hänen oikeuttaan rakenteilla olevan aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, on tästä tehtävä merkintä *rekisteriin*.

Rekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

11 §

Ahvenanmaan valtionvirastolle jätettävien asiakirjojen kieli

Ahvenanmaan valtionvirastolle jätettävät muut asiakirjat kuin hakemus voivat olla myös englanninkielisiä.

12 §

Virheen korjaaminen Ahvenanmaan valtion viraston toimiessa rekisterinpitäjänä

Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä, rekisteriasiaassa tehdyn virheellisen ratkaisun tai rekisterissä olevan virheellisen tiedon korjaamisessa noudatetaan hallintolain (434/2003) säännöksiä. Virheen korjaamisasian ratkaisemisesta on voimassa, mitä jäljempänä säädetään rekisteriasian ratkaisemisesta. Jollei korjaamisasiaa heti ratkaista, sen vireilläolosta on tehtävä merkintä rekisteriin.

13 §

Vahingon korvaaminen

Sillä, joka kärsii vahinkoa aluksesta tai rakenteilla olevasta aluksesta rekisteriin merkityissä tiedoissa tai niiden perusteella annetussa todistuksessa olevasta ilmeisestä kirjoitusvirheestä tai muusta siihen rinnastettavasta virheestä tai puutteesta, on oikeus saada korvaus valtion varoista.

14 §

Ilmoitusvelvollisuus rekisteriin

15 §

Hakemus omistusoikeuden kirjaamiseksi

Rekisteriin merkityn aluksen omistusoikeuden kirjaamista on haettava 30 päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä. Jos omistusoikeuden siirtyminen tai voimassa pysyminen riippuu sopimuksessa olevasta ehdosta, aika alkaa siitä, kun saanto ehdon mukaan on tullut lopulliseksi.

17 §

Ulkomailta siirtyneen aluksen rekisteröinti

Jos alus on muuttunut ulkomaisesta suomalaiseksi, aluksen voi rekisteröidä vasta siinä vaiheessa, kun esitetään aluksen entisen rekisterivaltion rekisteriviranomaisen todistus siitä, että alus on poistettu tästä rekisteristä tai että alus samanaikaisesti poistetaan tai tehdään muu merkintä, jolla on vastaavat vaikutukset silloin, kun se merkitään Suomen rekisteriin.

19 §

Rekisteröinti kaksoisluovutuksessa

Jos joku on luovuttanut aluksen tai laivaosuuden useammalle ja nämä yhtä aikaa hakevat omistusoikeutensa kirjaamista rekisteriin, merkitään rekisteriin se luovutus, joka on aikaisemmin tapahtunut.

20 §

Rekisteröintihakemus

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

28 §

Rekisteriasian ratkaiseminen ja toimituskirja

Rekisteriasia ratkaistaan merkitsemällä ratkaisu rekisteriin. Jos hakemus jätetään lepäämään tai jos viranomainen tekee muun tähän verrattavan asian käsittelyä koskevan ratkaisun, siitä on tehtävä merkintä rekisteriin. Ratkaisun sisältö ilmenee rekisteristä. Merkinnät rekisteriin tehdään viipymättä.

5 luku

Aluksen ja rakenteilla olevan aluksen poistaminen rekisteristä

30 §

Rekisteristä poistamisen edellytykset

31 §

Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen rekisteristä mainitussa pykälässä tarkoitetuilla perusteilla. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

32 §

Rekisteristä poistamisen lisäedellytykset

Jos alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, sitä ei saa poistaa rekisteristä ilman kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallista suostumusta.

33 §

Kansallisuuskirjan palauttaminen

Kun alus on poistettu rekisteristä, sen viimeisen suomalaisen omistajan on palautettava kansallisuuskirja rekisteriviranomaiselle.

34 §

Rakenteilla olleen aluksen valmistumisen merkitseminen rekisteriin

Tieto rakenteilla olleen aluksen valmistumisesta on merkittävä rekisteriin 60 päivän kuluessa siitä, kun aluksen rakennustyöt on saatettu päätökseen.

Rakenteilla olleeseen alukseen liittyvä rekisteriin merkitty kiinnitys, ulosmittaus tai turvaamistoimenpide on säilytettävä rekisterissä, ellei kiinnityksen haltija taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakija anna kirjallista suostumusta merkinnän poistamiseen.

43 §

Rangaistussäännökset

Aluksen omistaja, joka

2) jättää rekisteriviranomaiselle määräajassa tekemättä 15 §:ssä tarkoitetun hakemuksen, 16 §:ssä tarkoitetun muutosilmoituksen tai 30 §:ssä tarkoitetun pyynnön aluksen poistamiseksi rekisteristä tai

on tuomittava, jollei muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, *alusrekisterilakirikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

11.

Laki

arvonlisäverolain 73 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan arvonlisäverolain (1501/1993) 73 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 6/2009, seuraavasti:

73 §

Autoverolain (1482/1994) 39 §:ssä tarkoitetun rekisteröidyn asiamiehen mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla liikenneasioiden rekisteriin merkityn ajoneuvon omistajan sijasta ajoneuvosta suorittama ja tältä veloittama autovero ei ole osa asiamiehen jälleenmyyjältä eikä jälleenmyyjän rekisteriin merkityltä ajoneuvon omistajalta ajoneuvon myynnistä veloittamaa vastiketta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

12.

Laki

asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan asevelvollisuuslain (1438/2007) 96 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 646/2015, seuraavasti:

96 §

Tietojen saanti viranomaiselta, yhteisöltä ja yksittäiseltä henkilöltä

Rekisterinpitäjällä on sille 91 §:ssä säädettyjen tehtävien suorittamiseksi oikeus sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään, salassapitosäännösten estämättä saada asevelvollisrekisteriä varten välttämättömiä tietoja seuraavasti:

14) Liikenteen turvallisuusvirastolta tietoja liikenneasioiden rekisteristä ajokortti- ja ajolupa-asioiden käsittelyä varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 1 §:n 1 momentti, 29 § ja 34 e §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 1 §:n 1 momentti laissa 5/2009, 29 osaksi laissa 413/1997, ja 34 e §:n 3 momentti laissa 561/2016, seuraavasti:

1 §

Henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M2-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L3- ja L4-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin (*rekisteri*) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

29 §

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää yhtä mainitussa pykälässä tarkoitettua liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos rekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainittu etu. Jos viranomaiselle on tehty veron maksuunpanoon johtava ilmoitus ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyn ajan päättymistäkin.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, se, jolle on myönnetty veronalennusta 28 §:n nojalla, voidaan lyhytaikaisesti merkitä rekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pitemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä, vero pannaan maksuun siten kuin jäljempänä säädetään.

34 e §

Jos vuokrasopimuksen muutoksen johdosta tai muutoin todetaan, että ennakkopalautusta on myönnetty liikaa, liikaa maksettu osa peritään takaisin palautuksensaajalta. Ennakkopalautus peritään kokonaan takaisin, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä veroviranomaiselle ilmoitetun määräaikaisen sopimuksen päättymisen jälkeen tai ajoneuvosta ei ole haettu vientipalautusta kolmenkymmenen päivän kuluessa määräaikaisen sopimuksen päättymisestä. En-

HE 145/2017 vp

nakkopalautusta ei kuitenkaan peritä takaisin, jos ajoneuvo on romutettu tai muuten tuhoutunut ja tätä koskeva merkintä on tehty liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvolain 66 e §:n mukaisesti. Päätös ennakkopalautuksen takaisinperinnästä on tehtävä viimeistään vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin ajoneuvon veroviranomaiselle ilmoitettu määräaikainen vuokrasopimus päättyi. Tässä momentissa tarkoitetuissa tilanteissa takaisinperittävälle ennakkopalautukselle määrätään veronlisäystä noudattaen veronlisäyksestä ja viivekorosta annettua lakia (1556/1995).

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

14.

Laki

elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 4 §, sellaisena kuin se on laeissa 332/1989 ja 1362/1994, sekä
muutetaan 3 §:n 17 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1378/1993, seuraavasti:

3 §

Seuraavien elinkeinojen harjoittamisesta säädetään erikseen lailla tai asetuksella:

17) moottoriajoneuvojen ja muiden omin voimin kulkevien koneiden käyttäminen, ajoneuvojen katsastukset ja niihin liittyvät tehtävät sekä ajoneuvojen katsastuksiin ja niihin liittyviin tehtäviin kuuluvien tietojen syöttö liikenneasioiden rekisteriin;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

15.

Laki

Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain 45 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) 45 §:n 1 momentin 2 kohta seuraavasti:

45 §

Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada rekisterin ylläpidon ja käyttötarkoituksen kannalta välttämättöminä tietoina:

2) aluksia koskevia rekistereitä pitäviltä viranomaisilta tiedot näihin rekistereihin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia ja haltijoita koskevista merkinnöistä;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

16.

Laki

henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (761/2003) 13 §:n 1 momentin 1 ja 3 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1181/2013, sekä
muutetaan 13 §:n 1 momentin 10 kohta sekä 19 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 13 §:n 1 momentin 10 kohta laissa 427/2014 ja 19 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 1181/2013, seuraavasti:

13 §

Poliisin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Poliisilla on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä teknisen käytöyhteyden avulla tai tietojoukkona tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

10) Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevat tarpeelliset tiedot poliisilain 1 luvun 1 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi ja eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettua tehtävää sekä ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

19 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Poliisi saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käytöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen, seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____ .

17.

Laki

henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 22 §:n 1 momentin 1 ja 9 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 22 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 1182/2013 ja 22 §:n 1 momentin 9 kohta laissa 1427/2009, sekä

muutetaan 22 §:n 1 momentin 5 ja 19 kohta sekä 28 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 22 §:n 1 momentin 19 kohta laissa 425/2014 sekä 28 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 938/2016, seuraavasti:

22 §

Rajavartiolaitoksen oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Rajavartiolaitoksella on sen lisäksi, mitä rajavartiolaitoissa tai muussa laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja rekistereistä seuraavasti:

5) Ahvenanmaan valtionvirastolta alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitetuista aluksen rekisteröintiä sekä rakenteilla olevia aluksia koskevista tiedoista ja historiatiedoista tarpeellisia tietoja aluksista ja niiden omistajista sekä haltijoista vesiliikenteen valvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, muuta tutkintaa, pelastustehtävää, merenkulun turvatoimilaissa tarkoitettua tehtävää sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

19) Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevia tarpeellisia tietoja vesiliikenteen valvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, muuta tutkintaa, pelastustehtävää, merenkulun turvatoimilaissa tarkoitettua tehtävää sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

28 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Rajavartiolaitos saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

HE 145/2017 vp

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

18.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (639/2015) 13 §:n 1 momentin 16 ja 18 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 467/2017, sekä
muutetaan 13 §:n 1 momentin 3, 15 ja 17 kohta sekä 17 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 13 §:n 1 momentin 3, w15 ja 17 kohta laissa 467/2017 ja 17 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 939/2016, seuraavasti:

13 §

Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Tullilla on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, salassapitosäännösten estämättä oikeus saada ja muutoin käsitellä tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten, myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona, tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

3) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä Tullin laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

15) Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevat tarpeelliset tiedot eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja Tullin tehtäviä, ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotusta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

17) Ahvenanmaan valtionvirastolta alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitetuista aluksen rekisteröintiä sekä rakenteilla olevia aluksia koskevista tiedoista ja historiatiedoista tarpeelliset tiedot aluksista, niiden omistajista ja haltijoista eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa tarkoitettuja Tullin tehtäviä, ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotusta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

17 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Tulli saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

HE 145/2017 vp

2) liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

19.

Laki

häätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan häätäkeskustoiminnasta annetun lain (692/2010) 19 §:n 1 momentin 4 ja 13 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1172/2016, sekä
muutetaan 19 §:n 1 momentin 6 ja 14 kohta sekä 20 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1172/2016, seuraavasti:

19 §

Tiedonsaantioikeus rekistereistä

Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on Hätäkeskuslaitokselle laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävän alkutoimenpiteiden tai työturvallisuuden varmistamiseksi taikka asianomaisen tehtävää hoitavan viranomaisen tai yksikön tukemiseksi tarpeellisia tietoja maksutta asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitulla tavalla. Tässä tarkoituksessa Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on oikeus saada:

6) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuista liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä Hätäkeskuslaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

14) Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusrekisterilain (512/1993) 9 §:ssä tarkoitetuista rekisteriin tehtävistä merkinnöistä;

20 §

Tietojen luovuttaminen

Hätäkeskuslaitos saa luovuttaa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä:

2) 19 §:ssä tarkoitettuja tietoja poliisitoimen, pelastustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen yksikölle ja muulle yksikölle ja taholle, jonka Hätäkeskuslaitos on hälyttänyt tai jota varten tieto on pyynnöstä hankittu 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettussa tehtävässä; tiedot, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut 19 §:n 1 momentin 1–7, 11 ja 12 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa vain poliisin toimintayksikölle tai rajavartiolaitoksen virkamiehelle, tiedot ajoneuvon omistajista tai haltijoista osoite- ja muine yhteystietoineen sekä tiedot ajoneuvon teknisistä

HE 145/2017 vp

tiedoista ja yksilöintitiedoista, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut liikenneasioiden rekisteristä 19 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa myös pelastustoimen yksikölle ja tiedot, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut 19 §:n 1 momentin 8 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa vain pelastustoimen yksikölle;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

20.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ilmailulain (864/2014) 3 §:n 2 momentti, 12–15 §, 21 §, 23 – 31 §, 47 §:n 1 momentin 1, 8 ja 9 kohta, 63 - 69 §, 70 §:n 2 – 5 momentti, 71 ja 73 §, 141 §:n 1 momentin 6 ja 7 kohta, 146 §:n 1 momentin 5 – 7 ja 14 kohta, 160 §:n 1 momentin 2 kohta, 163–164 § ja 178 §:n 12 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 27, 63 ja 164 § osaksi laissa 61/2016,

muutetaan 7 §:n 1 momentin johdantokappale, 16 §:n 1 momentti, 17 §:n 1 momentti, 19 §:n 2 momentti, 20 §:n 1 momentin 1 kohta, 22 §:n otsikko, 1 momentin johdantokappale ja 2 momentti, 46 §, 50 §:n 2 ja 3 momentti, 51 §:n 1 momentti, 54, 62 ja 70 §, 122 §:n 4 ja 5 momentti, 136 §:n 2 momentti, 14 luvun otsikko, 141 §:n 1 momentin 12 kohta, 143 §, 146 §:n otsikko ja 1 momentin 8 kohta, 147 §:n 1 momentti, 148 §:n otsikko ja 1 momentti, 153 §:n 7 momentti, 165 §:n 1 momentti, 174 §, 178 §:n 13 kohta ja 181 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 46 §, 153 §:n 7 momentti ja 181 §:n 2 momentin 2 kohta laissa 61/2016, sekä

lisätään 148 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

16 §

Ilma-aluksen rekisteritunnus ja rekisteröimistodistus

Suomen kansallisuuden saamiseksi ilma-alus on merkittävä Suomen liikenneasioiden rekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin, ellei tässä laissa jäljempänä toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ilma-alukselle rekisteritunnuksen sekä todistuksena ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

17 §

Rekisteröintioikeus

Ilma-alus saadaan merkitä liikenneasioiden rekisteriin Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan

talousalueeseen kuuluvassa valtiossa, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

19 §

Väliaikainen rekisteröinti

Liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alus, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa.

20 §

Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset

Ilma-aluksen omistajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseen muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos:

1) Liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa tarkoitetut rekisteriin tallennettavat tiedot muuttuvat;

22 §

Ilma-aluksen poistaminen liikenneasioiden rekisteristä

Ilma-alus on poistettava liikenneasioiden rekisteristä:

Liikenteen turvallisuusvirasto voi poistaa ilma-aluksen liikenneasioiden rekisteristä, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, jos omistaja ei ole Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt poistamiselle estettä.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

50 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin

Luvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä luvan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994) tarkoitetun terveydenhuollon ammattihenkilön sekä sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön ja laitoksen on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lääkäri, -terveydenhuollon ammattihenkilö, yhteisö ja laitos voi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ilmailutoimintaan osallistuvan toimintakykyyn.

51 §

Ulkomainen lupakirja

Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa ulkomailla myönnettyä tehtävän edellyttämät henkilöt luvat Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

54 §

Lento-oppilas

Lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 luvun 5 §:ssä.

62 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan unionilainsäädännön mukaisesti:

- 1) *lentonäytösluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentonäytöksen;
- 2) *lentokilpailuluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentokilpailun;
- 3) *lentonäytöksellä* kokoontumislaisissa (530/1999) tarkoitettua yleisötilaisuutta, jossa järjestetään ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi;
- 4) *taitolennolla* ilma-aluksella tarkoituksellisesti suoritettavia lentoliikkeitä, joihin liittyy nopeita muutoksia sen lentoasennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellisia nopeuden vaihteluja, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa.

70 §

Lentotyö ja lentomiestien koulutus

Lentotyöstä ja lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiestien ja matkustamomiestien lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen

hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä.

122 §

Hätäpaikannuslähetinrekisteri

Jos Suomea koskevat kansainväliset velvoitteet, yleisesti käytössä olevat kansainväliset standardit, rekisterin tarkoitus, pelastustoiminnan toteutuminen, tekninen kehitys tai muut vastaavat seikat sitä edellyttävät, valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa säätää tarkemmin 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen tietojen merkitsemisestä rekisteriin. Viestintävirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada rekisterin ylläpitoa varten Liikenteen turvallisuusvirastolta 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenneasioiden rekisteristä.

Ilma-aluksen omistajan tai käyttäjän on ilmoitettava rekisterin pitäjälle tässä pykälässä tarkoitettujen sellaiset tiedot ja niiden muutokset, joita ei ole ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin sekä liitettävä ilmoitukseen tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys.

136 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta kyseisessä ilma-aluksessa. Ilma-alukseen kohdistuvan omistuksenpidätysoikeuden tai muun omistukseen perustuvan vakuusoikeuden haltija taikka ilma-aluksen vuokralle antaja ei kuitenkaan ole vastuussa tämän momentin nojalla edellyttäen, että tieto ilma-aluksen käyttäjästä on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

14 luku

Lupia, ilmoituksia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

- 12) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä.

143 §

Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen tai tehtävässä toimimisen kieltäminen

Edellä 141 §:ssä tarkoitettua henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa tai kieltää tämän toimiminen lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä, jos tämä:

1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen edellytyksiä;

2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai tehtävän vaatimuksia;

3) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

4) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai

5) on muulla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä henkilön kykyä tai halua noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus tai toimintakielto on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen tai toiminnalle asetetut edellytykset täyttyvät. Mainitun momentin 3–5 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Luvanhaltijaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa, jos Liikenteen turvallisuusviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen luparekisteritietoihin.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

8) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitettua hyväksynnän ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa, toiminnan harjoittajalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettun toiminnan väliaikaisesti, jos:

3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräaikaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja;

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; tai

4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

153 §

Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus

Edellä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä 2 luvussa säädetään liikenneasioiden rekisterin tietojen käsittelystä. Henkilötietojen käsittelystä säädetään lisäksi henkilötietolaissa ja tietojen luovuttamisesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa.

165 §

Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat yhteisvastuullisesti lentopaikan pitäjältä tai palvelun antajalta saamiensa palvelujen kustannuksista omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa ajalta sekä siltä ajalta, jona nämä ovat merkittyinä liikenneasioiden rekisteriin omistajana, haltijana tai käyttäjänä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

13) harjoittaa 70 tai 72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä,

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

2) 47 §:ssä tarkoitetut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksyntä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____ .

21.

Laki

jätelain 59 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan jätelain (646/2011) 59 §:n 1 momentti seuraavasti:

59 §

Romutustodistus ja ajoneuvon lopullinen rekisteristä poistaminen

Kerääjän tai käsittelijän on annettava ajoneuvon haltijalle romutustodistus tarkastettuaan tämän oikeuden luovuttaa ajoneuvo romutusta varten. Kerääjän tai käsittelijän on ilmoitettava romuttamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvon lopulliseksi poistamiseksi liikenneasioiden rekisteristä. Liikenteen turvallisuusvirasto perii rekisteristä poistamisesta tuottajalta maksun. Maksun määrästä säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992).

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

22.

Laki

kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain (176/2017) 14 § ja 15 §:n 6 momentti seuraavasti:

14 §

Tenojoen vesistön venerekisteri

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettu liikenneasioiden rekisteri.

Tenon kalastusveneiden rekisteröintiin sovelletaan liikenteen palveluista annettua lakia 15–17 §:ssä säädetyin poikkeuksin.

15 §

Veneen rekisteröinti

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa tarkoitettuna rekisteröintitehtävissä avustavana palveluntarjoajana, joka hoitaa mainitun luvun 3 §:n mukaisia tehtäviä sekä tekee Liikenteen turvallisuusviraston rekisteröintipäätöstä varten arvion rekisteröintioikeuden edellytysten täyttymisestä. Veneen omistajan on esitettävä selvitys veneen rekisteröintioikeutta koskevista seikoista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

23.

Laki

kalastuslain 95 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kalastuslain (379/2015) 95 §:n 1 momentti seuraavasti:

95 §

Kalataloushallinnon rekisterien pitäjien oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada kalastusalusrekisteriä, liikenneasioiden rekisteriä ja Ahvenanmaan alusrekisteriä pitäviltä viranomaisilta sellaiset rekistereihin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia sekä haltijoita koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä 93 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

24.

Laki

katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain (960/2013) 5 § ja 6 §:n 1 momentti, sellaisena kuin niistä on 5 § laissa 1096/2014 seuraavasti:

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, liikenneasioiden rekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

6 §

Maksun määrääminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee maksukauden päätyttyä viivytyksettä määrätä maksukaudelta maksettava maksu katsastuksista ja jälkitarkastuksista. Maksu määrätään lähettämällä katsastusluvan haltijalle lasku liikenneasioiden rekisteriin talletettujen tietojen sekä saadun muun selvityksen perusteella.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

25.

Laki

kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan kaupunkiraideliikenteestä annetun lain (1412/2015) 2 ja 8 §, sekä
muutetaan 1, 3 ja 4 §, 5 §:n otsikko ja 1 - 4 momentti, 6 §:n otsikko ja 1 momentti, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 9 ja 10 §, 12 §:n 2 momentin 2 kohta, 13 §:n 2 momentin 1 ja 4 kohta ja 3 momentti, 15 §:n 1 momentti, 16 §:n 2 momentti, 17 §:n 1 momentti, 18 ja 19 §, 21 §:n 1 ja 4 momentti ja 23 § seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Lakia sovelletaan metro- ja raitioliikenteeseen (*kaupunkiraideliikenne*) sekä metrorataverkon ja raitiorataverkon rakentamiseen, kunnossapitoon ja hallintaan. Rataverkon haltijana voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta.

3 §

Rataverkon haltijaa koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- 1) rataverkon haltijalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) rataverkon haltija voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan;
- 3) rataverkon haltija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;
- 4) rataverkon haltija on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;
- 5) rataverkon haltijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

4 §

Rataverkon haltijaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta

työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan rataverkon haltijan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 3 §:n 3 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus rataverkon turvalliseen hallintaan ja sen valvontaan.

Rataverkon haltija ei täytä 3 §:n 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

- 1) rataverkon haltija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;
- 2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai
- 3) rataverkon haltijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

5 §

Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Rataverkon haltijan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettua toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa on oltava rataverkon haltijan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi rataverkon haltijan on osoitettava ilmoituksessa täytävänsä 3 §:ssä säädetyt vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Rataverkon haltijan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta ja rataverkon hallinnan siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rataverkon haltijaa ja sen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettua ilmoituksen käsittelyä ja 13 §:ssä tarkoitettua viranomaisvalvontaa varten.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä varattava rataverkon haltijalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

6 §

Rataverkon haltijan vastuu

Rataverkon haltija vastaa metro- ja raitiorataverkon turvallisuudesta sekä rataverkon käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Rataverkon haltijan on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

7 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Rataverkon haltijalla on oltava *turvallisuusjohtamisjärjestelmä*, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistuen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Rataverkon haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

9 §

Rataverkon liikenteenohjaus

Rataverkon liikenteenohjauksen on oltava turvallista ja tasapuolista. Liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä vastaa kaupunkiraideliikennettä harjoittava kunnallinen liikelaitos, yhtiö tai muu yhteisö tai rataverkon haltija toiminnanharjoittajana. Rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksesta aina silloin, jos rataverkolla liikennöi yhtä useampi liikenteenharjoittaja. Tässä pykälässä tarkoitettu toiminnanharjoittaja voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne toiselta toiminnanharjoittajalta taikka julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

10 §

Rekisteri

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää metro- ja raitiorataverkkoa koskevaa rekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään rataverkon haltijan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen apu-toiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä rataverkon haltijan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Rataverkon haltijan on toimitettava tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käytöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

12 §

Valvonta

Virasto valvoo:

2) rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä;

13 §

Viranomaisvalvonnan suorittaminen

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;

4) päästä tarkastamaan valvontatehtävän kannalta tarpeellisia rataverkon haltijan hallinnassa tai käytössä olevia tietoja.

Virasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt kaupunkiraideliikennettä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

15 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Edellä 9 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista vakavista onnettomuuksista ja muista kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisistä metroliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

16 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Edellä 9 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

17 §

Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet

Edellä 9 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja saa käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista. Kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvään viestintään käytettäviä viestintäyhteyksiä ei saa käyttää muuhun viestintään.

18 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Rataverkon haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa.

Rataverkon haltijan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunniteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

19 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehostekeinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä rataverkon haltijan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säädösten tai määräysten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Niistä säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Jos rataverkon haltija ei täytä 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä 5 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon varattava rataverkon haltijalle tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla vaatimusten täyttäminen aiotaan hoitaa. Jollei rataverkon haltija täytä vaatimuksia kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhempi, virasto voi kieltää rataverkon haltijaa jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta on pidettävä toiminnan turvallisuuden kannalta olennaisena. Jos puutteellisuus on vähäinen, virasto voi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden määräajan, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhempi.

21 §

Vuosimaksu

Edellä 9 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosimaksuna 40 000 euroa. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä viraston ylläpitämisen 10 §:ssä tarkoitetun rekisterin ja liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun rekisterin pitämisestä ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

HE 145/2017 vp

Vuosimaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle määrälle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Liikenteen turvallisuusvirasto voi viivästyskoron sijasta periä toiminnanharjoittajalta viiden euron suuruisen viivästysmaksun, jos viivästyskoron määrä jää tätä pienemmäksi.

23 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta liikkuu tai oleskelee asiattomasti metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

26.

Laki

kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain (211/1928) 1 §:n 1 momentti ja 3 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 596/1964, seuraavasti:

1 §

Ilma-alus, joka on Suomessa rekisteröity tai merkitty liikenneasioiden rekisteriin, voidaan kiinnittää rahamääräisen sitoumuksen täyttämisen vakuudeksi.

3 §

Kiinnitystä ilma-aluksiin koskevat asiat käsittelee se viranomainen, joka pitää liikenneasioiden rekisteriä. Merkinnät näissä asioissa on tehtävä mainittuun rekisteriin.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

27.

Laki

kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3b ja 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 b §:n 5 kohta ja 12 §, sellaisina kuin ne ovat 3 b §:n 5 kohta laissa 73/2015 ja 12 §, laissa 1295/2009, seuraavasti:

3 b §

Kuljettajantutkintotoimintaa koskeva sopimus

Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on 3 a §:n 3 momentissa säädetyn lisäksi sovittava:

5) liikenneasioiden rekisterin käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

12 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä kuljettajantutkinnon vastaanottajalle sekä kuljettajantutkintoja ja ajolupakokeita vastaanottavalle henkilölle asetettujen luotettavuusvaatimusten toteamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

28.

Laki

laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain (273/1983) 1 § ja 6 §:n 2 momentti seuraavasti:

1 §

Liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustaman laivanisännistöyhtiön, jonka käyttöomaisuuteen kuuluu yksi kauppamerenkulkuun käytettävä Suomessa Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkitty alus, sekä tällaisen yhtiön laivanisäntien verottamisessa noudatetaan tämän lain säännöksiä.

6 §

Lakia sovelletaan niihin liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustamiin laivanisännistöyhtiöihin, jotka on perustettu ja joille kuuluva alus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisteriin laivanisäntien nimiin vuonna 1983 tai sen jälkeen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____ .

29.

Laki

laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarustelain (1503/2011) 11 § 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa
914/2016, seuraavasti:

11 §

Poikkeuksellinen tekninen keksintö

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia poikkeuksellisena teknisenä keksintönä pidettävän laivavarusteen sijoittamisen alukseen, vaikka laivavaruste ei täytä 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia. Edellytyksenä on, että laivavarusteen valmistaja tai tämän valtuutettu edustaja osoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, että laivavaruste on vähintään yhtä tehokas kuin vastaavaan käyttöön tarkoitettu ruorimerkillä varustettu laivavaruste. Liikenteen turvallisuusvirasto voi laivavarusteen valmistajan tai tämän valtuutetun edustajan kustannuksella käyttää ulkopuolisia testaus- tai tarkastuspalveluja taikka muita palveluja vastaavan tehokkuuden osoittamiseksi. Mitä edellä tässä momentissa säädetään, sovelletaan myös Euroopan unionin jäsenvaltion rekisteristä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin siirrettävään alukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

30.

Laki

laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen luetteloinnista annetun lain (1360/2006) 8 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1334/2009, sekä
muutetaan 5 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1334/2009, seuraavasti:

5 §

Merimiesluettelo

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloä suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista osana liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

31.

Laki

laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 9 §:n 4 momentti sekä
muutetaan 3 §:n 3 kohta seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *merimieslääkärillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 3 luvun 3 §:ssä tarkoitettua merimieslääkärinä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

32.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 3 §:n 3 ja 4 momentti, 16–21 §, 22 §:n 2 momentti, 24 §, 33 §:n 2 momentti ja 39 §:n 1 momentin 4, 5 ja 7 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 3 ja 4 momentti, 16–18 §, 22 §:n 2 momentti, 33 §:n 2 momentti ja 39 §:n 5 kohta laissa 95/2013, 19 ja 21 § osaksi laissa 95/2013 ja 20 § laissa 878/2014, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 5 §:n 4 momentti, 15 §, 33 §:n otsikko ja 41 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 4 momentti ja 33 §:n otsikko laissa 95/2013, 15 § osaksi laeissa 1321/2011 ja 95/2013 ja 41 §:n 1 momentti laissa 878/2014, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään aluksen miehityksestä ja vahdinpidosta.

2 luku

Aluksen miehitys ja vahdinpito

5 §

Turvallinen miehitys

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä huvialuksen, vuokraveneen ja kotimaanliikenteessä liikennöivän aluksen miehityksestä.

15 §

Huviveneen kuljettajan pätevyyskirja

Huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

33 §

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat

41 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen 28 §:ssä tarkoitetun todistuskirjan peruuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen noudattaen hallintolainkäyttölakia (586/1996).

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

33.

Laki

liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 2 §:n 7 kohta seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) *rekisterillä* liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

34.

Laki

liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §:n 1 momentin 4, 6 ja 7 kohta, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 1 momentin 7 kohta laissa 74/2015, sekä *lisätään* 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 74/2015, uusi 4 a ja 8 a kohta seuraavasti:

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä;

4 a) edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen

6) hoitaa toimialansa kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;

7) myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyyden arvioinnin järjestelyistä;

8 a) huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

35.

Laki

matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 10 §:n 1 momentti seuraavasti:

10 §

Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon pitäjän nimeäminen

Yhtiön, jonka matkustaja-alus on merkitty Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin, on perustettava henkilöluettelointijärjestelmä, jos yhtiön on 5 §:n mukaisesti laskettava ja ilmoitettava matkustaja-aluksella olevien henkilöiden lukumäärä tai 6 §:n mukaisesti kirjattava ja ilmoitettava aluksella olevien henkilöiden henkilötiedot. Samoilla tai samanlaisilla reiteillä ei saa käyttää eri järjestelmiä ilman erityistä syytä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

36.

Laki

merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain 23 ja 24 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) 23 §:n 1 momentin 2 kohta ja 24 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

23 §

Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada rekisterin ylläpidon ja käyttötarkoituksen kannalta välttämättöminä tietoina:

2) aluksia koskevia rekistereitä pitäviltä viranomaisilta tiedot näihin rekistereihin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia ja haltijoita koskevista merkinnöistä;

24 §

Henkilötietoja sisältävien tietojen luovuttaminen

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään, rekisteriin talletettuja henkilötietoja sisältäviä tietoja voidaan luovuttaa jäljennösinä, tulosteina tai teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle merenkulun ohjausta, meriturvallisuuden valvontaa ja liikenneasioiden rekisterin ylläpitoa varten;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

37.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merilain (674/1994) 15 luvun 26–28 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 77/2015, sekä

muutetaan 1 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohta, 1 §:n 4 momentin 2 kohta, 2 §, 4 §:n 1 momentti, 6 §, 2 luvun 1 §, 4 luvun 1 §:n 2 momentti, 5 luvun 1 §:n 1 momentti, 14 §:n 3 momentti, 15 §:n 1 momentin 5 kohta, 10 a luvun 6 ja 8 §:n 1 momentti, 11 a luvun 7 §:n 1 momentti sekä 15 luvun 24 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohta, 1 §:n 4 momentin 2 kohta ja 11 a luvun 7 §:n 1 momentti laissa 860/2016, 4 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 234/1995, 10 a luvun 6 § laissa 686/2008, 10 a luvun 8 §:n 1 momentti laissa 1688/2009 sekä 15 luvun 24 §:n 1 momentti laissa 249/2017, seuraavasti:

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valti-onviraston ylläpitämään alusrekisteriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetun aluksen suomalaiseksi, jos:

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valti-onviraston ylläpitämään alusrekisteriin;

2 §

Aluksen rekisteröinti

HE 145/2017 vp

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kauppamerenkulkuun, tulee olla merkitty liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisesti tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin alusrekisterilain (512/1993) mukaisesti.

4 §

Aluksen kotipaikka

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka on se tämän maan satamapaikka, joka liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin on omistajan ilmoituksen mukaan sellaiseksi merkitty.

6 §

Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovutus tapahtui, on saanut saantonsa merkityksi liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin, on aikaisempi luovutus tehoton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vastaan.

2 luku

Aluksen rekisteröinti

1 §

Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekisteriin ja alusrekisteriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa ja alusrekisterilaisissa.

4 luku

Aluksen takavarikko

1 §

Soveltamisala

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

5 luku

Laivanisännistöyhtiö

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodossa omistamallaan yhdellä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityllä aluksella.

14 §

Laivanisännän vastuu

Laivaosuuden siirtäjä vastaa kolmannelle henkilölle isännistötoimintaan perustuvasta velvoitteesta, joka on syntynyt ennen siirtoa. Hän vastaa myös siirron jälkeen syntyneestä velvoitteesta vilpittömässä mielessä olevalle kolmannelle henkilölle, kunnes siirto on merkitty liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin. Uusi laivanisäntä vastaa kolmannelle henkilölle vain sellaisesta velvoitteesta, joka on syntynyt siirron jälkeen.

15 §

Laivanisännistöyhtiön purkaminen

Laivanisännällä on oikeus vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista:

5) jos yhtiölle kuuluva alus lakkaa olemasta suomalainen ja se on poistettu liikenneasioiden rekisteristä tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä.

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 1 000, rekisteröidyn omistajan on otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisen aluksen omistajan vastuun 9 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun määrään saakka.

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

11 a luku

Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hyllyn poistamisesta

7 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobien yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen Ateena-asetuksen liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

38.

Laki

meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) 4 §:n 1 momentin johdantokappale, 5 §:n 2 ja 3 momentti ja 17 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentin johdantokappale laissa 967/208 ja 17 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 1317/2009, seuraavasti:

4 §

Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomessa rekisteröity:

5 §

Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta

Tukiviranomaisen on ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä kuultava aluksen suomalaista omistajaa tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyillä aluksella varustamotoimintaa harjoittavaa suomalaista työnantajaa, jos poistaminen johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen rekisteristä.

Tukiviranomaisen on ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä kuultava alusrekisterinpitäjää Ahvenmaalla, jos poistaminen koskee Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta ja se johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen rekisteristä.

17 §

Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus

Tukiviranomaisella on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada:

4) Liikenteen turvallisuusvirastolta tässä laissa tarkoitetun kauppalausluetteloon merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytysten selvittämistä ja valvontaa varten tiedot aluksen katsastuksista, miehityksestä ja alusta koskevista rekisterimerkinnöistä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

39.

Laki

merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merimieseläkelain (1290/2006) 139 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 296/2015, seuraavasti:

139 §

Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten tehtävät ilmoitukset

Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten työnantajan on ilmoitettava eläkekassalle tunnistetietonsa ja tehtävä eläkekassalle kuukausi-ilmoitus kalenterikuukauden aikana työnantajan palveluksessa olleen kunkin työntekijän osalta erikseen. Kuukausi-ilmoitus on tehtävä viimeistään työskentelykuukautta toiseksi seuraavan kalenterikuukauden 10 päivänä ja siinä on ilmoitettava eläkekassalle sen ilmoitusmenetelmiä käyttäen:

4) työntekijän palveluasema kalenterikuukauden päättyessä Liikenteen turvallisuusviraston pitämässä liikenneasioiden rekisterissä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

40.

Laki

meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 1, 3, 6 ja 7 kohta, sellaisina kuin ne ovat 1 ja 7 kohta laissa 1660/2009, 3 kohta laissa 865/2014 ja 6 kohta 429/2014, seuraavasti:

14 §

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteissa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen pitämästä ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikkansuunnittelurekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen pitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston pitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

41.

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 9 §:n 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1720/2015, seuraavasti:

9 §

Valmisteverottomia ja huoltovarmuusmaksuttomia ovat sen lisäksi, mitä valmisteverotuslaissa säädetään:

4) polttoaineet, jotka käytetään alusliikenteen polttoaineena muuten kuin yksityisellä huvialuksella; kalastusalusten polttoaineet ovat kuitenkin verottomia siltä osin kuin niitä käytetään kaupalliseen kalastukseen edellyttäen, että kalastusalus on merkitty Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetussa laissa (1048/2016) tarkoitettuun sisävesien kalastusalusrekisteriin, merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetussa laissa (690/2010) tarkoitettuun kalastusalusrekisteriin tai liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin taikka näitä vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun kalastusalusrekisteriin; ja että kaupallinen kalastaja on merkittynä kalastuslain 94 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun kaupallisten kalastajien rekisteriin tai vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun ammattimaisia kalastajia koskevaan rekisteriin;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

42.

Laki

pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pelastuslain (379/2011) 89 §:n 4 momentin 1 kohta ja 90 §:n 3 momentti, sellaisina kuin niistä on 89 §:n 4 momentin 1 kohta laissa 1171/2016, seuraavasti:

89 §

Tiedonsaantioikeus pelastustoimintaa ja valvontatehtäviä varten

Pelastusviranomaisella on sen lisäksi mitä 2 momentissa säädetään, oikeus saada pelastustoiminnan suunnittelua ja toteutusta varten:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolta liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettu liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä pelastusviranomaisen lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi;

90 §

Oikeus saada tietoja väestönsuojelutehtäviä varten

Pelastusviranomaisella sekä liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä evakuointia ja muuta väestönsuojelua varten saada maksutta liikenneasioiden rekisteristä tarpeellisia tietoja:

- 1) ajoneuvon omistajista tai haltijoista;
 - 2) luonnollisista henkilöistä, jotka ovat hakeneet ajokorttilupaa tai joilla on ajokorttilupa, ajokortti tai ajo-oikeus;
 - 3) luonnollisista henkilöistä rekisteriin talletetuista osoite- ja muista yhteystiedoista;
 - 4) ajokorttiluvan, ajokortin ja ajo-oikeuden myöntämisestä, lajista ja luokasta sekä muista vastaavista tiedoista;
 - 5) ajoneuvon teknisistä tiedoista, yksilöintitiedoista ja kaupallisista tiedoista.
-

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

43.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 2 §:n 3 momentti, 17 §:n 2 momentti ja 18 §:n 1 momentti seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osaa.

17 §

Ajoneuvon käytön estäminen ja hyväksyminen katsastuksessa

Katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä liikenneasioiden rekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä maksun suorittamisesta tai 16 §:n 2 momentin nojalla tehtyä päätöstä käyttökiellon peruuttamisesta.

18 §

Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Polttoainemaksua koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta polttoainemaksun huojennus- ja lykkäyshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Polttoainemaksua ja maksuvelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 lukua.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

44.

Laki

rautatiekuljetuslain 8 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetus lain (1119/2000) 8 a §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat
laissa 843/2009 seuraavasti:

8 a §

Yhteisösäännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista

Rautatievastuuasetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklaa matkatietojärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei sovelleta taajamajunaliikenteeseen seuraavilla rataosuuksilla:

- 1) Helsinki–Kirkkonummi;
- 2) Helsinki–Karjaa;
- 3) Helsinki–Vantaankoski–Lentoasema–Hiekkaharju–Helsinki;
- 4) Helsinki–Riihimäki–Tampere;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

45.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan rautatielain (304/2011) 3 ja 10 - 15 §, 69 §:n 5 momentti ja 94 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 3 ja 12 § laissa 1394/2015 ja 11 § osaksi laeissa 1220/2015 ja 1394/2015,

muutetaan 2 §:n 1 momentin 19 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 68 §, 73 a §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti sekä 81 § sellaisina kuin niistä ovat 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti ja 73 a §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti laissa 1394/2015 ja 68 § osaksi laissa 939/2013 ja 81 § laissa 939/2013, sekä

lisätään lakiin uusi 68 a §, 85 §:ään uusi 4 momentti, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi ja 94 b § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

19) kalustoyksikön haltijalla luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin;

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on liikenteen palveluista annetun lain (/) II osan 5 luvun 1 §:n 1 kohdassa tarkoitettu toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

68 §

Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden rekisteröinti

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetut tiedot ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

68 a §

Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus saada salassapitosäännösten estämättä niitä tietoja, joita Liikenteen turvallisuusvirasto tallettaa liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:n nojalla rekisteriin. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköitä tai jotka on yksilöity kalustoyksikköä rekisteröitäessä.

73 a §

Sääntelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välinen tietojen vaihto ja yhteistyö

Sääntelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimilupaviranomaisena ja rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Sääntelyelin voi esittää Liikenteen turvallisuusvirastolle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi esittää sääntelyelimelle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutusta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen.

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Turvallisuussuunnan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

85 §

Rangaistussäännökset

Jos kuljettaja tai muuta rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittava henkilö hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin käyttämisestä kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä sakkoon.

94 b §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin käyttämisestä kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

46.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 § seuraavasti:

4 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Kuljettajalle määrätään 40 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään

-
- 1) ajoneuvolain 66 a §:n 2 momentissa;
 - 2) tieliikennelaissa tai sen nojalla;
 - 3) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 4 artiklan 6 kohdassa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 19 artiklan 1 kohdassa;
 - 4) ajokorttilain (386/2011) 32 §:ssä;
 - 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 13 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

47.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 6 ja 7 kohta sekä
muutetaan 3 §:n 2 momentin 5 kohta, 11 §:n 2 momentti sekä 17 ja 23 § seuraavasti:

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

5) osalta liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) taksi-, henkilö- tai tavaraliikennettä koskevia säännöksiä;

11 §

Tiedoksianto

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllystyneelle postitse hänen ilmoittamaansa tai liikenneasioiden rekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllystyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

17 §

Rikesakkomääräyksen lähettäminen

Rikesakkomääräys liitteineen lähetetään rikesakkomääräyksen saaneelle postitse liikenneasioiden rekisteristä ilmenevään osoitteeseen. Rikesakkomääräys on lähetettävä viipymättä ja viimeistään kolmen viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Käyttövastaavan esittäessä 15

§:n 2 momentissa tarkoitetun selvityksen rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyydestä rikesakkomääräys saadaan kuitenkin lähettää kahden viikon kuluessa tällaisen tiedon saamisesta. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen määräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun määräys on annettu postin kuljetettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

23 §

Kirjallinen huomautus

Jos 14 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle voidaan muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa kirjallinen huomautus. Huomautuksen antaa poliisimies, ja se lähetetään huomautuksen saaneen henkilön liikenneasioiden rekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

48.

Laki

sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 42 §:n 1 momentin 3 kohta ja 91 §:n 1 momentin 7 kohta seuraavasti:

42 §

Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä

Päaesikunnalla on 35 §:ssä tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

3) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetyistä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

91 §

Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekisteristä rikoksia ennalta estettäessä ja paljastettaessa

Puolustusvoimien rikosten ennalta estämistä ja paljastamista hoitavilla virkamiehillä on 86 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

7) liikenteen palveluista annetussa laissa säädetyistä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

49.

Laki

terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) 24 a §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 312/2011, seuraavasti:

24 a §

Terveystietojärjestelmän ammattihenkilöiden keskusrekisteri

Rekisteriin merkitään seuraavat tiedot:

4) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 3 luvun 3 §:ssä tarkoitettut tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

50.

Laki

tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 14 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (1512/2016) 14 §:n 1 momentin 2 kohta seuraavasti:

14 §

Onnettomuustietorekisterin tiedot

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi onnettomuustutkin-
nassa tarpeellisiksi katsotut:

2) tiedot liikenne rikoksista rikosrekisteristä ja sakkorekisteristä;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

51.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tieliikennelain (267/1981) 6 a luku ja 105 a §, sellaisina kuin ne ovat, 6 a luku laissa 401/2005 ja 105 a § laeissa 401/2005 ja 441/2011, sekä
muutetaan 63 §:n 3 momentti ja 106 §, sellaisina kuin ne ovat, 63 §:n 3 momentti laissa 329/2017 ja 106 § laissa 1082/2012, seuraavasti:

63 §

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

106 §

Ilmoitus liikenne rikokosta koskevasta päätöksestä

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikenne rikoksen ja liikenne rikkomuksen johdosta määräämistään rangaistuksesta taikka rangaistuksen määräämättä jättämisestä tai sitä koskevan syytteen hylkäämisestä, jos tuomioistuin on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä liikenneasioiden rekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisu- ja päätösilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään liikenneasioiden rekisteriin. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikenne rikoksiin ja liikenne rikkomuksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta säädetään ajokorttilaissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

52.

Laki

ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ulosottomaksuista annetun lain (34/1995) 2 §:n 4 momentti seuraavasti:

2 §

Maksulajit

Ulosmitatun kiinteistön, määräalan, Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen, ilma-aluksen, asunto- tai kiinteistöyhtiön osakkeen sekä autokiinnityslain (810/1972) 1 §:ssä mainittujen kiinnityskelpoisten ajoneuvojen ja työkoneiden pakkohuutokaupasta peritään taulukkomaksun lisäksi myyntimaksu.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

53.

Laki

valmiuslain 71 ja 79 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan valmiuslain (1552/2011) 71 §:n 2 momentti ja 79 §:n 4 momentti seuraavasti:

71 §

Polttonesteen ostolupa

Poliisilaitoksen liikenteen polttoaineyksikkö myöntää liikenneasioiden rekisteriin merkittyjen 1 momentissa tarkoitettujen moottoriajoneuvojen omistajille tai haltijoille ostoluvat, jotka oikeuttavat luvanhaltijan ostamaan siinä osoitetun määrän polttonestettä tietyinä aikana. Polttonesteen ostoluvan ulkomaan rekisterissä olevalle moottoriajoneuvolle, jonka haltijalla ei ole kotikuntaa Suomessa, voi myöntää se poliisilaitoksen liikenteen polttoaineyksikkö, jolle hakemus on jätetty.

79 §

Vesikuljetusten turvaaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö voi 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa yhteiskunnan elintärkeiden vesikuljetusten turvaamiseksi määrätä Liikenteen turvallisuusviraston pidättäytymään enintään kuudeksi kuukaudeksi kerrallaan poistamasta alusta Suomen liikenneasioiden rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

54.

Laki

verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 18 §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 520/2010, seuraavasti:

18 §

Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun rekisterinpitäjän on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tieliikenteeseen liittyvät liikenneasioiden rekisteriin tallennetut tiedot.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

55.

Laki

vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) nimike. 2 §:n 1 momentti, 3–6 luku sekä 36, 37 ja 38 § sekä
muutetaan 1 §, 2 §:n 2 momentti, 3 §:n 2 momentti, 11 §:n 1 ja 4 momentti sekä 39 §, sellaisena kuin niistä on 39 § laissa 995/2016, seuraavasti:

1 §

Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

Vesikulkuneuvo ja sen moottori tulee rekisteröidä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Rekisterinpitäjänä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

2 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Liikenneasioiden rekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo ei saa olla samanaikaisesti rekisteröitynä alusrekisterilain (512/1993) mukaisessa Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämässä alusrekisterissä eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) mukaisessa kalastusalusrekisterissä.

3 §

Rekisteröitävät vesikulkuneuvot

Liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta.

11 §

Rekisteröintitodistus

Liikenteen turvallisuusvirasto merkitsee vesikulkuneuvoa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa vesikulkuneuvon ensirekisteröinnistä rekisteröintitodistuksen. Rekisteröintitodistukseen merkitään vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenteen turvallisuus-

virasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä vesikulkuneuvon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot rekisteröintitodistukseen merkitään.

Rekisteröintitodistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät ole muutoin todennettavissa. Liikenneasioiden rekisteriin tehty rekisteri-ilmoitus ensirekisteröinnistä oikeuttaa kuitenkin käyttämään vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta 30 päivän ajan rekisteri-ilmoituksen tekemisestä.

39 §

Vesikulkuneuvon rekisteröintiä koskeva rikkomus

Rikesakosta vesikulkuneuvon rekisteröintiä koskevan rikkomuksen ainoana rangaistuksena 8 §:n 1 momentissa, 9 §:n 1 tai 2 momentissa taikka 10 §:n 1 momentissa säädetyn rekisteröintiä koskevan velvollisuuden sekä 5 §:n 1 momentissa, 12 §:n 2 momentissa tai 13 §:n 3 momentissa säädetyn käyttökiellon rikkomisesta säädetään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa (986/2016).

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

56.

Laki

yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain 69 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 69 §:n 2 momentin 3 kohta seuraavasti:

69 §

Tietojen luovuttaminen rekistereistä

Salassapitosäännösten estämättä käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja voidaan luovuttaa:

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle merenkulun ohjausta, meriturvallisuuden valvontaa ja liikenneasioiden rekisterin ylläpitoa varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

57.

Laki

yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain (1307/2007) 2 §:n 3 momentti, 5 §:n 1 momentti ja 15 §, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 3 momentti laissa 426/2014, seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään.

5 §

Maksuvelvollinen

Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka lievemmin verotettua tai verotonta polttoainetta käytettäessä on aluksen omistaja. Jos alus on muun kuin omistajansa hallinnassa, polttoainemaksu määrätään haltijan maksettavaksi. Jos rikoksella haltuun otetussa aluksessa käytetään haltuunoton aikana polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, polttoainemaksu määrätään rikoksella aluksen haltuunsa saaneen maksettavaksi. Muun selvityksen puuttuessa aluksen omistajana tai haltijana pidetään sitä, joka on merkitty aluksen omistajaksi tai haltijaksi liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

15 §

Oikeus tietojen saantiin liikenneasioiden rekisteristä

Polttoainemaksusta vastaavilla viranomaisilla on salassapitosäännösten ja tietojen luovutusta koskevien rajoitusten estämättä oikeus saada verotusta ja sen valvontaa varten välttämättömät tiedot liikenneasioiden rekisteristä teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Ennen tietojen luovutusta käyttöyhteyden avulla polttoainemaksusta vastaavan viranomaisen on annettava selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

58.

Laki

ylikuormamaksusta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 2 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 170/1996, seuraavasti:

2 §

Maksuvelvollinen

Maksuvelvollinen voidaan määrätä liikenneasioiden rekisterissä olevan tiedon mukaan, jolle ei rekisteritietoa näytetä virheelliseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

59.

Laki

öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) 31 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohta, sellaisena kuin niistä on 4 kohta laissa 428/2014, seuraavasti:

31 §

Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

4) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 19 päivänä lokakuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §, II osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin johdantokappale, 2 §:n 1 momentti, 3 §:n 3 momentti, 6 §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentin 8 kohta, 9 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 1 ja 3 §, 3 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti ja 2 §, III osan 2 luvun 4 §:n 1 momentti, 3 luvun 2 §:n 3 momentti, 8 §:n 2 momentti ja 4 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohta, IV osan 1 luvun 4 §:n 3 momentin 1 kohta, 7 §:n 1 momentti, 8 §, 9 §:n otsikko ja 2 momentti, 13 §, 2 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 3 momentti, 3 § ja 4 §:n otsikko, V osan 1 luku sekä VI osan 1 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 ja 5 § ja 2 luvun 1 ja 3 § sekä

lisätään I osan 1 lukuun uusi 2 §, II osan 2 lukuun uusi 5 ja 6 §, 3 lukuun uusi 3 – 15 § ja osaan uusi 4 – 13 luku, III osan 1 lukuun uusi 4 §, 2 lukuun uusi 2a §, 3 luvun 2 §:ään uusi 4 - 6 momentti, lukuun uusi 11 § ja osaan uusi 5 luku, IV osan 1 luvun 2 §:ään uusi 4 momentti, 9 §:ään uusi 3 – 5 momentti ja lukuun uusi 15—18 §, IV osan 2 luvun 1 §:ään uusi 4 ja 5 momentti, lukuun uusi 3a, 4 §:ään uusi 4 ja 5 momentti, lukuun uusi 6 ja 7 § ja osaan uusi 3 ja 4 luku, V osaan uusi 2 ja 3 luku sekä VI osan 1 lukuun uusi 2 a—2 c, 3 a—3 g, 6—10 § ja 2 lukuun uusi 4 – 6 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

I OSA

I OSA

YLEISTÄ

YLEISTÄ

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Määritelmät

Soveltamisala

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) ammattimaisella kuljettamisella tiellä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulothankkimistarkoituksessa korvausta vastaan;

2) kuljetuspalvelulla henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;

Tässä lakia sovelletaan liikenteen palveluihin, niihin liittyviin henkilölupiin sekä liikenneasioiden rekisteriin.

Tätä lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan kuljetuspalvelun tar-

Voimassa oleva laki

3) taksiliikenteellä ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä;

4) välityspalvelulla kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;

5) liikennepalvelulla mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;

6) liikkumispalvelulla liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja;

7) yhdistämispalvelulla matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja. Edellä 1 momentissa mainituilla palveluilla tarkoitetaan ainoastaan tieliikenteen palveluja, ellei jäljempänä toisin säädetä.

(2 § lisätään)

Ehdotus

joajaan, jonka liikennöimän palvelun alkutai loppupää on Suomessa tai palvelu kulkee Suomen kautta.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;

2) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan, ei kuitenkaan palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia, eikä valmismatkalaissa (1079/1994) tarkoitettua valmismatkaa;

3) *liikennepalvelulla* julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua ja palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;

4) *liikkumispalvelulla* liikennepalvelua ja siihen välittömästi liittyvää välityspalvelua, tietopalvelua ja pysäköintipalvelua ja muuta tukipalvelua;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja;

6) *ETA-valtiolla* Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota.

7) *henkilöluvalla* sellaista luonnolliselle henkilölle myönnettävää henkilökohtaista lupaa, pätevyyttä, lisäpätevyyttä, kelpuutusta, kelpoisuutta, oikeutta kuljettaa liikennevälinettä ja hyväksyntää, jonka olemassaolo voidaan todentaa lupakirjalla, pätevyyskirjalla, lisäpätevyydistodistuksella, kelpoisuustodistuksella, tunnustamista koskevalla todistuksella tai muulla vastaavalla sähköisellä tai paperimuotoisella asiakirjalla;

8) *toiminnanharjoittajaluvalla* luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa toimilupaa tai muuta vastaavaa hyväksyntää;

9) *asiakirjalla* sähköistä tai paperimuodossa olevaa asiakirjaa.

II OSA

Liikennemarkkinat

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009 (EU:n liikenteenharjoittaja-asetus) tarkoitettu lupa tarvitaan:

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvitaan lupa. Maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, tarkoitettu

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lupa tarvitaan:

2 §

2 §

Taksiliikenne

Taksiliikenne

Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä (taksiliikenne) tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

3 §

3 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt vaatimukset* sekä tämän pykälän 1 momentin 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

6 §

6 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine

Luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuo-

Voimassa oleva laki

vuoden aikana tuomittu vankeus- tai sakko-
rangaistukseen taikka hänelle on määrätty
seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1
tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvan
hakijana tai haltijana olevaa luonnollista
henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämainei-
sena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät
osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton har-
joittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeis-
tä sopimattomuutta voi osoittaa:

8) se, että teko on jokin EU:n liikenteen-
harjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoite-
tuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rik-
komuksista.

9 §

Luvan muuttaminen ja uusiminen

Jos henkilö- tai tavaraliikenneluvan uusi-
mista koskeva hakemus on pantu vireille
viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä
voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa
jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saak-
ka.

15 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hal-
tijan ja 14 §:ssä tarkoitettun palveluntarjoajan
on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä
käyttämä ajoneuvo on rekisteröity ajoneuvo-
liikennerekisteristä annetussa laissa
(541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ja sen
käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanva-
rainen käyttö.

Ehdotus

den aikana tuomittu 1 tai 2 kohdassa tarkoi-
tetusta teosta vankeusrangaistukseen taikka
hänelle on määrätty yhteensä vähintään neljä
sakkorangaistusta tai muuta seuraamusta 1
tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvan
hakijana tai haltijana olevaa luonnollista
henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämainei-
sena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät
osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton har-
joittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeis-
tä sopimattomuutta voi osoittaa:

8) se, että teko on jokin EU:n liikenteen-
harjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoite-
tuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rik-
komuksista tai komission kyseisen asetuksen
6 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla hy-
väksymässä luettelossa tarkoitettu vakava
rikkomus.

9 §

Luvan muuttaminen ja uusiminen

Jos luvan uusimista koskeva hakemus on
pantu vireille viimeistään kuukautta ennen
luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusitta-
valla luvalla saa jatkaa liikennettä asian rat-
kaisemiseen saakka.

15 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hal-
tijan ja 14 §:ssä tarkoitettun palveluntarjoajan
on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä
käyttämä ajoneuvo on rekisteröity tämän lain
V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liiken-
neasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoituk-
seksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 luku

2 luku

Kansainvälinen tavarankuljetus**Kansainvälinen tiekuljetus**

1 §

1 §

*Kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa**Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät*

Kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla tarkoitetaan lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla.

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) **kansainvälisen liikenteen kuljetusluvala** lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa, Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla taikka jonka nojalla linja-autolla saa harjoittaa Suomen ja toisen valtion välistä kansainvälistä matkustajaliikennettä.

2) **kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella** tietyntyylisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY mukaista Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välistä tavarankuljetusta, jossa tavara kuljetetaan kuorma-autossa, perävaunussa, vetoautollisessa tai vetoautottomassa puoliperävaunussa, vaihtokuormatilassa tai vähintään 20 jalan kontissa osittain maanteitse ja osittain aluksella tai rautateitse siten, että kuljetus aluksella tai rautateitse on suoraan mitattuna pidempi kuin 100 kilometriä ja että maantiekuljetus tapahtuu:

a) tavarankuljetuksen kuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä;

b) lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavarankuljetuksen kuormauspaikan välillä; tai

c) enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan.

3 §

3 §

Ulkomailla tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Ulkomailla tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Voimassa oleva laki

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan. Lupahakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot. Jos lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta.

(5 § lisätään)

(6 § lisätään)

Ehdotus

Ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan ja kahdenväliseen sopimukseen perustuvan matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävää reittiä koskevan luvan hakijan on esitettävä lupahakemuksessa Liikenteen turvallisuusviraston pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot.

Jos kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta. Jos kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävien reittien lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä lupaa ensin hakeneille.

5 §

Kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen liittyvät oikeudet

ETA valtioihin perustetuilla kuljetusyrityksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekuljetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja ETA-valtion välisen rajan ylitys.

6 §

Kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen suorittamisen ehdot

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, kuljetusasiakirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat

Voimassa oleva laki

Ehdotus

merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asema- tai satamaviranomaisten vahvistettava leimamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesiteitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppuosuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesiteitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarän lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin (31962L2005) mukaisesti säädetään, tavarän vastaanottaja voi direktiivissä säädetyistä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarät perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarän lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarän lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarän vastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

3 luku

3 luku

Voimassa oleva laki

Kuljettajaa koskevat vaatimukset

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä toimivalla kuljettajalla (taksinkuljettajalla) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

2 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta myöntämispäivämäärästä. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta hänen on kuitenkin huolehdittava siitä, että hän täyttää ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveystaamukset. Ajolupa voidaan uusida Liikenteen turvallisuusvirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä ajoluvan myöntämisestä säädetään.

(3 § lisätään)

Ehdotus

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä *kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (taksinkuljettaja)* on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

2 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä. *Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta lupa on kuitenkin voimassa kaksi vuotta sen myöntämisestä.*

Ajolupa voidaan uusida Liikenteen turvallisuusvirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 1 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syylistynyt 1 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioon ottaen kohtuuttomana.

3 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset

Kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys ja hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Jos traktorin kuljettajalta edellytetään kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, hänen on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

täytettävä tässä luvussa tarkoitetut ammatti-pätevyyttä koskevat vaatimukset. Ammatti-pätevyys vaaditaan myös muun ETA-valtion kansalaiselta ja sellaisen muun maan kansalaiselta, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden saavuttanut saa kuljettaa niitä kuorma-autoja tai linja-autoja ja niiden ajoneuvoyhdistelmiä, joiden luokkaa vastaa ajo-oikeus hänellä on.

Kuljettaja ei kuitenkaan tarvitse ammatti-pätevyyttä, jos:

1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;

2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, puolustusvoimien, Tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;

3) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;

4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;

5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammatti-pätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;

6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;

7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kuljettamiseksi ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, tai muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvin kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa; taikka

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

(4 § lisätään)

4 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitetun kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetty perustason ammattipätevyyskoulutus. Koulutus voidaan suorittaa myös nopeutettuna. Koulutukseen sisältyy teoriakoe. Perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi, ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 2 momentissa tarkoitetun linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyiden

Voimassa oleva laki

Ehdotus

suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä *EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva aset*us. 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettua koulutuksesta.

(5 § lisätään)

5 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä

C-luokan kuorma-autoa ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 18 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 21 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella, 23 vuotta täyttänyt. D1-luokan linja-autoa ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 21 vuotta täyttänyt.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

voi toimia 18 vuotta täyttänyt, jos hänellä on kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeus ja jos hän on suorittanut perustason ammattipätevyyskoulutuksen muutoin kuin nopeutettuna ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 5 momentissa.

Edellä 4 momentissa tarkoitettu kuljettaja, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.

(6 § lisätään)

6 §

Perustason ammattipätevyyskoulutus

Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältää opetusta kuljettajilta edellytettävistä tiedoista ja taidoista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Koulutukseen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on mainittu maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä *tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*, liitteen I jaksossa 1. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisällytettävistä matkustajien oikeuksiin liittyvistä oppiaineista säädetään EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen liitteen II kohdan a oppiaineluettelossa.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 140 tuntia, josta vähintään 10 tuntia on oltava ajo-opetusta. Jos ammattipätevyyskoulutuk-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sessä olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa sovelletaan vastaavan luokan ajokorttikoulutusta koskevia säännöksiä.

Jos henkilö- tai tavaraliikennettä koskeva ammattipätevyys halutaan laajentaa kattamaan myös toinen kuljetusmuoto, on suoritettava täydentävä koulutus tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Täydentävän koulutuksen kesto on 70 tuntia, josta vähintään viisi tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa sen kesto on 35 tuntia, josta vähintään kolme oppituntia on oltava ajo-opetusta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksen sisällöstä ja toteutuksesta sekä säännökset oppitunnin pituudesta ja aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyuden tai EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun ammatillisen pätevyyden hyväksi lukemisesta koulutuksessa.

Kun koulutus annetaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 3 §:ssä tarkoitetun ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, koulutuksessa noudatetaan Opetushallituksen määräämiä tutkinnon perusteita. Tutkinnon perusteissa huomioidaan ammattipätevyysdirektiivin ja 4 momentissa tarkoitetun valtioneuvoston asetuksen vaatimukset.

(7 § lisätään)

7 §

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen päätteeksi suoritettavaan teoriakokeeseen sisältyy vähintään yksi kysymys 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun oppiaineluettelon jokaisesta tavoitetta kohden.

Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeutetulla koulutuksella. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

annettavaan todistukseen.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeesta ja sen toteutuksesta.

(8 § lisätään)

8 §

Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen yhteydessä

Edellä 7 §:ssä tarkoitettu koe voidaan suorittaa vaiheittain sellaisessa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, joka sisältää tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen ammattipätevyysdirektiivin *ammattillista koulutusta* koskevan 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:

1) hänellä on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus;

2) hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;

3) hänellä on 1 momentissa tarkoitettuun koulutukseen hyväksytyyn koulutuskeskuksen antama ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava hyväksyminen koulutuksen aikana suoritettaviin kuljetuksiin ilman ammattipätevyyttä. Hyväksyminen todennetaan koulutuskeskuksen antamalla hyväksymisasiakirjalla.

Hyväksymisasiakirja voi koskea sekä koulutuksen aikana että koulutusjaksojen välisinä loma-aikoina suoritettavia kuljetuksia Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

(9 § lisätään)

9 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Jatkokoulutus

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutukseen on kuuluttava opetusta turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Todistus on annettava myös jatko-opetuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia koulutusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

(10 § lisätään)

10 §

Koulutuskeskukset

Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavan koulutuskeskuksen hyväksynnässä noudatetaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitettä 1. Koulutuskeskukseksi voidaan hakemuksesta hyväksyä:

1) koulutuksen järjestäjä, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu järjestämislupa;

2) muu kuin 1 kohdassa tarkoitettu ammatillisen koulutuksen järjestäjä taikka koulutuksen järjestäjä, jolla on Liikenteen turvalli-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

suusviraston myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen;

3) puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävä yksikkö.

Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut koulutuskeskukset, jos koulutus on osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut koulutuskeskukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi hyväksyä jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi muun sellaisen yrityksen, säätiön tai yhteisön, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Hakemuksessa on kuvattava, miten koulutuskeskus ja siellä annettava koulutus täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, kuitenkin enintään ajaksi, jonka koulutuksen järjestäjä on oikeutettu antamaan 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua ammatillista koulutusta tai jonka 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu autokoululupa on voimassa. Jos hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

(11 § lisätään)

11 §

Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet

Koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää

Voimassa oleva laki

Ehdotus

opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät opettamista koskevat ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitetussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos;

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

2) hänellä on ajokorttilain 91 §:n mukainen opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on vastattava suoritettavaa ammattipätevyyttä ja täytettävä ajokorttia varten annettavassa opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.

(12 § lisätään)

12 §

Koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen

Koulutuskeskuksen on säilytettävä jatko-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

koulutuksen järjestämistä ja jatkokoulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat niin kauan kuin jatkokoulutuksesta annettua todistusta voidaan käyttää ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän hakemiseen. Tämän jälkeen koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä. Tietoja saadaan luovuttaa hakemusasian käsittelemiseksi ammattipätevyyskortin ja ajokorttiluvan myöntäjälle.

(13 § lisätään)

13 §

Ammattipätevyden osoittaminen

Ammattipätevyyskortti osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai ajokorttiin tehtävällä merkinnällä ammattipätevyydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta ammattipätevyyskortin tai tekee ajokorttiin merkinnän ammattipätevyydestä kuljettajalle:

- 1) joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyuden;
- 2) joka on pitänyt ammattipätevyytään yllä 9 §:n mukaisesti;
- 3) jolla on ammattipätevyuden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevyydestä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä merkintä on voimassa viisi vuotta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen tai jatkokoulutuksen suorittamista koskevan todistuksen antamisesta. Ajokorttiin tehtävää merkintää koskeva hakemus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle noudattaen, mitä ajokortin ja ajokorttiluvan hakemisesta ajokorttilaissa säädetään.

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

(14 § lisätään)

14 §

Erityisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisesta

Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteessä II olevan mallin mukainen.

Ennen 13 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevyydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevyydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti voidaan postittaa hakijalle, jolloin sen toimittamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa ja sen nojalla säädetään ajokortin toimittamisesta postitse.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.

(15 § lisätään)

15 §

Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa taikka Ahvenanmaan maakunnassa annetun 13 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta säädetään ajokorttilaissa.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskor-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä säädetään valtioneuvoston asetuksella. Edellä 3 §: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 ETA-valtion antamalla EU:n tarvaliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

(4 luku lisätään)

4 luku

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika

(1 § lisätään)

1 §

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *ajo- ja lepoaika-asetuksella* tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;
- 2) *ajopiirturiasetuksella* tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014;
- 3) *AETR-sopimuksella* kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

64/2010);

4) *ajopiirturilla* mekaanista ja digitaalista ajopiirturia;

5) *ajopiirturikortilla* digitaalisessa ajopiirturissa käytettävää korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakorttia;

6) *yrityksellä* sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

7) *kuljettajalla* sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;

8) *korjaamalla* sitä, jolla on ajoneuvolain 87 §:ssä tarkoitettu lupa ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen;

9) *valvontaviranomaisella* poliisia, Tullia, Rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista.

10) *yrittäjäkuljettajalla* sitä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen tieliikenteessä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva aset*us, tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettun luvan nojalla, ja:

a) joka työskentelee omaan lukuunsa;

b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;

c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja

d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

11) *työajalla* yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytävissä, ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;

12) *yhteenlasketulla työajalla* yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

13) *työpaikalla*:

a) sen yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa, jonka omistaja yrittäjäkuljettaja on;

b) ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään;

c) muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa;

14) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina;

15) *yöajalla* kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

(2 § lisätään)

2 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö

Ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirturin käytöstä säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.

(3 § lisätään)

3 §

Ajopiirturikorttien myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kor-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jaamokortin hakijalle, jolle on myönnetty ajoneuvolain 87 §:ssä tarkoitettu lupa digitaalisen ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen.

Kuljettajakortti myönnetään hakijalle:

1) jolla on ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvon ajo-oikeus;

2) jolla on ajopiirturiasetuksen 26 artiklan mukainen asuinpaikka Suomessa; sekä

3) jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia tai joka on tehnyt hakemuksen kortin uusimiseksi sen voimassaoloajan päättymisen vuoksi.

Kuljettajakortti myönnetään myös hakijalle, joka pyytää, että toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa myönnetty kuljettajakortti vaihdetaan Suomessa ajopiirturiasetuksen 30 artiklassa säädetyllä tavalla.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää yrityskortin hakijalle, joka on merkitty Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallinnon ylläpitämään yritys- ja yhteisötietojärjestelmään.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta valvontakortin valvontaviranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

(4 § lisätään)

4 §

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Kuljettajan velvollisuuksista ajopiirturin ja kuljettajakortin käytössä säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

Kuljettajan on ilmoitettava työnantajalle, jos hänellä ei ole hallussaan voimassa olevaa kuljettajakorttia. Kuljettajan velvollisuuksista kuljettajakortin puuttuessa säädetään ajopiirturiasetuksen 29 artiklassa. Kuljettajan on ajo- ja lepoaikatietojen tallentamista varten luovutettava kuljettajakortti myös työnantajalle taikka yritykselle, joka käyttää häntä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

vain tilapäisesti.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista vapauksista ajopiirturiasetuksen soveltamisesta, siitä, millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta.

(5 § lisätään)

5 §

Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Työnantaja vastaa siitä, että kuljettajalle, jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia, ei luovuteta kuljetettavaksi digitaalisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa, ellei ajoneuvon kuljettamiseen ilman kuljettajakorttia ole ajopiirturiasetuksessa tai AETR-sopimuksessa mainittua syytä.

Työnantajan velvollisuuksista piirturilevyjen toimittamisessa ja digitaalisen ajopiirturin tietojen tulostamisessa säädetään ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 1 ja 2 kohdassa.

Yrityksen ajo- ja lepoaikatietojen yksilöimiseksi yrityksen on yrityskortilla lukittava digitaalisen ajopiirturin tiedot siten, että rekisteröidyn yksityisyyden suojaa ei vaaranneta.

Yrityksen on huolehdittava ajopiirturiasetuksessa säädettyjen ajopiirturin määräaikaistarkastusten suorittamisesta. Yrityksen velvollisuudesta ajopiirturin toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan sattuessa säädetään ajopiirturiasetuksen 37 artiklassa.

(6 § lisätään)

6 §

Ajopiirturin tietojen käsittely yrityksessä

Ajo- ja lepoaikojen valvomiseksi, työsuhteen oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseksi sekä kuljetusten ohjaamiseksi yrityksen on jäljennettävä omaa yritystään koskevat ajo- ja lepoaikatiedot ajoneuvon digitaalisesta ajopiirturista. Tiedot on jäljennettävä Suomessa olevasta ajoneuvosta vähintään kahden kuukauden välein ja luovutettaessa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ajoneuvo pois yrityksen omasta hallinnasta tai poistettaessa digitaalinen ajopiirturi käytöstä. Työnantajan ja yrityksen, joka käyttää kuljettajaa tilapäisesti, on jäljennettävä kuljettajakortin ajo- ja lepoaikatiedot vähintään kolmen viikon välein sellaisilta viikoilta, jona kuljettaja on työssä. Ulkomailla olevasta ajoneuvosta tiedot on jäljennettävä ajoneuvon tultua Suomeen.

Yrityksen velvollisuudesta säilyttää, esittää ja luovuttaa piirturilevyt tai niiden jäljennökset säädetään ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 2 kohdassa. Yrityksen ja työnantajan velvollisuudesta säilyttää digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut tiedot säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksen 10 artiklan 5 kohdassa. Kuljettajantutkinnoissa käytettyjä piirturilevyjä tai kuljettajantutkinnon aikana tallentuneita digitaalisen ajopiirturin tietoja ei kuitenkaan tarvitse säilyttää.

Yrityksen on annettava kuljettajalle tämän pyynnöstä tulosteena digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut kuljettajan ajo- ja lepoaikatiedot. Digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut muiden yritysten tiedot ja muut kuin 1 momentin käyttötarkoituksen mukaiset tiedot on hävitettävä välittömästi.

(7 § lisätään)

7 §

*Digitaalisen ajopiirturin tietojen käsittely
korjaamalla*

Korjaamon velvollisuuksista digitaalisen ajopiirturin käsittelyssä säädetään ajopiirturiasetuksen 22 ja 23 artiklassa. Korjaamon on säilytettävä mainitussa 23 artiklassa tarkoitettu tarkastusraportti kahden vuoden ajan raportin laatimispäivästä.

Ajo- ja lepoaikatietojen luovuttamiseksi yrityksen ja valvontaviranomaisen käyttöön korjaamon on jäljennettävä digitaalisesta ajopiirturista saatavat tiedot ennen laitteen korjaamista tai vaihtamista. Korjaamon tulee säilyttää tiedot muuttumattomina vuoden ajan talletuksesta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Korjaamon on luovutettava 2 momentissa tarkoitetut tiedot yritykselle, joka on tiedot lukinnut tai muutoin luotettavasti selvittänyt oikeutensa tietoihin ja todisteellisesti pyytänyt tietojen luovuttamista. Tiedot on pyynnöstä luovutettava myös valvontaviranomaiselle.

Jos 2 momentissa tarkoitettujen tietojen jäljentäminen on mahdotonta, korjaamon tulee antaa yritykselle tästä todistus ja säilyttää jäljennös todistuksesta siten kuin ajopiirturiasetuksessa säädetään.

(8 § lisätään)

8 §

Yrittäjäkuljettajan viikoittainen enimmäistyöaika

Yrittäjäkuljettajan työaika saa olla keskimäärin enintään 48 tuntia viikossa enintään neljän kuukauden tasoittumisjakson aikana. Yhteenlaskettu työaika ei kuitenkaan saa viikon aikana ylittää 60 tuntia.

Teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä yrittäjäkuljettaja voi ylittää 60 tunnin viikoittaisen enimmäistyöajan ja tasoittumisjakso saa olla kuuden kuukauden mittainen laskettaessa keskimääräistä 48 tunnin viikoittaista enimmäistyöaika.

(9 § lisätään)

9 §

Yrittäjäkuljettajan yötyö

Yrittäjäkuljettajan työaika ei saa ylittää kymmentä tuntia, jos 24 tunnin jaksoon, joka alkaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 tai 9 artiklassa tai AETR-sopimuksen 8 tai 8 b artiklassa tarkoitetun levon päättyessä, kuuluu yöaikana kello yhden ja viiden välillä tehtyä työtä.

Yrittäjäkuljettaja saa ylittää yötyöhön liittyvän työajan teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä.

(10 § lisätään)

10 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Yrittäjäkuljettajan työajan tauot

Yrittäjäkuljettaja ei saa työskennellä ilman taukoa kuutta tuntia pidempään. Jos työaika on kuudesta yhdeksään tuntia, taukoa on oltava vähintään 30 minuuttia. Jos työaika on yli yhdeksän tuntia, taukoa on oltava vähintään 45 minuuttia. Tauon voi jakaa useaan, vähintään 15 minuutin jaksoon. Ajo- ja lepoaika-asetuksen 7 artiklan tai AETR-sopimuksen 7 artiklan mukaisesti pidetyt tauot otetaan huomioon myös laskettaessa tässä pykälässä säädettyjen taukojen pituutta.

(11 § lisätään)

11 §

Yrittäjäkuljettajan työaikakirjanpito

Yrittäjäkuljettajalla on oltava kahdelta edelliseltä vuodelta työaikakirjanpito tai muu luotettava selvitys, josta ilmenevät tämän lain mukaiset työajat ja tauot sekä keskimääräistä työaikaä käytettäessä tasoittumisjakso, jonka aikana työaika tasoittuu 48 tunnin viikkotyöaikaan. Työaikakirjanpidosta tai selvityksestä on käytävä ilmi myös 8 §:n 2 momentissa ja 9 §:n 2 momentissa tarkoitetut poikkeukset ja niiden perustelut.

(5 luku lisätään)

5 luku

Rautatieliikenteen markkinat

(1 § lisätään)

1 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrityksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) sillä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa tai muussa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

2) sillä on rautatielain (304/2011) 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

aiotaan harjoittaa;

3) sille on myönnetty aiottua liikennöintiä varten rautatielain 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa rautatielain 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen;

5) Euroopan unionin lainsäädännössä sekä tässä luvussa tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrityksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi rautatielain 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella.

(2 § lisätään)

2 §

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Liikenteen turvallisuusviraston on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyritykselle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

1) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;

2) hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;

3) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

4) hakija osoittaa vakavaraisuutensa sillä, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa ole-

Voimassa oleva laki

(3 § lisätään)

Ehdotus

vat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

5) hakija on toimittanut kaikki 1 §:ssä ja tässä pykälässä asetettujen edellytysten arvioimiseksi tarvittavat tiedot.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle rautatieyritykselle myöntämästään toimiluvasta.

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta tai voimassa olevia työehtosopimuksia, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 2 §:n 2 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) hakija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisesti syystä poiketa 3 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimilupaa haettaessa esitettävistä selvityksistä.

(4 § lisätään)

4 §

Toimiluvan myöntäminen

Päätös toimilupahakemukseen on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä.

(5 § lisätään)

5 §

Toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen

Rautatieyrityksen toimilupa on voimassa niin kauan kuin rautatieyritys täyttää tässä luvussa säädetyt edellytykset.

Rautatieyrityksen on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, virasto voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Jos rautatieyritys aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle uusi

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hakemus tai viraston pyytämä lisäselvitys. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia selvityksen, jos luvanhaltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Viraston on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan unionin rautatievirastolle, jos se on muuttanut rautatieyritykselle myönnettyä toimilupaa.

(6 § lisätään)

6 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

(6 luku lisätään)

6 luku

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

(1 § lisätään)

1 §

Kaupunkiraideliikenne

Liikenteenharjoittajan, joka harjoittaa metro- tai raitiorataverkolla metro- ja raitioliikennettä (kaupunkiraideliikenne), on tehtävä harjoittamastaan toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Kaupunkiraideliikenteen harjoittajana (liikenteenharjoittaja) voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka harjoittaa liikennettä metro- tai raitiorataverkolla.

(2 § lisätään)

2 §

Liikenteenharjoittajaa koskevat vaatimukset

Liikenteenharjoittajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) liikenteenharjoittajalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;

2) liikenteenharjoittajan voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa turvallisen liikenteen harjoittamisen;

3) liikenteenharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

4) kaupunkiraideliikenteen kuljettajat täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;

5) liikenteenharjoittaja on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) liikenteenharjoittajalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

(3 § lisätään)

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenteenharjoittajan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 2 §:n 3 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus liikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan.

Liikenteenharjoittaja ei täytä 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) liikenteenharjoittaja tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain mukaiseen liiketoimintakielloon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelyä tai annetun lain mukaista velkajärjestelyä; tai

3) liikenteenharjoittajalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia eräänntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

(4 § lisätään)

4 §

Liikenteenharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevassa ilmoituksessa on oltava liikenteenharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystie-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

dot. Lisäksi liikenteenharjoittajan on osoitettava ilmoituksessa täyttävänsä 2 §:ssä säädetty vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Liikenteenharjoittajan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

(5 § lisätään)

5 §

Liikenteenharjoittajan vastuu

Liikenteenharjoittaja vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Liikenteenharjoittajan on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

Kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastoissa (113/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

(6 § lisätään)

6 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenteenharjoittajalla on oltava *turvallisuusjohtamisjärjestelmä*, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä sekä varmistaa, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Liikenteenharjoittajan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava organisaation toimitusjohtajan tai organisaation ylimpään johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

(7 § lisätään)

7 §

Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

Metrojunan, raitiovaunun ja rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajan tehtävää hoitavalta vaaditaan, että hän:

- 1) on tehtävään sopiva;
- 2) täyttää terveytensä puolesta tässä laissa tai sen nojalla määrätyt vaatimukset;
- 3) osaa ja ymmärtää riittävästi liikenteenhoidossa käytettävää kieltä;
- 4) on vähintään 18-vuotias.

Kuljettajan tehtävää saa hoitaa vain henkilö, joka on lääkärintodistuksella osoittanut

Voimassa oleva laki

Ehdotus

olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan mainittuja tehtäviä. Liikenteenharjoittajan on varmistettava, että henkilö käy lääkärintarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa 1 momentissa tarkoitetussa kuljettajan tehtävässä. Sen jälkeen kuljettajan tehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Liikenteenharjoittajalla on oikeus siirtää kuljettajan tehtävää hoitava muuhun tehtävään, jos tämä on laiminlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

Liikenteenharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajan tehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut kuljettajan tehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan tehtäviä hoitavien kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein kuljettajan tehtäviä hoitavien on osoitettava kelpoisuutensa.

(8 § lisätään)

8 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaali-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liolajien häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämien valmiussuunnittelun järjestämisestä.

(7 luku lisätään)

7 luku

Rautatieliikenteen pätevyudet

(1 § lisätään)

1 §

Soveltamisala

Tätä lukua sovelletaan luonnolliseen henkilöön, joka kuljettaa henkilö- tai tavarajunaliikenteessä tai vaihtotyössä käytettävää liikkuva kalustoa ja, jolla tämän luvun perusteella on kelpoisuus kuljettajan tehtävään.

Tätä lukua ei sovelleta:

1) kuljettajiin sellaisilla rataverkon osilla, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen eikä yksinomaan tässä kohdassa tarkoitetuilla rataverkon osilla liikennöivään rautatieliikenteen harjoittajaan;

2) kuljettajiin sellaisilla raiteilla, joita raitteen omistaja tai haltija käyttää ainoastaan omassa tavaraliikenteessään;

3) kuljettajiin sellaisilla rataverkon osilla, jotka on suljettu muulta rautatieliikenteeltä;

4) Venäjälle sijoittuneen rautatieyrityksen kuljettajiin Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-aseilla.

(2 § lisätään)

2 §

Rautatieliikenteen harjoittajan vastuu

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajat täyttävät tässä luvussa ja sen nojalla määrätyt kelpoisuusvaatimukset.

Rautatieliikenteen harjoittajan on kuvattava ja otettava käyttöön kuljettajien kelpoisuutta koskevat menettelyt rautatielain 40 §:ssä tarkoitetussa turvallisuusjohtamisjärjestelmäs-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sään. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava kuljettajien kelpoisuuden seurantaan var-
ten seurantajärjestelmä.

(3 § lisätään)

3 §

Kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyt-
tää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla,
joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pi-
dettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa ka-
lustoa kuljettaessaan, jollei luvan olemassa
olo ole muutoin todennettavissa.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa
myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja
on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavin edellytyk-
sin muussa ETA-valtiossa myönnetty lupa-
kirja on voimassa Suomessa.

(4 § lisätään)

4 §

Luvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ha-
kemuksesta luvan henkilölle, joka on:

- 1) vähintään 18-vuotias;
- 2) suorittanut vähintään perusopetuslaissa
(628/1998) tarkoitetun perusopetuksen tai si-
tä vastaavan oppimäärän sekä toisen asteen
koulutuksen;
- 3) suorittanut lupakirjaa koskevan koulu-
tuksen ja saanut Liikenteen turvallisuusviras-
ton hyväksymältä näytön vastaanottajalta
(näytön vastaanottaja) todistuksen lupakirjaa
koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta;
- 4) saanut Liikenteen turvallisuusviraston
hyväksymältä lääkäriltä (rautatielääkäri) lää-
kärintodistuksen terveydentilansa osalta sitä
koskevien vaatimusten täyttymisestä;
- 5) saanut Liikenteen turvallisuusviraston
hyväksymältä psykologilta (rautatiepsykolo-
gi) soveltuvuudestaan myönteisen lausunnon.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan
myönnä lupaa henkilölle, joka on syyllistynyt
edeltäneen viiden vuoden aikana:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

- 1) huumaavan aineen käyttämiseen rautatieliikenteessä;
- 2) rikoslain 23 luvussa tarkoitettuun rikokseen.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitetut selvitykset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan todentamiseksi tarvittavan lupa-kirjan.

Liikenteen turvallisuusviraston on julkais-tava luvan myöntämisessä noudatettava me-nettely.

(5 § lisätään)

5 §

Luvan voimassaolo ja uusiminen

Lupa on voimassa 10 vuotta sen myöntä-misestä, jos kuljettajan ammatillista osaamis-ta on ylläpidetty rautatieliikenteen harjoitta-jan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuva-tuin tavoin ja kuljettajan terveydentila täyttää sille asetetut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto uusii hake-muksesta luvan kuljettajalle, jos luvan myön-tämisen edellytykset täyttyvät. Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa luvan edellytys-ten täyttymisen liikenneasioiden rekisteristä.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkais-tava luvan uusimista koskeva hakemus kuu-kauden kuluessa siitä, kun hakija on toimitta-nut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitetut selvitykset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan todentamiseksi tarvittavan lupa-kirjan.

(6 § lisätään)

6 §

Terveydentilaa koskevat vaatimukset

Kuljettajalla on oltava kuljettajan tehtävään

Voimassa oleva laki

Ehdotus

riittävät terveydelliset toimintaedellytykset, jotka on osoitettava rautatielääkärin antamalla lääkärintodistuksella.

Kuljettajana ei voi toimia, jos vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY (jäljempänä *veturinkuljettajadirektiivi*) liitteessä II tarkoitettu sairaus, vika, vamma, muu toimintakyvyn heikentyminen tai muu vastaava ominaisuus olennaisesti heikentää kykyä toimia pysyvästi tai väliaikaisesti kuljettajana. Myös kuljettajan aistien on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimukset. Kuljettaja saa käyttää lääkkeitä, jotka voivat vaikuttaa liikkuvan kaluston kuljettamiseen ainoastaan, jos rautatielääkäri hyväksyy niiden käytön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan aisteille asetettavista vaatimuksista sekä kuljettajan tehtävän hoitamiseen vaikuttavista lääkkeistä, sairauksista, vioista, vammoista ja muista vastaavista seikoista sekä niiden arviointimenetelystä ja hoidosta.

(7 § lisätään)

7 §

Psykologista soveltuvuutta koskevat vaatimukset

Kuljettajan on oltava psykologisilta ominaisuuksiltaan, käyttäytymiseltään ja persoonallisuudeltaan sellainen, että hän täyttää kuljettajan tehtävään vaadittavat psykologiset valmiudet ja soveltuvuuden. Soveltuvuus on osoitettava rautatiepsykologin antamalla myönteisellä lausunnolla.

Henkilö, jolla on todettu toiminnallisessa soveltuvuudessa tai muissa psykologisissa ominaisuuksissa sellaisia veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II tarkoitettuja ammattiin liittyviä psykologisia puutteita, jotka todennäköisesti haittaavat tehtävän hoitamista, ei saa toimia kuljettajana.

(8 § lisätään)

8 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Lääkärintarkastukset

Rautatielääkäri tekee kuljettajana aloittavalle lääkärintarkastuksen ennen kuin hän aloittaa kuljettajan tehtävässä. Kuljettajan tehtäväksi luetaan myös siihen liittyvät harjoittelu- ja koulutusjaksot.

Kuljettajalle on tehtävä lääkärintarkastus veturinkuljettajadirektiivin liitteen II vaatimusten mukaisesti vähintään kolmen vuoden välein 55 ikävuoteen asti ja sen jälkeen vuosittain, jollei rautatielääkäri edellytä tarkastusten tekemistä useammin. Lääkärintarkastus on tehtävä aina myös, jos on syytä epäillä, että kuljettajan terveydentila ei täytä 6 §:n mukaisia vaatimuksia.

Rautatielääkäri antaa tarkastuksen tehtyään kirjallisen lääkärintodistuksen henkilön terveydellisestä sopivuudesta tehtävään.

Henkilöä hoitavan tai hoitaneen lääkärin taikka hoitolaitoksen on kuljettajan suostumuksella salassapitosäännösten estämättä annettava rautatielääkärin pyynnöstä lääkärintarkastuksen tekemistä varten kuljettajan terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lääkärintarkastuksista.

(9 § lisätään)

9 §

Psykologinen soveltuvuus

Rautatiepsykologi tekee kuljettajana aloittavalle psykologisen henkilöarvioinnin ennen kuin kuljettaja aloittaa kuljettajan tehtävässä. Kuljettajan tehtäväksi luetaan myös tehtävään liittyvät harjoittelu- ja koulutusjaksot.

Psykologinen henkilöarviointi on tehtävä myös, jos on syytä epäillä, että kuljettajalla ei ole psykologisia valmiuksia tehtäviensä hoitamiseksi.

Rautatiepsykologi antaa psykologisen henkilöarvioinnin perusteella kirjallisen lausunnon kuljettajan psykologisesta soveltuvuudesta tehtävään.

Rautatiepsykologille on pyynnöstä annetta-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

va kuljettajan suostumuksella ja salassapitosääntösten estämättä kuljettajan psykologista soveltuvuutta koskevat tarpeelliset tiedot hänelle aiemmin tehdyistä psykologisista henkilöarvioinneista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajalta vaadittavista psykologisista ominaisuuksista ja soveltuvuudesta sekä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä.

(10 § lisätään)

10 §

Lisätodistus

Kuljettajalla on oltava 3 §:ssä tarkoitetun luvan lisäksi lisätodistus, joka osoittaa, mitä liikkuvaa kalustoa ja millä rataverkolla kuljettaja saa kuljettaa. Luokan A lisätodistus oikeuttaa liikennöimään vaihtotyössä ja luokan B lisätodistus junaliikenteessä.

Lisätodistus kuuluu sen myöntäneelle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka on annettava kuljettajalle pyynnöstä lisätodistuksen oikeaksi todistettu jäljennös. Kuljettajan on pidettävä lisätodistus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa.

(11 § lisätään)

11 §

Lisätodistuksen myöntäminen

Rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kuvattava menettely lisätodistusten myöntämiseen ja päivittämiseen tämän luvun mukaisesti sekä menettelyt, joiden mukaisesti kuljettaja voi pyytää lisätodistuksen myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan rautatieliikenteen harjoittajan päätöksen uudelleen tutkimista. Rautatieliikenteen harjoittaja myöntää palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle lisätodistuksen, jos kuljettaja on:

1) suorittanut oppilaitoksen antaman koulutuksen lisätodistuksessa määritettävään liik-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kuvaan kalustoon ja rataverkkoon sekä osana rataverkosta annettavaa koulutusta kieli-koulutuksen, jos rataverkolla käytettävä lii-kennöntikieli sitä edellyttää;

2) 1 kohdassa tarkoitetun koulutuksen saa-tuaan suorittanut hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan mainitussa 1 kohdassa tarkoitet-tujen aihepiirien osaaminen ja on saanut hy-väksytysti suoritetuista näytöistä todistuksen näytön vastaanottajalta;

3) suorittanut rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä määritetyn kuljettajan tehtävää koskevan koulutuksen;

Lisätodistuksen hakija voi pyytää rautatie-liikenteen harjoittajaa tutkimaan uudelleen li-sätodistuksen myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan päätöksen. Hakijan on pyydettävä päätöksen uudelleen tutkimista ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 30 päivän kuluessa saatuaan päätöksestä tiedon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajalta edellytet-tävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaati-muksesta.

(12 § lisätään)

12 §

Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapi-täminen

Lisätodistus on voimassa toistaiseksi, jos:

- 1) kuljettajan palvelussuhde jatkuu;
- 2) kuljettajan lupakirja on voimassa;
- 3) kuljettaja on ylläpitänyt osaamistaan rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjoh-tamisjärjestelmässä kuvatuin tavoin; ja
- 4) kuljettaja on suorittanut 2 momentissa tarkoitetut näytöt.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestet-tävä kuljettajalle lisätodistuksen voimassa pi-tämiseksi suoritettava näyttö:

- 1) kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn liikkuvan kaluston kuljettamisen tuntemusta koskevin osin joka kolmas vuosi;
- 2) kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn rataverkon tuntemusta koskevin osin vähin-tään joka kolmas vuosi ja aina, kun kuljettaja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähintään vuoden ajan;

3) kuljettajan lisätodistuksessa määritettyä muuta kielitaitoa kuin kuljettajan äidinkieltä koskevin osin vähintään joka kolmas vuosi ja aina, kun kuljettaja on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähintään vuoden ajan.

(13 § lisätään)

13 §

Lisätodistuksen peruuttaminen tai sen laajuuden rajoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilman aiheutonta viivytystä kuljettajaa kuultuaan peruutettava antamansa lisätodistus tai rajoitettava sen laajuutta, jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä. Lisätodistus voidaan peruuttaa tai sen laajuutta rajoittaa kokonaan tai määräajaksi.

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava lisätodistuksen peruuttamisesta ja lisätodistuksen laajuuden rajoittamisesta viipymättä kuljettajalle.

Jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä, eikä rautatieliikenteen harjoittaja ole peruuttanut todistusta tai rajoittanut sen laajuutta ja Liikenteen turvallisuusvirasto saa asiasta tiedon, viraston on ilman aiheutonta viivytystä pyydettävä lisätodistuksen antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistus, rajoittamaan sen laajuutta tai tekemään lisätarkastuksia.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaisella on pyytänyt lisätodistuksen Suomessa antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistuksen tai tekemään lisätarkastuksia, rautatieliikenteen harjoittajan on ratkaistava asia neljän viikon kuluessa asiaa koskevan pyynnön saatuaan ja ilmoitettava päätöksestään pyynnön tehneelle toimivaltaiselle viranomaiselle.

(14 § lisätään)

14 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Poikkeukset lisätodistusvaatimuksesta

Kuljettaja saa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, jota hänen lisätodistuksensa ei kata, jos häntä avustaa toinen kuljettaja, jonka lisätodistus kattaa kyseisen rataverkon, seuraavissa tapauksissa:

- 1) rautatieliikenteen häiriön vuoksi liikkuvaa kalustoa on rataverkon haltijan pyynnöstä kuljetettava toista reittiä tai rataa on kunnostettava;
- 2) museoliikenteessä poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa;
- 3) tavaraliikenteessä poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa rataverkon haltijan suostumuksella;
- 4) uuden liikkuvan kaluston toimittamisen tai esittelyn yhteydessä;
- 5) kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Rautatieliikenteen harjoittaja päättää ja vastaa 1 momentissa tarkoitetun avustavan kuljettajan käytöstä ja sen on ilmoitettava avustavan kuljettajan käytöstä etukäteen rataverkon haltijalle.

(15 § lisätään)

15 §

Lisätodistusrekisteri

Rautatieliikenteen harjoittajan on pidettävä antamistaan lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä. Rautatieliikenteen harjoittajan on tallennettava lisätodistusrekisteriin:

- 1) kuljettajan nimen ja hänen yksilöinti- ja yhteystietonsa;
- 2) tiedot 11 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä saadusta todistuksesta; sekä
- 3) veturinkuljettajadirektiivissä edellytetyt tiedot.

Lisätodistusrekisteri on toteutettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/59/EY tarkoitettujen, kuljettajien lupa-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä tehdyn komission päätöksen (2010/17/EY) mukaisesti.

(16 § lisätään)

16 §

Rautatieliikenteen harjoittajan oikeus saada tietoja lisätodistusrekisteriä varten

Oppilaitoksen ja näytön vastaanottajan on salassapitosäännösten estämättä toimitettava rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheutonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset tiedot, kun kuljettaja on suorittanut lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen tai 12 §:n 2 momentissa tarkoitetun näytön.

(17 § lisätään)

17 §

Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika

Rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuskien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsittelyyn.

Rautatieliikenteen harjoittajan on poistettava kuljettajan tiedot rekisteristä 10 vuoden kuluttua luvan voimassaolon päättymisestä. Jos määräajan kuluessa aloitetaan kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saa poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt.

(18 § lisätään)

18 §

Tietojen luovuttaminen lisätodistusrekisteristä

Rautatieliikenteen harjoittaja saa luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja vain, jos tässä pykälässä säädetyt edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa. Tietoja ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaa-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

van lisätodistuksen hakijan tai haltijan yksityisyyden suoja, etuja tai oikeuksia.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee 1 momentissa säädetyin edellytyksin ja salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja suomalaisille toimivaltaisille viranomaisille ja muun ETA valtion rautatie- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle. Tietojen luovutuksen on oltava välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Tietoa on pyydettävä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö on perusteltava. Tietojen luovuttamisesta päättää rekisterinpitäjä. Tiedot on luovutettava pyytäjälle ilman aiheutonta viivytystä.

Edellä 16 §:ssä ja tässä pykälässä tarkoitetut tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti siten kuin siitä rekisterinpitäjän kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen vastaanottajan on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

(19 § lisätään)

19 §

Rekisterinpitäjän konkurssi

Jos rekisterinpitäjä asetetaan konkurssiin, sen toimintaa jatkava uusi rautatieliikenteen harjoittaja vastaa lisätodistusrekisterin sisältämien tietojen säilyttämisestä.

Jos kukaan ei jatka konkurssiin menneen rekisterinpitäjän toimintaa, rekisterinpitäjän on siirrettävä ylläpitämänsä lisätodistusrekisteri tietoineen Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka jälkeen virasto vastaa lisätodistusrekisterin tietojen säilyttämisestä.

Lisätodistusrekisterin säilyttämisestä vastaavan on säilytettävä rekisteritietoja 17 §:n mukaisesti.

(20 § lisätään)

20 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Ruotsissa myönnetty lisätodistus

Ruotsissa myönnetty Ruotsiin sijoittuneen rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön kuuluvan kuljettajan lisätodistus on sellaisenaan voimassa Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyshäliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-aseilla.

(21 § lisätään)

21 §

Palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tai kuljettajan lupakirjan myöntäneelle muulle taholle viipymättä palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevan kuljettajan palvelussuhteen tai toiminnan alkamisesta ja sen päättymisestä.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos 1 momentissa tarkoitettun kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta.

(8 luku lisätään)

8 luku

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

(1 § lisätään)

1 §

Koulutusvaatimukset

Edellä II osan 7 luvun 1 §:ssä tarkoitettun kuljettajan on suoritettava yleisen ja ammatillisen pätevyuden saamiseksi lupaan ja lisätodistukseen vaadittavat koulutukset. Lisäksi edellytetään, että näytön vastaanottaja on ottanut vastaan kuljettajan tehtävään vaadittavat näytöt hyväksytysti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun lupaa ja lisätodistusta koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Lupaa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV kulloinkin

Voimassa oleva laki

Ehdotus

voimassa olevat vaatimukset. Myös lisätodistuksessa määritettävät liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Liikkuvaa kalustoa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen V kulloinkin voimassa olevat vaatimukset ja rataverkkoa koskevan koulutusosion liitteen VI kulloinkin voimassa olevat vaatimukset. Lisäksi koulutuksessa on huomioitava, mitä noudatettavista koulutusmenetelmistä säädetään veturinkuljettajadirektiivin liitteessä III.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuljettajan koulutuksessa sovellettavista koulutusmenetelmistä ja koulutuksen sisällöstä.

(2 § lisätään)

2 §

Näytöt

Kuljettajan on 1 §:ssä edellytetyn koulutuksen päätyttyä suoritettava hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan, että hän hallitsee tehtävässä edellytettävät tiedot ja taidot. Näytöt vastaanottaa tehtävään hyväksyty näytön vastaanottaja.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa lupaa varten suoritettavat näytöt ja määrittää niissä käytettävät näytön vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusviraston on kuvattava näyttöjen vahvistamista ja näytön vastaanottajien määrittämistä koskeva menettely julkaistessaan II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitetun luvan myöntämiseksi noudatettavan menettelyn.

Rautatieliikenteen harjoittaja vahvistaa lisätodistusta varten suoritettavat näytöt ja määrittää niissä käytettävät näytön vastaanottajat. Rautatieliikenteen harjoittajan on kuvattava näyttöjen vahvistamista ja näytön vastaanottajien määrittämistä koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 11 §:n 1 momentissa tarkoitetun lisätodistuksen myöntämiseksi noudatettavan menettelyn. Kuljettajan kykyä toimia kuljettajana on arvioitava rataverkolla suoritettavalla ajoko-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

keella. Lisäksi simulaattorin avulla voidaan mitata kuljettajan poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa ja muita vastaavia kykyjä. Jos kyseessä on Suomen rataverkolle annettava lisätodistus, ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja voi vastaanottaa rataverkon tuntemusta koskevan näytön, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt.

Näytöt on toteutettava niin, että vältetään kaikki eturistiriidat. Näytön vastaanottaja voi kuitenkin kuulua lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näytöistä ja näyttöjen järjestämisestä.

(3 § lisätään)

3 §

Oppilaitoksen hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen järjestämään kuljettajien koulutusta tai sen osaa, jos hakijalla on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opeusvälineet ja toimitilat.

Oppilaitoksen kuuluessa rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon rautatieliikenteen harjoittaja voi pyytää, että oppilaitoshyväksyntä käsitellään rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastaa oppilaitoksen hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutetaan olennaisesti tai oppilaitos sitä pyytää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä oppilaitokselle asetettavista vaatimuksista ja kouluttajien kelpoisuusvaatimuksista.

(4 § lisätään)

4 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Oppilaitoksen velvollisuudet

Oppilaitoksen on annettava valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville. Jos oppilaitos kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, sen tarjoamaan koulutukseen on päästävä samoin edellytyksin siitä riippumatta, kouluttaako oppilaitos rautatieliikenteen harjoittajan omaa henkilöstöä vai muita koulutusta tarvitsevia henkilöitä.

Oppilaitos vastaa koulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai sellaiseksi pyrkivän kanssa.

Jos oppilaitoksen antaman koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti, sen on pyydettävä Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää.

(5 § lisätään)

5 §

Kuljettajan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestäminen

Jos tässä luvussa tarkoitettulla oppilaitoksella ei ole tarvittavia toimintaedellytyksiä antaa työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen, rautatieliikenteen harjoittaja voi huolehtia työnopastuksesta.

Rautatielain 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin voi velvoittaa rautatieyrityksen tarjoamaan 1 momentissa tarkoitettua työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen sellaisille yhtiöille tai muille yhteisöille, joiden tarkoituksena on aloittaa rautatieliikenteen harjoittaminen, jos työnopastukselle ei ole muutoin toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Rautatieyritys voidaan velvoittaa tarjoamaan työnopastusta, jos se harjoittaa vastaavanlaisia liikennöintiä kuin työnopastusta pyytävä yhtiö tai muu yhteisö aikoo harjoittaa.

Jos sääntelyelin velvoittaa rautatieyrityksen tarjoamaan työnopastusta, sen on otettava huomioon, että rautatieyrityksellä on riittävät toimintaedellytykset tehtävää varten ja ettei

Voimassa oleva laki

Ehdotus

työnopastus kohtuuttomasti rajoita rautatieyrityksen toimintaa.

Työnopastusta tarjoava rautatieyrittäjä päättää työnopastuksen käytännön järjestelyistä yhdessä oppilaitoksen kanssa. Sille on suoritettava työnopastuksesta kohtuullinen korvaus ottaen huomioon opastuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Korvauksesta vastaa työnopastusta pyytävä yhtiö tai yhteisö. Korvauksen on oltava tasapuolinen kaikille tässä momentissa tarkoitetuille työnopastusta saaville yhtiöille ja muille yhteisöille. Työnopastusta tarjoava rautatieyrittäjä voi vaatia palvelua pyytävältä yhtiöltä tai yhteisöltä ennakkomaksun työnopastuksesta tai vakuuden maksun suorittamisesta.

(6 § lisätään)

6 §

Näytön vastaanottajan hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta henkilön kuljettajan lupaan tai lisätodistukseen oikeuttavan näytön vastaanottajaksi, jos hakija on perehtynyt erityisesti vastaanottamansa näytön aihepiiriin ja hänellä on siitä sellainen käytännön kokemus, että hän kykenee arvioimaan toisen henkilön osaamista.

Näytön vastaanottaja voidaan hyväksyä enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Näytön vastaanottajan on toteutettava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kuljettajan koulutukseen liittyvät lupaan ja lisätodistukseen oikeuttavat näytöt. Näytön vastaanottajan on hyväksymisen yhteydessä annettava tätä koskeva vakuutus.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näytön vastaanottajien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

(9 luku lisätään)

9 luku

Merenkulku Suomen vesialueella

Voimassa oleva laki

(1 § lisätään)

Ehdotus

1 §

Oikeus merenkulkuun Suomen vesialueella

Kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella ei saa käyttää muita kuin suomalaisia aluksia, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Muita kuin suomalaisia aluksia ei saa käyttää myöskään sellaiseen risteilyalusliikenteeseen, jossa risteilyalus lähtee suomalaisesta satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan.

Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat kuitenkin oikeutettuja harjoittamaan kauppamerenkulkua palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetun neuvoston asetuksen (ETY) n:o 3577/92 ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennettä annetun neuvoston asetuksen (ETY) n:o 3921/91 mukaisesti.

(2 § lisätään)

2 §

Meriliikenteen kabotaasin poikkeukset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan 1 §:ssä tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella, jos tarkoitukseen ei ole kohtuudella saatavilla Suomen tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta ja kysymyksessä on

- 1) Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne tai
- 2) ulkomaisen aluksen käyttöön Suomessa on erityisiä syitä.

Lupa annetaan enintään vuodeksi kerrallaan. Ennen luvan myöntämistä Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava niitä, joita asia koskee, jollei asian luonteesta tai kiireellisyydestä muuta johdu.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen johdosta ja vastavuoroisuuden ehdolla säätää, että kyseisen vieraan valtion alukset ovat oikeutettuja ilman 1 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 pykälässä tarkoitettua kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joiltakin sopimuksessa määrätyiltä osin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemiseen liittyvistä selvityksistä.

(10 luku lisätään)

10 luku

Laivaväen pätevyudet

(1 § lisätään)

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen.

Tätä lukua sovelletaan laivaväkeen, joka työskentelee suomalaisessa kalastusaluksessa, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I tätä lukua sovelletaan kuitenkin vain laivaväkeen, joka työskentelee sellaisessa kalastusaluksessa, jonka pituus on vähintään 12 metriä.

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta laivaväkeen, joka työskentelee:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksessa, jota ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen;

2) huviveneessä;

3) aluksessa, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;

4) aluksessa, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien kuljettamiseen, säännölliseen lastin kuljettamiseen eikä hinaukseen, paitsi jos kyseessä on miehitettynä vuokrattava vuokravene;

5) aluksessa, jota käytetään sellaisessa va-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

paahteisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö;

6) ruoppaajassa, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa.

Lossissa ja proomussa työskentelevään laivaväkeen sovelletaan vain pätevyysvaatimuksia, jotka koskevat radiohenkilökuntaa.

(2 § lisätään)

2 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981);

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

3) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta;

4) *laivaväellä* kaikkia aluksessa työskenteleviä;

5) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvaa tai muuta missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä taikka alle vuoden ikäistä lasta;

6) *aluksen pituudella* 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta mitattuna kölin yläreunasta, tai pituutta keulan etureunasta peräsintukin keskipisteeseen samalla vesiviivalla, jos tämä mitta on suurempi; aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tämä pituus mitataan vesiviivalla, joka on suunnitellun vesiviivan suuntainen; alle 12 metriä pitkän aluksen pituus on kuitenkin sen suurin pituus;

7) *bruttovetoisuudella* aluksen mittakirjassa ilmoitettua bruttovetoisuutta, joka on määri-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tetty käyttäen vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa; puskijan ja proomun muodostaman kiinteän yhdistelmän bruttovetoisuus on näiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus;

8) *huviveneellä* tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; huviveneellä ei tarkoiteta miehitettyä vuokralle tarjottavaa alusta;

9) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

10) *lossilla* ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lautta;

11) *vuokraveneellä* huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön miehitettynä vuokralle tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisessa liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

12) *kalastusaluksella* alusta, joka on varustettu tai jota käytetään kalojen tai vesien muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin kaupallisessa tarkoituksessa;

13) *matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;

14) *proomulla* alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa;

15) *lastialuksella* muita kuin 8-14 kohdassa tarkoitettuja vähintään 5,5 metrin pituisia aluksia;

16) *säiliöaluksella* lastialusta, jonka lastiti-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lat on rakennettu tai soveltuvat pääasiassa nestemäisen lastin kuljettamiseen irtolastina;

17) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä ulkomaan satamien tai Suomen ja ulkomaan satamien välillä; kansainvälinen liikenne jaetaan neljään liikennealueeseen seuraavasti:

a) *itämerenliikenne* on liikennettä kotimaanliikennealueen ulkopuolella Itämerellä mukaan lukien Suomenlahti ja Pohjanlahti sekä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57° 44,8' pohjoista leveyttä;

b) *lähiliikenne* on liikennettä itämerenliikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä;

c) *euroopanliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ulkopuolella, ei kuitenkaan lännempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) *kaukoliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella;

18) *kotimaanliikenteellä* liikennettä kotimaan satamien välillä; kotimaanliikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä; kotimaanliikenne jaetaan kolmeen liikennealueeseen seuraavasti:

a) liikennealue I käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille samoin kuin lyhyet suojaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa;

b) liikennealue II käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille;

c) liikennealue III käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä;

19) *kalastusalusten* luokilla luokkia I, II ja III siten, että luokkaan I kuuluvat alukset,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

joiden pituus on alle 15 metriä, luokkaan II alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä mutta alle 24 metriä ja luokkaan III alukset, joiden pituus on vähintään 24 metriä;

20) *pyyntialueella* I järviä sekä sisä- ja ulkosaaristoa Suomen sisäisten aluevesien ulkorajaan asti, pyyntialueella II avomerialueita Suomenlahdella, Pohjois-Itämerellä ja Pohjanlahdella leveyspiirin 59°00' pohjoista leveyttä pohjoispuolella sekä pyyntialueella III muita merialueita Itämerellä rajanaan Pohjanmereen Tanskan ja Ruotsin välillä Skagenin leveyspiiri 57°44,8' pohjoista leveyttä;

21) *koulutuksella* tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säädöksissä mainitun pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen antamisen tai uusimisen edellytyksenä olevia tutkintoja tai niiden osia, joista säädetään ammattikorkeakoululaissa (932/2014) tai sen nojalla, ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa tai sen nojalla taikka määrätään edellä mainittujen lakien nojalla annetuissa määräyksissä sekä Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla hyväksymää muuta koulutusta;

22) *meripalvelulla* laivaväkeen kuuluvana tai ohjattuna harjoitteluna suoritettua palvelua muulla aluksella kuin huviveneellä, huvialuksella, proomulla tai lossilla, joka ei ole vapaasti ohjailtava; meripalveluksi voidaan kuitenkin laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, sellaisessa toimesa, 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;

23) *koneteholla* katsastustodistukseen tai muuhun viralliseen asiakirjaan merkittyä kuljetuskoneistojen yhteenlaskettua suurinta jatkuvaa nimellistehoa kilowatteina;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

24) *teholuvulla* lukua joka saadaan laske-
malla yhteen käytettävissä olevien höyrykat-
tiloiden suurimman sallitun käyttöpaineen ja
tehon lukuarvojen tulot, jolloin käyttöpaine
tarkoittaa ylipainetta ilmoitettuna baareissa ja
teho nesteen ja höyryn aikayksikössä siirty-
vää lämpöenergiaa ilmoitettuna megawattei-
na.

(3 § lisätään)

3 §

*Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoi-
suustodistus*

Aluksella työskentelevällä on oltava tämän
luvun mukainen pätevyys.

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia
sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan,
aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen
tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyyskirjoja. Osoite-
tusta pätevyyydestä annetaan pätevyyskirja tai
lisäpätevyystodistus.

Henkilöllä, jolla on toisen valtion toimival-
taisen viranomaisen myöntämä päällystön
pätevyyskirja tai säiliöaluksen lastitoiminto-
jen hoitamisesta annettava lisäpätevyystodis-
tus ja joka työskentelee Suomen lipun alla
olevassa aluksessa, on oltava pätevyyskirjan
tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista
osoittava kelpoisuustodistus.

Jos suomalainen alus on rahdattu ulkomaai-
selle käytettäväksi Euroopan talousaluee-
seen kuuluvien valtioiden välisessä liiken-
teessä ehdoin, että ulkomaalainen rahtaaja
voi määrätä aluksen käytöstä merenkulkuun,
aluksen päälliköllä on oltava tässä laissa sää-
detty pätevyyskirja ja tarvittaessa lisäpäte-
vyystodistus sekä vastaavat kelpoisuustodis-
tukset. Muulla laivaväkeen kuuluvalla on ol-
tava tehtäviensä edellyttämä pätevyyskirja ja
tarvittaessa lisäpätevyystodistus sekä vastaa-
vat kelpoisuustodistukset.

(4 § lisätään)

4 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön päte-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

vyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueen I nimeytyllä ja rajatulla alueella toimivassa matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kuljettajankirja tai kalastusaluksen kuljettajankirja A.

Kotimaanliikenteen liikennealueella I lastialuksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 100, päälliköllä on oltava kuljettajankirja tai kalastusaluksen kuljettajankirja B.

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 lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 mutta alle 500, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja B.

Kotimaanliikenteen matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 300, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja B. Kotimaanliikenteen liikennealueella III liikennöivän matkustaja-aluksen päälliköllä on lisäksi oltava vähintään 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta alle 500, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja B sekä 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 mutta alle 1 000, päälliköllä on oltava vahtiperämiehenkirja tai kalastusaluksen laivurinkirja A. Matkustaja-aluksen päälliköllä on lisäksi oltava vähintään 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka brut-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

toivotoisuus on vähintään 1 000 mutta alle 3 000, päälliköllä on oltava yliperämiehenkirja tai vahtiperämiehenkirja ja 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua perämiehenä, joista vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä.

Itämerenliikenteen tai lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä on oltava lähiliikenteen päällikkökirja.

Euroopan liikenteen ja kaukoliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä on oltava yliperämiehenkirja sekä 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua perämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä.

Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 mutta alle 3 000, päälliköllä on oltava yliperämiehenkirja sekä 36 kuukautta meripalvelua perämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua perämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä.

Aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000, päälliköllä on oltava merikapteeninkirja.

(5 § lisätään)

5 §

Höyry- ja moottorialuksen konepäällystön pätevyys

Konepäällystään kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseseen oikeuttava pätevyyskirja.

(6 § lisätään)

6 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön 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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ohjauspaikalta.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka kone-teho on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, konepäälliköllä on oltava koneenhoitajankirja.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka kone-teho on vähintään 750 kilowattia mutta alle 3000 kilowattia, konepäälliköllä on oltava vahtikonemestarinkirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua konemestarina.

Itämerenliikenteen ja lähiliikenteen aluk-sessa, jonka konetehto on vähintään 350 ki-lowattia mutta alle 750 kilowattia, konepääl-liköllä on oltava koneenhoitajankirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua kone-mestarina.

Euroopan liikenteen ja kaukoliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, kone-päälliköllä on oltava vahtikonemestarinkirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua konemestarina.

Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kilowattia mutta alle 3 000 kilowattia, konepäälliköllä on ol-tava vähintään konepäällikön pätevyyskirja aluksille, joiden konetehto on alle 3000 kilo-wattia.

Aluksessa, jonka konetehto on vähintään 3 000 kilowattia, konepäälliköllä on oltava yli-konemestarinkirja.

Höyryaluksen konepäälliköllä on oltava aluksen höyrykattiloiden yhteenlasketun teh-oluvun mukaan määräytyvä pätevyyskirja.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tar-kemmat säännökset aluksen painelaitteen käytönvalvojalta vaadittavasta pätevyyskir-jasta ja painelaitteen käyttäjän perehdyttä-misvaatimuksista.

(7 § lisätään)

7 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljet-tajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kul-jettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajan-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveeneen kuljettaja toimii vuokraveeneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveeneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

(8 § lisätään)

8 §

Kalastusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset

Luokkaan I kuuluvan kalastusaluksen päälliköllä on pyyntialueilla I ja II oltava kalastusaluksen kuljettajankirja B ja pyyntialueella III kalastusaluksen kuljettajankirja A.

Luokkaan II kuuluvan kalastusaluksen päälliköllä on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja A.

Luokkaan III kuuluvan kalastusaluksen perämiehellä on oltava kalastusaluksen laivurinkirja B ja päälliköllä kalastusaluksen laivurinkirja A.

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

Kalastusaluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kilowattia mutta alle 750 kilowattia, yhdellä laivaväkeen kuuluvalla on oltava koneenhoitajankirja.

Jos kalastusaluksen konetehto on vähintään 750 kilowattia, konepäälliköllä on oltava vahtikonemestarinkirja.

Henkilö, joka on suorittanut kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksen ja jolla on:

1) vahtiperämiehenkirja, voi toimia luokkaan III kuuluvan kalastusaluksen perämiehenä Itämerellä; luokkaan III kuuluvan kalastusaluksen päälliköllä on lisäksi oltava 12 kuukautta meripalvelua perämiehenä, josta palvelusta vähintään kuusi kuukautta on oltava vähintään 12 metriä pitkän kalastusaluksen perämiehenä tai päällikkönä;

2) kotimaanliikenteen laivurinkirja, voi

Voimassa oleva laki

Ehdotus

toimia sellaisen kalastusaluksen päällikkönä, jolla on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja A;

3) kuljettajankirja, voi toimia sellaisen kalastusaluksen päällikkönä, jolla on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja B.

(9 § lisätään)

9 §

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

(10 § lisätään)

10 §

Aluksen päällikön vähimmäisikä

Kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 20 vuotta täyttänyt. Kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksessa päällikkönä toimivan on oltava 18 vuotta täyttänyt.

(11 § lisätään)

11 §

EU:n pätevyyttä koskevien 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 tavara- ja matkustajaliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tun-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

(12 § lisätään)

12 §

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen, ja tallentaa niitä koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Viestintävirasto myöntää kuitenkin 9 §:ssä tarkoitetun pätevyystodistuksen Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) yleissopimukseen (SopS 94/1996) liittyvän kansainvälisen radio-ohjesäännön mukaisesti.

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen saamiseksi asetetut pätevyysvaatimukset. Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset.

Lisäksi pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen saamisen edellytyksenä on, että Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt koulutuksen järjestäjän ja annetun koulutuksen 11 luvun 1 ja 3 §:n mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 51 ja 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, yhdenmukaistetun turvallisuusjärjes-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

telmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annetun neuvoston direktiivin 97/70/EY ja Kansainvälisen televiestintäliiton yleissopimukseen liittyvän kansainvälisen radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista sekä pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

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

(13 § lisätään)

13 §

Eryityskoulutus

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä erityiskoulutuksia.

Kalastusaluksella työskentelevällä on oltava turvallisuuskoulutus.

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-, pa-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kansimiehen koulutuksesta sekä kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta.

(14 § lisätään)

14 §

Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo ja uusiminen

Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ovat voimassa määräajan tai toistaiseksi. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaoloajoista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä myös kansallisten pätevyyskirjojen voimassaoloajoista.

Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta uusittaessa hakijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen uusimisesta sekä ammattipätevyyden säilymistä koskevasta selvityksestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten uusimisen edellytyksenä olevasta lisäkoulutuksesta, aluksella annettavasta koulutuksesta ja vaadittavasta työkokemuksesta sekä siirtymäkausiin liittyvistä menettelyistä.

(15 § lisätään)

15 §

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

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittavan, 3 §:ssä edellytetyn kelpoisuustodistuksen. Tällä vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, perämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai muussa konemestarin tai sähkömestarin toimessa tai hoitaa säiliöaluksen lastitoimintoja.

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tunnustaa muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen, jos:

- 1) valtio on STCW-yleissopimuksen sopimuspuoli;
- 2) valtio on osoittanut IMO:n meriturvallisuuskomitealle, että se on toimeenpannut yleissopimuksen määräykset;
- 3) Euroopan komissio on tunnustanut kyseisen valtion koulutus- ja pätevyyskirjojen myöntämisyjärjestelmän; ja
- 4) Liikenteen turvallisuusvirastolla ja kyseisen valtion toimivaltaisella viranomaisella on, tai on tekeillä, kahdenvälinen sopimus pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta.

Kelpoisuustodistus voidaan kuitenkin antaa aluksen päällikön, yliperämiehen, konepäällikön ja ensimmäisen konemestarin toimeen ainoastaan sillä edellytyksellä, että henkilö tuntee Suomen merenkulkualan lainsäädännön siltä osin kuin sillä on merkitystä toimen hoitamisen kannalta.

Kelpoisuustodistukset on myönnettävä STCW-yleissopimuksen liitteen I/2 säännön 7 ja 8 kohdan mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panna miseksi kelpoisuustodistusta koskevaan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

(16 § lisätään)

16 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Työskentely aluksella kelpoisuustodistuksen hakuaikana

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia merenkulkijan työskennellä suomalaisella aluksella enintään kolmen kuukauden ajan ilman tunnustettua pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta, jos merenkulkijalla on voimassa oleva STCW-yleissopimuksen sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen myöntämä yleissopimuksen määräysten mukaisesti annettu, kyseiseen toimeen oikeuttava pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus, jonka tunnustamista on haettu Liikenteen turvallisuusvirastolta, jollei työskentely vaaranna alusta, ympäristöä tai ihmishenkiä.

Työskentely aluksella edellyttää, että merenkulkijalla on Liikenteen turvallisuusviraston antama todistus kelpoisuustodistusta koskevan hakemuksen vastaanottamisesta.

Jos Liikenteen turvallisuusviraston päätös kelpoisuustodistuksen myöntämisestä on kielteinen, oikeus työskentelyyn lakkaa seuraavassa satamassa.

(17 § lisätään)

17 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tunnustaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto 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.

Tunnustamisessa sovelletaan ammattipätevyden tunnustamisesta annettua lakia (1384/2015, jäljempänä tunnustamislaki). Liikenteen turvallisuusvirasto toimii merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislaissa tarkoitettuna toimivaltaisena viran-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

omaisena.

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

(18 § lisätään)

18 §

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 pätevyden, lisäpätevyden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

(11 luku lisätään)

11 luku

Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

(1 § lisätään)

1 §

Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa tai muuta STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun koulutusta, jonka järjestäjältä yleissopimuksen mukaan edellytetään hyväksyntää, saa antaa koulutuksen järjestäjä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut ja hyväksynyt mainitun yleissopimuksen mukaisesti.

Koulutuksen järjestäjän on haettava hyväksyntää Liikenteen turvallisuusvirastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, täyttääkö koulutuksen järjestäjä STCW-yleissopimuksen mukaiset edellytykset tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jäljempänä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa 2 §:n mukaiset edellytykset. Arvion perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy vaatimukset täyttävän koulutuksen järjestäjän. Arviointi voi sisältää koulutuksen järjestämiseen käytettävien tilojen ja välineiden arvioinnin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen koulutuksen järjestäjän, jonka antama koulutus johtaa muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen.

Hyväksyntä annetaan toistaiseksi tai erityisestä syystä määräajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuksen järjestäjää koskevista vaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

(2 § lisätään)

2 §

Muun kuin STCW-yleissopimuksen mukaisen koulutuksen järjestäjän hyväksymisen edellytykset

Edellä 1 §:n 3 momentissa tarkoitettulla erityisestä syystä hyväksyttävällä koulutuksen järjestäjällä on oltava:

- 1) opetushenkilöstö, jolla on hyvä ammatillinen osaaminen koulutusta koskevasta merenkulun osa-alueesta ja tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot; ja
- 2) laadunhallintajärjestelmä.

(3 § lisätään)

3 §

Merenkulun koulutuksen hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen ja erityisestä syystä muun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavan merenkulun koulutuksen. Koulutuksen hyväksyntä koskee

Voimassa oleva laki

Ehdotus

koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä. Koulutuksen on oltava hyväksytty ennen sen aloittamista.

Koulutuksen hyväksymisen edellytyksenä on, että:

1) koulutuksen järjestäjällä on yksityiskohdainen kirjallinen opetussuunnitelma, joka sisältää pätevyysvaatimusten saavuttamisen kannalta tarpeelliset opetusmenetelmät, menettelytavat ja opetusmateriaalin;

2) koulutuksen järjestäjällä on annettavan koulutuksen edellyttämät tilat ja välineet; ja

3) erityisestä syystä 1 momentin nojalla hyväksytty koulutus täyttää IMO:n tai Kansainvälisen työjärjestön (ILO) ohjeisiin j suosituksiin tai muihin kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvat vaatimukset taikka kansalliset vaatimukset koulutuksen riittävän tason varmistamiseksi.

Hyväksyntää on haettava uudelleen, kun koulutusvaatimukset muuttuvat olennaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto tiedottaa koulutuksen järjestäjille koulutusvaatimusten olennaisista muutoksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä soveltaen ensisijaisesti STCW-yleissopimusta tai IMO:n tai ILO:n ohjeita ja suosituksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset myös hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

(4 § lisätään)

4 §

Arviointi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä arvioinnin hyväksymälleen koulutuksen järjestäjälle ja koulutukselle. Arvioinnissa tarkastetaan, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt 1-3 §:n mukaisia vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä arvioinnissa tarvittavista asiakirjoista.

(5 § lisätään)

5 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Koulutuksen järjestäjän ilmoitusvelvollisuus

Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän on ilmoitettava välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos 1 tai 3 §:ssä tarkoitetussa hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitetuista ilmoitettavista tiedoista ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

(12 luku lisätään)

12 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

(1 § lisätään)

1 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *Chicagon yleissopimuksella* kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta (SopS 11/1949);

2) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008;

3) *ECAC:lla* Euroopan siviili-ilmailukonferenssia;

4) *kauko-ohjatun lentotoiminnan luvalla* kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa;

5) *lentoliikenneasetuksella* lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008;

6) *ulkosuhdeasetuksella* jäsenvaltioiden ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 847/2004.

(2 § lisätään)

2 §

Lentoliikenne

Matkustajien, postin ja rahdin kuljettamiseen lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan (*lentoliikenne*) tarvitaan lentoliikenneasetuksen mukainen liikennelupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan hakemuksesta. Sen lisäksi, mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä edellytetään hyvämaineisuutta. Henkilö ei täytä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

(3 § lisätään)

3 §

Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa

Lentoliikenteen harjoittamiseen Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tai päätepiste on Suomessa, tarvitaan Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty liikennelupa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin edellä tarkoitettun liikenneluvan haltijalle.

(4 § lisätään)

4 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Jollei 5 §:stä muuta johdu, lentoliikenneasetuksessa tarkoitettun Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavan säännöllisen lentoliikenteen edellytyksenä on, että:

1) lentoliikenteen harjoittajalla on 2 §:ssä tarkoitettu liikennelupa ja se on sijoittautunut Suomeen;

2) lentoliikenteen harjoittaja on kolmannen maan nimeämä yhtiö, ja se täyttää Suomen ja mainitun kolmannen maan välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai

3) lentoliikenteen harjoittaja on kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kaupallisen lentotoiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa todistusta, jäljempänä *lentotoimilupa*, vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja Euroopan unionin asetuksissa asetettujen kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämisestä Suomen liikennepolitiikan kannalta perusteltuna.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa erillisen vahvistuksen liikennöintioikeudesta lentoliikenteen harjoittajalle.

(5 § lisätään)

5 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Rajoitettujen liikenneoikeuksien jakaminen

Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavaan säännölliseen lentoliikenteeseen tarvitaan liikennöintilupa silloin, kun liikenneoikeuksien käyttöä on rajoitettu lentoliikennesopimuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikennöintiluvan hakemuksesta. Jos liikenneoikeuksia on rajoitettu määrä, eikä liikennöintilupaa voida myöntää kaikille niistä hakeneille, päätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset selvityksistä, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan.

(6 § lisätään)

6 §

Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Lentoliikenteen harjoittaja, jolla on ETA-valtiossa myönnetty liikennelupa, saa lentää yksittäisen lennon tai useamman lennon käsittävän lentosarjan (*ei-säännöllinen lentoliikenne*) Suomen ja kolmannen maan välillä ilman erillistä lupaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin 4 §:ssä tarkoitetun säännöllisen lentoliikenteen harjoittajan vaatimuksesta kieltää ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen, jos siitä aiheutuu tämän toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittaja kiertää toiminnallaan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia.

Kolmannen maan lentoliikenteen harjoittaja tarvitsee Suomen ja kolmannen maan väliseen ei-säännölliseen lentoliikenteeseen lentoluvan. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta lentoluvan, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimin-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

talupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi jättää lentoluvan myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

- 1) hakija ei kykene harjoittamaan liikennettä ammattitaitoisesti ja turvallisesti;
- 2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta;
- 3) hakija pyrkii luvan avulla kiertämään säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle 4 ja 5 §:ssä säädettyjä vaatimuksia; tai
- 4) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun luvan asiakirjoista, joilla hakija osoittaa luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi määräyksellään rajoittaa muiden kuin valmismatkan osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu ETA-valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen. Määräyksissä on otettava huomioon Euroopan unionin ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista koskevan lainsäädännön lisäksi:

- 1) Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset;
- 2) ECAC:n suositukset;
- 3) kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

(7 § lisätään)

7 §

Lentoliikenne Suomen alueen yli

Säännölliseen ja ei-säännölliseen lentoliikenteeseen Suomen alueen yli ei tarvita erillistä lupaa, jos näin on sovittu Suomen ja lentoliikenteen harjoittajan kotivaltion välillä kahdenvälisen tai monenvälisen sopimuksen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää muissa kuin 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa luvan lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen alueen yli. Lupa myönnetään joko säännölliselle tai ei-säännölliselle lentoliikenteelle. Lupa myönnetään, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lento- toimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

1) hakija ei kykene harjoittamaan lentoliikennettä ammattimaisesti ja turvallisesti;

2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta; tai

3) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

(8 § lisätään)

8 §

Lentotyölupa

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA-asetuksessa ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 216/2008 mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, jäljempänä *lentotoiminta-asetus*. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (*lentotyölupa*). Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan hakijalle, jolla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston haki-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyölupaa ei tarvita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiallinen liikepaikka on toisessa ETA-valtiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä valtiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaivaisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Lentotyölupaa ei tarvita Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppylentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyöluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lentotyöluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

(9 § lisätään)

9 §

Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan kauko-ohjattuun lentotoimintaan. Luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

(10 § lisätään)

10 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

(13 luku lisätään)

13 luku

Lentomiestön pätevyudet ja koulutus

Voimassa oleva laki

(1 § lisätään)

Ehdotus

1 §

Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiehistöasetus*. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalta luonnollisella henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus.

Ilma-aluksen kauko-ohjaajalla on oltava kauko-ohjaajan lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, jos kyseessä on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

(2 § lisätään)

2 §

Ilmailun henkilölupien myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta 1 §:ssä tarkoitetun luvan, jos hakija iältään, terveydeltään, taidoiltaan, tiedoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan olemassaolon todentamiseksi tarvittavat lupakirjat ja todistukset. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liiken-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

teen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan voidaan katsoa olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;

3) tai on muutoin aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Luvassa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Lupa voidaan liittää lentoturvallisuuden ylläpitämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

Poiketen siitä, mitä kielilaissa (423/2003) säädetään viranomaisessa käytettävistä kielistä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää luvan myöntämiseen vaadittavan tiedollisen ja taidollisen kokeen englannin kielellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin perustuvat tarkemmat määräykset lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

(3 § lisätään)

3 §

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija

Voimassa oleva laki

Ehdotus

täyttää Liikenteen turvallisuusviraston asettamat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EA-SA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset.

Läketieteellinen kelpoisuustodistus myönnetään 1 momentissa tarkoitettujen standardien tai suositusten mukaiseksi määrääjäksi, jollei ole erityistä syytä poiketa tästä. Läketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen ja uudistamisen edellytyksenä on hyväksyntä ilmailulääkärin suorittamassa tarkastuksessa.

(4 § lisätään)

4 §

Ulkomainen lupa

Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa ulkomailla myönnettyä tehtävän edellyttämät henkilöluvat Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä ulkomailla myönnetyn luvan, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

(5 § lisätään)

5 §

Lento-oppilas

Lento-oppilas saa lentää yksin, kun:

1) lennonopettaja antaa siihen luvan ja valvoo lentoa;

2) lento-oppilas on täyttänyt 16 vuotta ennen lentokoneen, helikopterin, autogiron ja ilmalaivan yksinlentoa ja 14 vuotta ennen purjelentokoneen ja ilmapallon yksinlentoa; sekä

3) hänellä on lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

(6 § lisätään)

6 §

Lentomiestien koulutus

Lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ilma-alusten lentomiestien lupien, kelpoisuuksien, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään EASA-asetuksessa ja lentomiestienasetuksessa. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, lentomiestien koulutukseen tarvitaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupa (koulutuslupa). Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää koulutusluvan hakijalle, jolla on käytettävissään koulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia, että 1 momentissa tarkoitettua koulutusta saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos vastaavaa koulutustoimintaa saa Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa ja jos luvan myöntäminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa lentomiestien koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea:

- 1) sellaista 2 momentissa tarkoitettua koulutustoimintaa, jonka harjoittamiseen riittää koulutusilmoitus;
- 2) koulutusluvan haltijan tai koulutusilmoituksen antajan organisaation ja henkilöstön mitoitus ja ammattitaitoa;
- 3) koulutuksessa käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 4) koulutusluvan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia;
- 5) koulutuksesta viranomaiselle toimitettavia tietoja.

III OSA

Palvelut

1 luku

Voimassa oleva laki

(4 § lisätään)

Ehdotus

Henkilöliikennepalvelut

4§

Ilma-aluksesta, matkustajasta ja tavarasta huolehtiminen

Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö ovat velvollisia huolehtimaan ilma-aluksesta sekä matkustajasta ja tavarasta, joita ilma-aluksessa kuljetetaan. Jos ilma-alus joutuu hätään, päällikön ja miehistön on käytettävissä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

2 luku

(2 a § lisätään)

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

2 a §

Puolesta-asiointi

Liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan tai annettava muun sähköisen asiointikanavan kautta pääsy järjestelmään ja mahdollistettava se, että pääsyyn oikeutettu liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja hankkii palvelun käyttäjän pyynnöstä hänen puolestaan lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita hyödyntäen palvelun käyttäjän olemassa olevalla käyttäjätulilla olevia tunniste- ja käyttäjätietoja.

Liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskijan on annettava liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle rajapinnan tai muun sähköisen asiointikanavan kautta pääsy järjestelmään ja mahdollistettava se, että pääsyyn oikeutettu liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja hankkii palvelun käyttäjän

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

pyynnöstä hänen puolestaan alennuksen, korvauksen tai muun erityisehdon käyttämiseen oikeuttavia lipputuotteita tai muita palvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita hyödyn-täen palvelun käyttäjän palvelussa olevia tunniste- ja käyttäjätietoja. Jos alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjänä on muu taho kuin lipun liikkeelle laskija, rekisterin ylläpitäjän ja lipun liikkeelle laskijan on yhdessä huolehdittava siitä, että määräytymisperusteeseen liittyvät tiedot ovat käytettävissä siinä määrin kuin on tarpeen puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetun puolesta-asiointitapahtuman yhteydessä saa henkilö-tietoja käsitellä ainoastaan siinä määrin kuin on tarpeen henkilöllisyyden varmistamiseksi ja puolesta-asiointitapahtuman toteuttamiseksi. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, henkilöllisyys on voitava varmistaa erityisen luotettavalla tavalla, kun puolesta-asiointisuhde perustetaan tai sitä muutetaan olennaisesti. Myös puolesta-asiointitapahtuman yhteydessä henkilöllisyys on voitava varmistaa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetulla liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalla ja näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavalla toimijalla sekä 2 momentissa tarkoitetulla liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskijalla on oikeus arvioida pääsyyn oikeutetun liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan luotettavuus ennalta asetettujen arviointikriteerien ja ehtojen mukaan. Pääsyä tietoihin ei saa evätä, jos pääsyä hakevalla toimijalla on toimintaan viranomaisen tai viranomaisen valtuuttaman kolmannen osapuolen vastaavaa tarkoitusta varten myöntämä lupa, hyväksyntä, auditointi tai sertifiointi tai sen toiminnan on muutoin osoitettu vastaavan yleisesti käytettyä standardia tai alan yleisesti hyväksytyjä ehtoja. Jos pääsy evätään, on pääsyä hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Edellä 1 momentissa tarkoitettu liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja ja näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija sekä 2 momentissa tarkoitettu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon sisältävän lipun liikkeelle laskija, joka tarjoaa vain muita kuin IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettua toimivaltaisen viranomaisen tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden mainitun lain mukaisesti hankkimia henkilöliikenteen kuljetuspalveluita, voi poiketa 1 tai 2 momentin vaatimuksesta, jos sen toteuttaminen ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta.

Rajapinnan avaamiseen 1 ja 2 momentin mukaisesti veloitettun palvelutarjoajan ja rajapintaa hyödyntävän liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä yhteistyötä tarvittavien käytännön järjestelyjen mahdollistamiseksi. Pääsyn on oltava riittävän laaja, jotta liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajat voivat tarjota palvelujaan esteettä ja tehokkaasti.

4 §

4 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Edellä 1, 2 ja 2 a §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Edellä 1, 2 ja 2 a §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen veloitettujen palvelutarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta. Edellä 2 a §:ssä tarkoitettua pääsyyn oikeutettua liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on

Voimassa oleva laki

Ehdotus

huolehdittava oman palvelunsa tietoturvan ja tietosuojan tasosta niin, että puolesta-asiointi voi tapahtua näitä vaarantamatta.

3 luku

3 Luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

2 §

2 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat

Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 45 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 40 päivää.

(4 momentti lisätään)

(5 momentti lisätään)

(6 momentti lisätään)

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 35 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 30 päivää.

Edellä 3 momentissa tarkoitettuja tarjousten jättämisen määräaikoja voidaan lyhentää viidellä päivällä, jos toimivaltainen viranomainen hyväksyy tarjousten jättämisen sähköisessä muodossa hankintalain 62 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla.

Edellä 3 momentissa säädettyjä määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perustelun kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää.

Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituk-

Voimassa oleva laki

8 §

Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus

Hankintaa koskevan päätöksen jälkeen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Sopimuksen pakollisesta sisällöstä säädetään mainitun asetuksen 4 artiklassa. Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä ja päätös panna täytäntöön aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun tarjouskilpailuun osallistunut liikenteenharjoittaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi. Sopimus voidaan kuitenkin tehdä tätä aikaisemminkin, jos sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä yleistä etua koskevasta pakottavasta syystä tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos hankintasopimus tehdään ainoan hyväksyttävän tarjouksen tehneen liikenteenharjoittajan kanssa eikä tarjouskilpailussa ole jäljellä muita tarjoajia tai ehdokkaita, joiden asemaan sopimuskuumppanin valinta vaikuttaa.

(11 § lisätään)

4 luku

Ehdotus

8 §

Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus

sen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

Hankintaa koskevan päätöksen jälkeen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Sopimuksen pakollisesta sisällöstä säädetään mainitun asetuksen 4 artiklassa. Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä ja päätös panna täytäntöön aikaisintaan 14 päivän kuluttua siitä, kun tarjouskilpailuun osallistunut liikenteenharjoittaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi. Sopimus voidaan kuitenkin tehdä tätä aikaisemminkin, jos sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä yleistä etua koskevasta pakottavasta syystä tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos hankintasopimus tehdään ainoan hyväksyttävän tarjouksen tehneen liikenteenharjoittajan kanssa eikä tarjouskilpailussa ole jäljellä muita tarjoajia tai ehdokkaita, joiden asemaan sopimuskuumppanin valinta vaikuttaa.

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

4 Luku

Voimassa oleva laki

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

3) kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

(5 luku lisätään)

(1 § lisätään)

(2 § lisätään)

Ehdotus

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

3) muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

5 Luku

Välitys- ja yhdistämispalvelut

1 §

Ilmoitusvelvollisuus

Välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä toiminnastaan ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa on kuvattava tarjottavat palvelut sekä annettava palveluntarjoajan yhteystiedot.

2 §

Välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajan erityinen tiedonantovelvollisuus

Sen lisäksi, mitä matkustajan oikeuksista muualla lainsäädännössä säädetään, välityspalvelujen ja yhdistämispalvelujen tarjoajan on annettava matkustajalle sopimuksen teon yhteydessä matkaketjun eri osiin kohdistuva tieto siitä, kenen puoleen matkustaja voi matkaketjun eri vaiheissa ja sen päätyttyä kääntyä, jos palvelu ei toteudu matkustajalle

Voimassa oleva laki

Ehdotus

annetun vahvistuksen mukaisena.

IV OSA

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

1 luku

Viranomaisten toiminta

Viranomaisten toiminta

(2 §:n 4 momentti lisätään)

2 §

Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikennevirasto avaa saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta.

4 §

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä *perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien* muodostamalla alueella;

7 §

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettujen toimivaltaiset viranomaiset

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettujen toimivaltaiset viranomaiset

Voimassa oleva laki

Kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 (EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus) tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

8 §

Kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä pyytävä viranomainen

Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EU:n tavaraliikennelupa-asetus) 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä komissiolta pyytää liikenne- ja viestintäministeriö. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

9 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta, Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan

Ehdotus

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

8 §

Kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä pyytävä viranomainen

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä komissiolta pyytää liikenne- ja viestintäministeriö. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

9 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksien osalta toimivaltaiset viranomaiset

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään *kuluttajariitalautakunnan ja Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 30 §:n 10 kohdan mukaisen lautakunnan toimivallasta, kuluttaja-asiamies ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat:*

Voimassa oleva laki

parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011 (EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus) 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Liikenteen turvallisuusvirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään tämän lain III osan 1 luvun säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

(9 §:n 3 momentti lisätään)

(9 §:n 4 momentti lisätään)

Ehdotus

1) EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen toimivaltainen viranomaiset;

2) matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosta vastaavien elinten;

3) rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen elinten;

4) matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toimivaltainen elinten.

Liikenteen turvallisuusvirasto on vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1107/2006 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu täytäntöönpanosta vastaava elin.

Kuluttaja-asiamies valvoo 2 momentissa mainittujen EU:n matkustajien oikeuksia koskevien asetusten noudattamista yleisesti kuluttajamatkustajien osalta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 2 ja 3 momentissa mainittujen asetusten noudattamista yleisesti liikematkustajien ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien osalta. Sen lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen antamaan ratkaisusuosituksen muiden kuin kuluttajan asemassa olevien matkustajien sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksia koskeviin valituksiin, jotka perustuvat EU:n matkustajien oikeuksia koskeviin asetuksiin. Liikenteen turvallisuusviraston antamasta ratkaisusuosituksesta ei voi valittaa.

Voimassa oleva laki

(9 §:n 5 momentti lisätään)

13 §

Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää Suomen ja toisen valtion kahdenväliseen sopimukseen perustuvat kuljetusluvut satunnaisen kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen linja-autolla ulkomailla ja kahdenkeskisiin sopimuksiin perustuvat valtakunnan rajan ylittävien reittien luvat.

(15 § lisätään)

Ehdotus

Liikenteen turvallisuusvirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään III osan 1 luvun säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.

13 §

Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää Suomen ja toisen valtion kahdenväliseen sopimukseen perustuvat kuljetusluvut satunnaisen kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen linja-autolla ulkomailla ja kahdenkeskisiin sopimuksiin perustuvat valtakunnan rajan ylittävien reittien luvat *sekä luvat tavarankuljetukseen.*

15 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaä käsittelevät ja valvovat viranomaiset

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii viranomaistehävistä seuraavien Euroopan unionin asetusten ja sopimuksen osalta:

- 1) ajopiirturiasetus;
- 2) ajo- ja lepoaika-asetus;
- 3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus, jäljempänä *AETR-sopimus.*

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjä-

Voimassa oleva laki

(16 § lisätään)

Ehdotus

kuljettajia koskevia II osan 4 luvun 8 – 11 §:n säännöksiä.

16 §

*Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä
tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset*

Opetus- ja kulttuuriministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Puolustusvoimat ovat tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia.

Opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta, mutta se voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle. Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä 5 §:n 3 momentissa tarkoitettua todistuksen antamisesta vastaa Opetushallituksen valvonnassa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 120 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu työelämätoimikunta.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa hyväksymissään koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen valvonnasta sekä koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.

Puolustusvoimat voi järjestää ja valvoa II osan 3 luvun 7 §:ssä tarkoitettua kokeen, jos koulutuskeskuksena on toiminut mainitun luvun 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävä yksikkö.

Edellä 2 – 4 momentissa tarkoitettulla val-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

vovalla viranomaisella viranomaisen ja sopimuksen perusteella tehtävää hoitavien edustajilla on valvonnan toteuttamiseksi oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Viranomaisen edustajilla on oikeus päästä seuraamaan koetta sen asianmukaisen toteuttamisen ja kulun varmistamiseksi. Koulutuskeskuksen on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvonnan järjestämisestä.

(17 § lisätään)

17 §

STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

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

Liikenteen turvallisuusviraston 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.

(18 § lisätään)

18 §

Eräiden lentomiestöasetuksessa tarkoitettujen lupien myöntäjät

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lentäjän lentomiehistöasetuksessa tarkoitetun lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen.

Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Hyväksytyt ilmailulääkäri tai työterveyslääkäri on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja matkustamomiehistön terveydentilatodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään.

2 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

1 §

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja EU:n asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitettua palvelun tarjoajan toimipaikan tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä tiloihin suorittaakseen tarkastuksen. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koske pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

(4 momentti lisätään)

2 Luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

1 §

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitettua palvelun tarjoajan toimipaikan tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin *liikennevälineisiin* sekä tiloihin suorittaakseen tarkastuksen. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koske pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa on noudatettava *hallintolain (434/2003) 39 §:ää*.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavaan osa-alueeseen. Vastuu valvonnasta säilyy Liikenteen turvalli-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(5 momentti lisätään)

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaanti-oikeus

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot II osan 1 luvussa tarkoitetun luvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, II osan 3 luvussa tarkoitetusta taksinkuljettajasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta organisaatiohenkilöstä tai mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitetusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

suusvirastolla. Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä sopimuksessa sovitaan tehtävien sisällöstä ja muista tehtävän hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja tehtäviä. Jos asiantuntija ei noudata tehtäviä hoitaessaan viraston ja asiantuntijan välistä sopimusta ja muuta valvonnan yhteydessä annettua ohjeistusta taikka muutoin laiminlyö tehtävien asianmukaisen hoitamisen tai toimii lainvastaisesti, viraston on sanottava irti sopimus asiantuntijan kanssa.

Ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus saada Liikenteen turvallisuusvirastolta suorittamista tehtävistä asianmukainen korvaus.

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaanti-oikeus

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäynnösten 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 tarkoitetusta organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitetusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. *Liikenteen turvallisuusvirastolla on edelleen oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitetusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 6 luvussa tarkoitetusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajas-*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ta, 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä III osan 5 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

3 §

3 §

Ajolupatehtävien hoitaminen

Oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettua ajolupatehtävän hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä tai julkisilta palvelun tarjoajilta siten kuin ajokorttilain (386/2011) 8 a—d §:ssä säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä henkilöluvan haltijan luvan saamiseksi edellytettävään kokeeseen, lääkärintarkastukseen tai muuhun tarkastukseen, jos on erityistä syytä epäillä, ettei hän täytä luvan myöntämiseksi ja voimassa pitämiseksi asetettuja tietoja, taitoja tai terveyttä koskevia edellytyksiä.

Henkilöluvan hakijan ja haltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Jos luvan haltijan kelpoisuuteen vaikuttavilla seikoilla on vaikutusta luvan haltijan edellytyksiin hoitaa tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä, luvan haltijan on ilmoitettava kelpoisuudessa tapahtuneista muutoksista työnantajalleen. Henkilöluvan hakija on velvollinen ilmoittamaan IV osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettulle rautatielääkärille, 2 §:ssä tarkoitettulle rautatiepsykologille, 3 §:ssä tarkoitettulle merimieslääkärille, 4 §:ssä tarkoitettulle ilmailulääkärille tai työterveyslääkärille tai Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa, sen mukaan, minkä lääkärin tai psykologin arviointia hänen kelpoisuutensa edellyttää.

Luvan hakija tai haltija vastaa 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(3 a § lisätään)

3 a §

Henkilölupa-asiakirjan katoaminen tai tuhoutuminen

Edellä II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja 13 §:ssä tarkoitettu ammattipätevyyskortti ja merkintä, sekä 7 luvun 3 §:ssä tarkoitettu kuljettajan lupakirja annetaan yhtenä alkuperäiskappaleena. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tällaisesta asiakirjasta kaksoiskappaleen, jos sen haltija on ilmoittanut asiakirjan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ja pyytää kaksoiskappaletta.

Jos II osan 10 luvun 3 §:ssä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus taikka 13 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ilmailun henkilölupa-asiakirja katoaa, varastetaan tai tuhoutuu, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tilalle uuden alkuperäistä vastaavan asiakirjan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset henkilöluvan kadonneeksi, varastetuksi tai tuhoutuneeksi ilmoittamisesta ja alkuperäisen asiakirjan mitätöinnistä.

4 §

4 §

*Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävien hoitaminen**Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*-----
(4 momentti lisätään)

(5 momentti lisätään)

Yrittäjäkuljettajan työaikaa koskevien II osan 4 luvun 8 – 11 §:n säännösten valvonnassa työsuojeluviranomainen noudattaa työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annettua lakia (44/2006).

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja AETR-sopimukseen liittyneiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät sekä mahdolliset muut rik-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

komuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi tarvittavat tiedot sekä ne tiedot rikkomuksista määrättyistä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja EU-oikeuden säännösten tai Suomen sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäilyistä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää tuossa valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta samat tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäilyn rikkomuksen selvittämiseksi.

(6 § lisätään)

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty VI osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitettua yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään.

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä, poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitos voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitos voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Poliisi voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että VI osan 2 luvun 2 b §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

(7 § lisätään)

7 §

Julkista valtaa käyttävän henkilön vastuusta

Edellä II osan 3 luvun 11 §:ssä tarkoitettuun kokeen arvioijaan, 8 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun näytön vastaanottajaan sekä tämän osan 1 luvun 18 §:ssä tarkoitettuun ilmailulääkäriin ja työterveyslääkäriin, tämän luvun 1 §:n 3 momentissa ja 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettuun henkilöön sovelletaan rikosioikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

(3 luku lisätään)

3 luku

Liikenteen lääkärijärjestelmä

(1 § lisätään)

1 §

Rautatielääkäriin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatielääkäriin enintään viideksi vuodeksi kuljettajien lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelppoisuuden arviointia varten, jos:

1) hakija on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) mukaisesti laillistettu lääkäri ja on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkäriin oikeudet;

2) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit sekä kuljettajan terveydentilaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa rautatielääkäriin hyväksynnän, jos rautatielääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitettut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatielääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

(2 § lisätään)

2 §

Rautatiepsykologin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatiepsykologin enintään viideksi vuodeksi kuljettajien psykologista henkilöarviointia varten, jos:

1) hakija on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain mukaisesti laillistettu psykologi;

2) hakijalla on riittävä työ- ja organisaatiopsykologian ja psykologisen henkilöarvioinnin tuntemus;

3) hakija on perehtynyt kuljettajan tehtävissä toimivilta vaadittavien psykologisten ominaisuuksien arviointiin ja hänellä on käytännön kokemusta psykologisten ominaisuuksien arvioinnista;

4) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit sekä kuljettajan tehtävissä vaadittavat psykologiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa rautatiepsykologin hyväksynnän, jos rautatiepsykologi täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rautatiepsykologien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

(3 § lisätään)

3 §

Merimieslääkäriin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta merimieslääkäriin enintään viideksi vuodeksi laivaväen lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelpoisuuden arviointia varten, jos:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1) hakija on terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain mukaisesti laillistettu lääkäri ja on saanut tehtävään soveltuvan erikoislääkärin oikeudet;

2) hakija on Suomessa suorittanut koulutuksen merialan työolosuhteista ja terveysvaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa merimieslääkärin hyväksynnän, jos merimieslääkäri täyttää I momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.

(4 § lisätään)

4 §

Ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen noudattaen lentomiehistöasetusta.

(5 § lisätään)

5§

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Henkilöluvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen 1, 3 ja 4 §:ssä tarkoitetun lääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen sekä henkilöarvioinnin tehneen 2 §:ssä tarkoitetun psykologin on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos se epäilee ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa tarkoitettulla terveydenhuollon ammattihenkilöllä on salassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänen on ilmoitettava ilman aiheetonta viivytystä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos hän epäilee, että tämän terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta hänen toimintakykynsä.

Edellä 3 momentissa tarkoitettussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia; ja

2) mitä lisätoimenpiteitä ehdotetaan terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

(4 luku lisätään)

4 luku

**Julkisen hallintotehtävän antaminen
muulle toimijalle**

(1 § lisätään)

1 §

Tehtävien siirtäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi liikenteen lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomaisena sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita jäljempänä erikseen määriteltäviä hallintotehtäviä.

Tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenteen turvallisuusviraston hankkimaan palveluun.

Palvelujen hankintaan sovelletaan hankintalakiä, jos ainoastaan osa palveluntarjoajista voi osallistua tietyn palvelun tarjontaan.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(2 § lisätään)

2 §

Yleiset säännökset

Tässä luvussa tarkoitettuja julkisia hallinto-
tehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan
rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia
säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta sää-
detään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Palveluntarjoaja tai sen palveluksessa oleva
henkilö ei saa ilmaista sivulliselle tässä lu-
vussa tarkoitettua tehtävää hoitaessaan saa-
maansa salassa pidettävää tietoa.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää luette-
loa tässä luvussa tarkoitetuista palveluntarjo-
ajista.

Maksujen määräytymisen perusteista sää-
detään valtion maksuperustelaissa
(150/1992).

(3 § lisätään)

3 §

*Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät teh-
tävät*

Liikenteen turvallisuus virasto voi siirtää
seuraavat lupa- ja rekisteröintitoimintaan liit-
tyvät avustavat tehtävät:

- 1) hakemusasiakirjojen ja rekisteri-
ilmoitusten vastaanottaminen;
- 2) tietojen tallentaminen rekisteriin;
- 3) asiakirjojen lähettäminen digitoitavaksi
ja arkistoitavaksi Liikenteen turvallisuusvi-
rastolle;
- 4) todistusten, asiakirjojen ja tunnisteiden
tuottaminen ja antaminen asiakkaalle sekä
palautettavan kortin tai luvan vastaanottami-
nen;
- 5) tehtäviin liittyvien maksujen kerääminen
ja välittäminen Liikenteen turvallisuusviras-
tolle;
- 6) hakemusmenettelyihin ja rekisterinpi-
toon liittyvä neuvonta ja tietojen välittämi-
nen;
- 7) muut vastaavat tekniset tehtävät.

Palveluntarjoaja ei saa käsitellä sellaisia

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hakemuksia tai rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arviointia tai liikennevälineen lopullista poistoa rekisteristä, vaan sen tulee siirtää asia Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää ammattipätevyuden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyuden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää jakeluluontoisena pidettävän ajopiirturiasetuksessa tarkoitetun kuljettaja- ja yrityskorttien myöntämisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää seuraavat ilmailuun liittyvät II osan 13 luvun 2 §:ssä tarkoitetun pätevyuden todentamiseen liittyvät tehtävät:

- 1) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;
- 2) tarkastuslentäjän pätevyuden arviointi ja hyväksyntä.

(4 § lisätään)

4 §

Palveluntarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Palveluntarjoajan on oltava luotettava ja tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa sekä tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet ja henkilöstö sen mukaan kuin niistä erikseen säädetään.

Palveluntarjoajaa ei voida pitää luotettavana, jos tämä on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana, tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen tai katsoa osoit-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palveluntarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määräävässä asemassa olevia henkilöitä sekä tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä hoitavia henkilöitä.

Ajopiirturikorttien myöntäjä, sen palveluksessa oleva tai palvelun tuottajaan muutoin riippuvuussuhteessa oleva ei saa harjoittaa kuljetuksia, joihin sovelletaan ajopiirturiasetusta, eikä tämä saa myöskään olla kaupallisesti, taloudellisesti tai muuten riippuvuussuhteessa tällaisia kuljetuksia harjoittavaan yhtiöön tai tällaista toimintaa harjoittavien muodostamaan yhteisöön, säätiöön tai julkisoikeudelliseen laitokseen.

Palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön ei sovelleta hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa niiden suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä.

(5 § lisätään)

5 §

Palveluntarjoajan kanssa tehtävä sopimus

Sen lisäksi mitä luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojasetus), jäljempänä *Euroopan unionin yleinen tietosuojasetus*, 28 artiklan 3 kohdassa säädetään, palveluntarjoajan kanssa tehtävässä sopimuksessa on sovittava ainakin:

- 1) muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista palveluntarjoajan tehtävistä;
- 2) sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden;
- 3) palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista;
- 4) tehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä;
- 5) toimintaan liittyvien asiakirjojen säilyt-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tämisestä ja arkistoinnista;

6) maksujen perimisestä ja tilittämisestä;

7) valvonnan palveluntuottajalle asettamista vaatimuksista ja havaituista puutteista ja laiminlyönneistä aiheutuvista seuraamuksista;

8) palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta sellaisista muutoksista tehtävien hoitamisessa, joilla voi olla olennaista vaikutusta tehtävien asianmukaiseen hoitamiseen;

9) Liikenteen turvallisuusviraston palveluntarjoajalle maksamasta korvauksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi irtisanoa tai purkaa sopimuksen, jos palveluntarjoaja ei enää täytä siihen kohdistuvia yleisiä vaatimuksia tai jos palveluntarjoaja olennaisesti laiminlyö sopimuksessa sovittujen tehtävien suorittamisen tai muutoin rikkoo sopimusta tai toimii olennaisesti tai toistuvasti lainvastaisesti.

Palveluntarjoajan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla olennaista vaikutusta sille uskottujen tehtävien hoitamiseen.

(6 § lisätään)

6 §

Muut siirrettävät tehtävät

Sen lisäksi, mitä tässä luvussa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäisen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille noudattaen, mitä EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään.

(7 § lisätään)

7 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo palveluntarjoajien toimintaa. Virastolla on oikeus tehdä valvontaa varten tarkastuksia palveluntarjoajan toimitiloissa ja saada salassapi-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tosäännösten estämättä tietoja palvelutehtäviin liittyvistä asiakirjoista. Valvontaa ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Toimitilojen tarkastuksessa noudatetaan hallintolain 39 §:ää.

V OSA

LIIKENTEEN REKISTERIT

1 luku

Liikenneluparekisteri

1 §

Rekisterin tarkoitus ja rekisteriviranomainen

Liikenneluparekisteri on tässä laissa tarkoitettuja lupia ja II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitettuja rekisteröitymisiä varten ylläpidettävä valtakunnallinen rekisteri, jossa on julkisia ja käyttörajoitteisia tietoja sisältävät osat.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää liikenneluparekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tai lain nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Henkilö- ja tavaraliikennelupaan liittyviin rekisteritietoihin ja niiden luovuttamiseen sovelletaan lisäksi mitä EU:n liikenteenhar-

V OSA

LIIKENNEASIOIDEN REKISTERI

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

1) toiminnanharjoittajaluista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;

*2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (**liikenneväline**);*

3) henkilöluvista.

*Liikenneasioiden rekisteriä pidetään liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi, liikenteen turvallisuuden parantamiseksi, liikennevälineiden ja niihin liittyvän verotuksen ja kiinnitysten yksilöimiseksi, ympäristöhaittojen vähentämiseksi, liikkumispalveluiden kehittämisen sekä niiden käyttämisen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, henkilön omien tietojen hallintaan (**omadata**) perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi, liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi ja kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi.*

Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekiste-

Voimassa oleva laki

joittaja-asetuksen 16 artiklassa säädetään.

2 §

Rekisteriin merkittävät tiedot

Liikenneluparekisterin julkiseen osaan merkitään tiedot myönnettyistä ja peruutetuista luvista sekä lupia koskevista muutoksista. Lisäksi julkiseen osaan merkitään lupanhaltijan nimi ja yhteystiedot, yrityksen yritys- ja yhteisötunnus, lupatunnus sekä tieto luvan voimassaoloajasta. Liikenteestä vastaavan henkilön osalta rekisteriin merkitään hänen nimensä ja yhteystietonsa. Luonnollisen henkilön yhteystiedoilla tarkoitetaan sellaisia tietoja, joiden avulla hänet voidaan tavoittaa virka-aikana.

Liikenneluparekisterin käyttörajoitteeseen osaan tallennetaan tiedot oikeushenkilön toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista. Luonnollisista henkilöistä käyttörajoitteeseen osaan tallennetaan henkilötunnus taikka henkilötunnuksen puuttuessa tieto syntymäajasta, tieto syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta sekä tieto kotikunnasta, kotiosoitteesta, äidin- ja asiointikielestä ja henkilön kuolemasta. Yrityksen osalta tallennetaan vastaavat tiedot. Rekisterin käyttörajoitteeseen osaan tallennetaan myös seuraavat tiedot, sillä osin kuin tietojen tallentaminen on tarpeen Liikenteen turvallisuusvirastolle laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi:

1) II osan 1 luvun 34 §:ssä tarkoitettuja luvan myöntämisen edellytyksiä ja II osan 1 luvun 67 §:ssä tarkoitettua hyvämaineisuutta koskevat tiedot,

2) tieto siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi,

3) IV osan I luvun 5 §:ssä tarkoitettua amatillisen pätevyyden osoittamista koskevat tiedot,

4) Liikenteen turvallisuusviraston IV osan

Ehdotus

riä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeus

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada 1 §:n 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen lupien hakijoilta ja haltijoilta, ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavilta sekä liikennevälineiden omistajilta, haltijoilta tai käyttäjiltä rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot.

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot seuraavilta tahoilta:

1) liikennevälineiden ja niiden moottoreiden valmistajalta ja maahantuojalta sekä näiden edustajalta;

2) oppilaitokselta, kouluttajalta ja näytön vastaanottajalta;

3) lääkäriltä ja psykologilta ja sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavalta yhteisöltä ja laitokselta;

4) lupakirjan ja kortin valmistajalta ja käsitteijältä;

5) Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyksliikennettä harjoittavalta;

6) rekisteröintitehtäviä suorittavalta, katsastustoiminnan harjoittajalta, yksittäishyväksyntöjä myöntävältä sekä muulta Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppanilta;

7) liikennevakuutuskeskukselta ja vakuutusyhtiöltä;

8) laivanisännältä ja varustamolta.

Sen lisäksi, mitä IV osan 2 luvun 2 §:n 3 momentissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada muulta viranomaiselta ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalta kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjen rekisterinpitoon liittyvien tehtä-

Voimassa oleva laki

2 luvun 2 ja 4 §:n nojalla saamat tiedot, sekä 5) tiedot VI osan 1 luvussa tarkoitetuista hallinnollisista seuraamuksista.

Liikenneluparekisterin käyttörajoitteeseen osaan merkitään 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot luvan hakijasta. Edelleen liikenneluparekisterin käyttörajoitteeseen osaan merkitään tiedot II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta palveluntarjoajasta. Luonnollisesta henkilöstä tallennetaan tällöin nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot mukaan lukien kotiosoite. Oikeushenkilöstä tallennetaan nimi, yritys- ja yhteisötunnus ja yhteystiedot.

(4 momentti lisätään)

(5 momentti lisätään)

(6 momentti lisätään)

3 §

Tietojen säilyttäminen

Liikenneluparekisteriin merkityt tiedot säilytetään kaksi vuotta luvan peruuttamisesta tai henkilö- tai tavaraliikenneluvan päättymisestä, ellei tietojen muusta säilyttämisajasta toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusviraston IV osan 2 luvun 2 §:n 4 momentin rikos- ja sakkorekisteristä sekä poliisiasiain tietojärjestelmästä saamat tiedot on kuitenkin poistettava rekisteristä heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi.

(2 momentti lisätään)

Ehdotus

viensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikos- ja sakkorekisteriä.

Tiedonsaantioikeus koskee myös rikos- ja sakkorekisteristä saatavia tietoja lainvoimaisista seuraamuksista, jotka tavara- tai linjautoliikenteen kotimaisen tai ulkomaisen yhteisöliikenneluvan haltijalle tai sen hallinnassa olevan ajoneuvon kuljettajalle Suomessa on määrätty, kansainvälisen tiedonvaihdon mahdollistamiseksi sen mukaan kuin sitä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus edellä 1 – 4 momentissa tarkoitettujen tietojen saantiin salassapitosäännösten estämättä.

Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Tiedot on toimitettava ilman aiheetonta viivytystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen toimittamisen tavoista.

3 §

Muutokset rekisteritietoihin

Edellä 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettun tahon on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista rekisteriin merkityissä tiedoissa sekä toiminnan lopettamisesta, ellei tietoja ole pitänyt ilmoittaa muussa laissa olevan säännöksen nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus oma-aloitteisesti merkitä puuttuvat tiedot rekisteriin tai korjata virheelliset tiedot. Jos virhe johtuu ilmoitusvelvollisen toimenpiteestä, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä tältä virheen korjaamisesta aiheutuneet kustannukset.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

4 §

Tietojen luovuttaminen

Liikenneluparekisterin julkisesta osasta luvanhaltijana olevan yrityksen tai yhteisön nimi, voimassa olevaa lupaa koskevat tiedot sekä yleiseen käyttöön tarkoitetut yhteystiedot voidaan saattaa sellaisinaan julkisiksi sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rekisterin käyttörajoitteisesta osasta toiselle viranomaiselle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto ei voi kuitenkaan luovuttaa sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka se on saanut IV osan 2 luvun 2 §:n 4 momentin nojalla rikostai sakkorekisteristä taikka poliisiasiain tietojärjestelmästä.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, rekisteriin kuuluvien tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

Väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto ei estä henkilötietojen luovuttamista liikenneluparekisteristä viranomaisille. Viranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa turvakiellosta säädetään väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennuspalveluista annetun lain (661/2009) 37 §:n 2 momentissa.

5 §

Muutoksista ilmoittaminen

Liikenneluvanhaltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista yhteystiedoissaan ja muutoksista liikenteestä vastaavan henkilön yhteystie-

Voimassa oleva laki

doissa. Samoin on ilmoitettava oikeushenkilön vastuunalaisiin yhtiömiehiin liittyvistä muutoksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

(2 luku lisätään)

(1 § lisätään)

Ehdotus

2 luku

Rekisterin tietosisältö

1 §

Yleiset rekisteriin tallennettavat tiedot

Luonnollisista henkilöistä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen sekä henkilötunnuksen tai syntymäajan, jos henkilötunnusta ei ole;
- 2) sukupuolen;
- 3) syntymäkunnan, syntymävaltion ja kansalaisuuden;
- 4) osoitteen ja muun yhteystiedon;
- 5) kotikunnan;
- 6) äidinkielen ja asiointikielen;
- 7) tiedon henkilön kuolemasta;
- 8) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen;
- 9) yritys- ja yhteisötunnuksen, jos henkilö on yksityinen elinkeinonharjoittaja.

Oikeushenkilöstä rekisteriin saa tallentaa:

- 1) nimen, aputoiminimen sekä yritys- ja yhteisötunnuksen;
- 2) kotipaikan;
- 3) osoitteen ja muut yhteystiedot;
- 4) asiointikielen
- 5) tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa lisäksi rekisterin käyttötarkoituksen kannalta välttämättömät tiedot luonnollisten henkilöiden, oikeushenkilöiden tai liikennevälineiden:

- 1) vakuutuksista;
- 2) lakisääteisistä maksuista, veroista ja niiden suorittamisesta;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

- 3) kiinnityksistä;
- 4) konkurssista, velkajärjestelystä, yritys-saneerauksesta, ulosotosta, takavarikosta ja vakuustakavarikosta;
- 5) valtuutuksista;
- 6) tieliikenteen valvontalaitteiden korttitiedoista;
- 7) suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista;
- 8) vammaisen pysäköintiluvasta.

Rekisteriin saa tallentaa Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokielloista ja muista vastaavista seuraamuksista, Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävänsä johdosta määrittämistä seuraamuksista sekä muut valvontatoimintaan liittyvät tiedot.

Edellä 1–4 momenteissa tarkoitettujen tietojen jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallentamatta, jos tieto on saatavissa reaaliaikaisesti toisen viranomaisen rekisteristä, ellei tiedon tallentaminen ole teknisistä syistä tarkoituksenmukaista.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa tallentaa rekisteriin 1 luvun 2 §:ssä tarkoitettujen tiedonsaantioikeuden nojalla saamansa tiedot.

(2 § lisätään)

2 §

Toiminnanharjoittelulupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, toiminnanharjoitteluluvasta ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myöntämisestä ja peruutetusta luvasta sekä sen sisällöstä, lupahdoista, lupatunnuksesta, voimassaoloajasta ja muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja sen käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) ilmoituksenvaraista toimintaa koskevat tiedot sekä ilmoituksen käsittelyä koskevat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja ilmoituksenvarai-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(3 § lisätään)

seen toimintaan liittyvän rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;

5) tiedon siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi;

6) poikkeamailmoitustiedot.

3 §

Liikennevälinettä koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, liikennevälineestä saa tallentaa rekisteriin:

1) tekniset ja kaupalliset tiedot;

2) rekisteritunnuksen ja muut yksilöinti- ja numerointitiedot;

3) tiedon kotipaikasta ja käyttöalueesta;

4) rakennustiedot;

5) historiatiedot;

6) hyväksyntä-, katsastus- ja luokitustiedot sekä muut teknisiä tarkastuksia koskevat tiedot;

7) tiedon viranomaistarkastuksista;

8) tiedon omistajasta, haltijasta, käyttäjästä sekä muu rekisteröintitieto;

9) käyttöönotto- ja käytöstä poistotiedot ja väliaikaista käyttöä koskevat tiedot;

10) käyttötarkoitus- ja hallintatiedot;

11) käyttörajoitusta ja -kieltoa koskevat tiedot;

12) kunnossapitoa koskevat tiedot ja siitä vastaavat tahot;

13) anastustiedot.

(4 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikennevälinettä koskevista tallennettavista teknisluontoisista tiedoista.

4 §

Henkilölupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, henkilöluvasta saa rekisteriin tallentaa:

1) tiedon myönnetystä ja peruutetuista lu-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

vasta, siihen liittyvistä ehdoista ja erivapauksista, yksilöintitunnuksesta, voimassaoloajasta, muutoksista sekä tiedot evätyistä lupahakemuksista,

2) tiedon luvan myöntäjästä ja sen sijaintivaltiosta;

3) luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai pätevyuden hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot, koulutus- ja kokemustiedot sekä tiedot kokeista ja arvioinneista;

4) tiedon tarvittavasta kielitaidosta;

5) terveydentilatiedot ja lääkärin- ja psykologin tarkastuksia koskevat tiedot;

6) tiedon lupien, kelpoisuuksien, hyväksyntöjen ja pätevyyskäsittelyä vastaavien korttien, kirjojen ja todistusten myöntämisestä, peruuttamisesta, katoamisesta ja tuhoutumisesta;

7) muut Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisten sopimuksien mukaan liikenteen viranomaisen rekistereihin kirjattavat tiedot.

(5 § lisätään)

5 §

Kielto muuttaa liikennevälineeseen liittyviä rekisteritietoja

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikennevälineeseen liittyvien rekisteritietojen muuttamisen määrääjäksi ja tehdä tästä merkinnän rekisteriin, jos se saa tiedon liikennevälineen omistusoikeutta tai yksilöintitietoa koskevasta ilmeisestä epäselvyydestä.

(6 § lisätään)

6 §

Tietojen säilyttäminen ja poistaminen

Jollei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu, rekisteriin merkityt tiedot poistetaan seuraavasti:

1) toiminnanharjoittelulupia koskevat tiedot 6 vuotta luvan peruuttamisesta tai luvan päättymisestä;

2) liikennevälineeseen liittyvät henkilötiedot 10 vuoden kuluttua siitä, kun liikenneväline on lopullisesti poistettu rekisteristä;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3) henkilölupia koskevat tiedot sen jälkeen kun henkilötieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi, kuitenkin viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun luvan voimassaolo on päättynyt;

4) 3 kohdasta poiketen rautateiden kelpoisuustiedot 10 vuoden kuluttua luvan voimassaolon päättymisestä;

5) 3 kohdasta poiketen merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot 70 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä;

6) henkilötiedot viimeistään 10 vuoden kuluttua henkilön kuolemasta, jollei tietoja ole jo muulla perusteella poistettu;

7) rikoksia ja niihin liittyviä seuraamuksia koskevat tiedot heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi tai viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman;

8) virheelliseksi todettu ja merkitty tieto 5 vuotta virheen havaitsemisesta, jos tiedon säilyttäminen on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai rekisterinpitäjän oikeuksien turvaamiseksi;

9) rekisteröidylle asetettu toimintakielto tai muu Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemää hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto 10 vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;

10) rekisteröidyn terveydentilaa koskevat tiedot, kun terveydentilatieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, liikennevälineen tiedot säilytetään pysyvästi.

Sen estämättä mitä edellä tässä pykälässä säädetään tietojen poistamisesta, rekisterissä oleva tieto voidaan jättää poistamatta, jos tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi.

(3 luku lisätään)

(1 § lisätään)

3 Luku

Tietojen luovuttaminen

1 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(2 § lisätään)

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan kautta, katseluyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

2 §

Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

Seuraavat tiedot ovat yleisesti käsiteltävissä:

1) tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvasta, luvan yksilöintitunnuksesta, luvan haltijan nimestä ja toiminnanharjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista sekä ilmoituksevaraisen toiminnan osalta vastaavat tiedot,

2) rekisteriin tallennetut tiedot siten, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin.

(3 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii siitä, että 1 momentissa tarkoitetut tiedot ovat ajantasaisina saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi.

3 §

Julkisten tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perus-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

teella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteiden perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta;

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta.

(4 § lisätään)

Edellä 1 momentin 2 kohdan perusteella saadaan luovuttaa rajoitetusti tieto myös liikennevälineen entisestä omistajasta tai haltijasta.

4 §

Julkisten tietojen luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuja luovutettavia tietoja liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin seuraavasti:

1) liikennepalveluiden tarjoamiseen ja kehittämiseen;

2) mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun;

3) asiakasrekisterin yhteystietojen ja liikennevälineen tietojen päivittämiseen;

4) muihin vastaaviin rekisterinpitäjän hyväksymiin tarkoituksiin.

Luovutettuja tietoja saa käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tietoja saa luovuttaa edelleen tai muuten antaa sivulliselle vain, jos siitä on säädetty laissa, luovutus perustuu Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön, tai jos Liikenteen turvallisuusviraston on antanut siihen luvan.

(5 § lisätään)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

Tietojen luovuttaminen kehitys- ja innovaatiotoimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto saa, sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, luovuttaa yksittäistapauksissa liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja tietoja sellaista kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, jonka tavoitteena on liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittäminen ja tarjoaminen, liikennejärjestelmää ja -palveluita koskevan tietoisuuden ja ymmärryksen lisääminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen edistäminen. Salassa pidettäviä tietoja saa luovuttaa ainoastaan henkilön suostumuksella tai sellaisessa muodossa, että niitä ei voida yhdistää yksittäiseen henkilöön. Liikenteen turvallisuusviraston rikos- tai sakkorekisteristä saamia tietoja saa luovuttaa ainoastaan sellaisessa muodossa, että niitä ei voida yhdistää yksittäiseen henkilöön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan sellaiseen rekisterissä olevien tietojen käsittelyyn, joka suoritetaan pelkästään koneellisesti, jos käsittelyn lopputulos sisältää ainoastaan sellaista tietoa, jota ei voida yhdistää yksittäiseen henkilöön. Tietoja ei saa käsittelyn aikana tallentaa muutoin kuin väliaikaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava riittävä selvitys, jonka perusteella virasto voi varmistua pyydettyjen tietojen tarpeellisuudesta käyttötarkoitusta huomioiden, tietojen turvallisesta käsittelystä ja hakijan luotettavuudesta.

Luovutettuja tietoja saa käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tiedot on poistettava heti, kun ne eivät enää ole tarpeen käyttötarkoitusta varten. Tietoja ei saa luovuttaa edelleen.

(6 § lisätään)

6 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tietojen luovuttaminen muulle viranomaiselle ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalle

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rekisteristä toiselle viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa kuitenkaan luovuttaa sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka se on saanut rikos- tai sakkorekisteristä, ellei muualla laissa ole toisin säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa rekisteristä tietoja ulkomaan viranomaisille tai viranomaistehtäviä varten, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan yhteisön lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen. Jos henkilötietoja siirretään ETA-alueen ulkopuolelle, Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen V luvun edellytysten on täyttyävä. Liikenneasioiden rekisteristä tietoja saanut muu viranomainen saa luovuttaa tietoja edelleen samojen edellytysten täytyessä.

(7 § lisätään)

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto saa luovuttaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen palveluntarjoajalle, joka tarvitsee sen laissa säädettyä tai IV osan 4 luvussa tarkoitettua tehtävänsä varten.

7 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen

Luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen 2, 4 ja 5 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin. Lisäksi luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää yhteystietojensa luovuttaminen 3 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin.

Oikeushenkilöllä on oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen 5 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin.

Turvakiellon kohteena olevien tietojen kä-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(8 § lisätään)

sittelystä säädetään väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.

Edellä 1 - 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiekkot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston luovuttaessa 3 momentissa tarkoitettua luovutusrajoituksen alaista tietoa luovutuksen saajalle on samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta sekä tietojen käyttöä ja suojausta koskevat rajoitukset.

8 §

Henkilön omien tietojen hallinta

Liikenteen turvallisuusviraston on mahdollistettava rekisteröidyn omien tietojen hakeminen ja kopioiminen toiseen tietojärjestelmään avoimen rajapinnan välityksellä kone-luettavassa muodossa. Tämä ei koske sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on saanut rikos- tai sakkorekisteristä eikä valvonta- ja seuraamustietoja.

VI OSA

SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee tässä laissa tarkoitettuja luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille myönnettäviä lupia ja muita viranomaishyväksyntöjä.

VI OSA

SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §

Soveltamisala

Voimassa oleva laki

2 §

Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitettun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa luvan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa luvan, jos:

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tässä laissa tarkoitettun luvan haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitulla tavalla toistuvasti tai vakavasti jättää noudattamatta mainitussa kohdassa tarkoitettuja säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmevät seikat kokonaisuutena huomiodien voida pitää riittävänä.

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

Ehdotus

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Mitä 2 §:n 2 – 5 momentissa ja 2 c §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske tämän lain II osan 3 luvun 13 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

2 §

Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitettun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa luvan.

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 luvan haltijan 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.

Liikenteen turvallisuusvirasto 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.

Voimassa oleva laki

(2 a § lisätään)

Ehdotus

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.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitettuisissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

2 a §

Rautatieliikenteen lupien peruuttamiseen liittyviä erityissäännöksiä

Kun Liikenteen turvallisuusviraston harjonnassa on rautatieyrityksen toimiluvan peruuttaminen siksi, että luvan haltija ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvanhaltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava luvanhaltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvanhaltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutetta on pidettävä olennaisena, tai jos luvanhaltija on asetettu konkurssiin eikä luvanhaltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, viraston on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Todetessaan, ettei 1 momentissa tarkoitettu toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi samalla päättää, että rautatieliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rautatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei

Voimassa oleva laki

Ehdotus

saa kuitenkin antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava peruuttamastaan toimiluvasta Euroopan unionin rautatievirastolle. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee 1 momentissa tarkoitetun puutteen toisen Euroopan unionin myöntämässä toimiluvassa, viraston on välittömästi ilmoitettava tästä kyseisen jäsenvaltion toimilupaviranomaiselle.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa veturinkuljettajan luvan, on peruuttamista koskevasta päätöksestä viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossa olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Jos toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomainen on pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastoa peruuttamaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän veturinkuljettajan luvan tai tekemään lisätarkastuksia, viraston on ratkaistava asia neljän viikon kuluessa ja ilmoitettava päätöksestään pyynnön tehneelle toimivaltaiselle viranomaiselle, Euroopan komissiolle sekä muiden ETA- valtioiden toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on peruuttanut kuljettajan luvan, viraston on ilmoitettava sen takaisin saamista koskevat menettelyt.

(2 b § lisätään)

2 b §

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa ajopiirturikortin.

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan peruuttaa, jos sen haltija ei enää täytä kortin myöntämisen edellytyksiä, eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetussa määräajassa. Kortti voidaan peruuttaa myös, jos sitä käytetään vastoin sille säädettyä käyttötarkoitusta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Kuljettajakortti peruutetaan noudattaen ajopiirturiasetuksen 26 artiklan 7 kohtaa.

Yrityskortti voidaan peruuttaa, jos:

(2 c § lisätään)

1) sen haltija ei enää täytä yrityskortin myöntämisen edellytyksiä, eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) yrityksen hallussa oleva kortti on saatu väärin ilmoitusten tai väärennettyjen asiakirjojen perusteella; taikka

3) yritys on käyttänyt toisen yrityksen korttia tarkoituksenaan vaikeuttaa ajo- ja lepoaikojen valvontaa.

2 c §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan haltijalle ja tällaisen luvan haltijan Liikenteen turvallisuusvirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 2 §: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 laisassa tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenteen turvallisuusvirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

(3 a § lisätään)

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

3 a §

Menettely opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämän perustason ammattipätevyyskoulutusta tarjoavan koulutuskeskuksen hyväksymisen osalta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(3 b § lisätään)

Jos opetus- ja kulttuuriministeriön II osan 3 luvun 10 §:n mukaisesti hyväksymä koulutuskeskus ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä, koulutusta koskevia säännöksiä ei noudateta, taikka koulutusta ei hoideta hyväksymisen ehtojen mukaisesti tai muuten asianmukaisesti, koulutuskeskukselle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus. Jollei epäkohtia poisteta koulutuskeskuksen hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa, hyväksyminen on peruutettava. Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet ja laiminlyönnit on valvojan välittömästi saatettava hyväksymisestä päättäneen viranomaisen tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten.

3 b §

Menettely toisen valtion myöntämän veturinkuljettajan lupakirjan osalta

(3 c § lisätään)

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

Jos virasto on pyytänyt 1 momentin mukaisesti asianomaista toimivaltaista viranomaista peruuttamaan lupakirjan tai tekemään lisätarkastuksia, mutta tämän tekemä päätös ei täytä asianmukaisia perusteita, viraston on pyydetävä päätöksestä Euroopan komission lausunto ja pyydetävä komissiota tarvittaessa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin.

3 c §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää II

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 II osan 7 luvun 13 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on saattanut edellä 3 b §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ETA- valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kielloa kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 2 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyillä perusteilla määrätä, ettei Suomessa hyväksytyt ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

(3 d § lisätään)

3 d §

Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä

Rajavartiolaitoksen, poliisin ja Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama II osan 10 luvussa tarkoitettu pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen, ja toimitettava se viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta.

(3 e § lisätään)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Edellä 1 momentissa tarkoitettu pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen peruuttaminen on voimassa kunnes tuomioistuin on ratkaissut asian merilain (674/1994) 20 luvun 10 §:n nojalla.

3 e §

(3 f § lisätään)

Liikennöintiluvan raukeaminen

Edellä II osan 12 luvun 5 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos luvanhaltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

3 f §

(3 g § lisätään)

Menettelyt toisen valtion myöntämien lupien osalta

Jollei muussa laissa toisin säädetä tai kansainvälisestä velvoitteesta muuta seuraa, Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa toisen maan toimivaltaiselle viranomaiselle, jos sen on syytä epäillä, että tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevan toisen valtion myöntämän luvan haltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

3 g §

Muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustamisen peruuttaminen

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto havaitsee, että muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antama pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus ei enää täytä STCW-yleissopimuksen asettamia vaatimuksia, sen on ilmoitettava asiasta viipymättä Euroopan komissiolle.

5 §

Muutoksenhaku

Pätevyyskirjan tunnustaminen ja kelpoisuustodistus voidaan peruuttaa merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin 20 ar-

Edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettua

Voimassa oleva laki

korvauksen takaisinperintää, tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettua luvan peruuttamista, tämän luvun 3 §:ssä tarkoitettua uhkasakkoa, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa koskevaan päätökseen sekä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun tämän lain nojalla annettuun päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomaisen toisin määrää.

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, 155 ja 160—163 §:ssä, 165 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 167 ja 169 §:ssä säädetään oikeusturvakeinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain III osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua hankinta-asiassa. Hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetyn lisäksi 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 tarkoitettua seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhaus-

Ehdotus

tiklan mukaisesti.

5 §

Oikaisuvaatimus

Muuhun kuin tämän pykälän 2 - 4 momentissa sekä 6 ja 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua II osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, 8 luvun 2 §:ssä tarkoitettua näytön vastaanottajan, 11 luvun 1 §:ssä tarkoitettua merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua koulutusluvan haltijan sekä IV osan 1 luvun 18 §:ssä tarkoitettua ilmailulääkärin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkärin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua rautatielääkärin, 2 §:ssä tarkoitettua psykologin sekä 3 §:ssä tarkoitettua merimieslääkärin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Rautaliikenteen kuljettaja saa vaatia oikaisua rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla II osan 7 luvun 11 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu, Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Edellä IV osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettua palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Voimassa oleva laki

ta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun 154 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

(6 § lisätään)

Ehdotus

6 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Seuraaviin päätöksiin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään:

- 1) III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettu korvauksen takaisinperiminen;
- 2) 2 §:ssä tarkoitettu luvan peruuttaminen;
- 3) 4 §:ssä tarkoitettu uhkasakkoa, teettämishukkaa ja keskeyttämishukkaa koskeva päätös;
- 4) EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla tehty päätös;
- 5) opetus- ja kulttuuriministeriön koulutuskeskusta koskeva päätös,
- 6) poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös, mukaan lukien IV osan 1 luvun 9 §:n 2 momentissa tarkoitettujen asetusten noudattamisen tehosteeksi tämän luvun 4 §:n nojalla asetettu uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämishukka voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

(7 § lisätään)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Muutoksenhaussa opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 12 lukua.

7 §

(8 § lisätään)

Muutoksenhaku markkinaoikeuteen

Sääntelyelimen II osan 8 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitettussa asiassa tekemään päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

8 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

(9 § lisätään)

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Markkinaoikeuden 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

9 §

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, 165, 167 ja 169 §:ssä säädetään oikeusturva-keinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain III osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettussa hankinta-asiasa. Sen lisäksi mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Markkinaoikeuden päätöstä,

Voimassa oleva laki

(10 § lisätään)

2 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa taikka kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti taikka

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka tämän lain IV osan 1 luvun 12 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksis-

Ehdotus

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 määrittämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

10 §

Valitusosoitus henkilölupa-asioissa

Jos henkilölupa myönnetään hakemuksen mukaisesti ja hakijalle annetaan luvan todentamiseksi erillinen lupa-asiakirja, hakijalle ei anneta muuta päätöstä eikä valitusosoitusta.

2 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa taikka kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti,

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvä-

Voimassa oleva laki

sa edellytettyä lupaa, on tuomittava *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

3 §

Kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajolupaa, tai

2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin III osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Ehdotus

listä matkustajaliikennettä taikka tämän lain IV osan 1 luvun 13 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä lain II osan 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta;

5) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai II osan 12 luvun 2 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja on tuomittava *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

3 §

Ammattipätevyyssäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin III osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

3) rikkoo II osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä taikka 5 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta,

4) rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle IV osan 2 luvun 3 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikut-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tavista tekijöistä on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, **ammattipätevyysäännösten rikkomisesta sakkoon.**

Ammattipätevyysäännösten rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo II osan 10 luvun 3 - 9 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

2) rikkoo II osan 10 luvun 10 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä tai

3) rikkoo II osan 10 luvun 18 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämis- tai esittämisvelvollisuuden.

(lisätään 4 §)

4 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta:

1) harjoittaa tämän lain II osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman tässä laissa tarkoitettua hyväksyntää;

2) harjoittaa II osan 11 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman mainitun luvun 1 ja 3 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti; tai

3) harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman II osan 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta,

(lisätään 5 §)

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

5 §

Luvaton erityislentotoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa II osan 12 luvun 8 §:ssä tai lentotoiminta-asetuksessa tarkoitettua eri-

Voimassa oleva laki

(6 § lisätään)

Ehdotus

tyislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta erityislentotoiminnasta* sakkoon.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevia

1) ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä,

2) AETR-sopimuksen määräyksiä tai

3) II osan 4 luvun 5 §:n säännöksiä, on tuomittava *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo II osan 4 luvun 7 §:n säännöksiä; taikka

2) työnantaja tai tämän edustaja ja yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10 tai 16 artiklan säännöstä alaikärajoista tai kuljetusyriykselle asetetusta ajo- ja lepoaikaan liittyvästä velvollisuudesta, ajopiirturiasetuksen ajopiirturin tai sen sisältämän tiedon käsittelyä koskevaa 3 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 4 kohtaa, 9 artiklan 1 kohtaa, 21 artiklan 2 kohtaa, 23 artiklan 1 kohtaa, 32 artiklan 1, 3 tai 4 kohtaa, 33 artiklaa tai 37 artiklan 1 kohdan 1 ja 2 alakohtaa, AETR-sopimuksen 5 artiklaa kuljettajaa koskevista vaatimuksista tai 11 artiklaa poikkeuksellisista tilanteista taikka tämän lain II osan 4 luvun 5 tai 6 §:n säännöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Lain II osan 7 luvun 6 ja 8 § sekä III osan 2 luvun 2 a ja 4 § tulevat voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain II osan 12 luvun 9 §:n ja 13 luvun 1 §:n 2 momentin voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000);
- 2) ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki (541/2003);
- 3) ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annettu laki (629/2004);
- 4) kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksistä annettu laki (273/2007);
- 5) lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annettu laki (47/2009);
- 6) rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009); lain 19 - 20 §:ää sovelletaan kuitenkin 31 päivään joulukuuta 2018 saakka;
- 7) yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki (349/2013);
- 8) ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta annettu laki (175/2015).

Tämän lain voimaan tullessa taksiliikennelain (217/2007) mukaiset voimassa olevat taksiluvat säilyvät voimassa, mutta ne on uusittava tämän lain mukaisiksi taksiliikenneluviksi seuraavasti:

- 1) vuonna 2008 ja sitä ennen myönnettyt luvat viimeistään vuonna 2029;
- 2) vuonna 2009 ja vuonna 2010 myönnettyt luvat viimeistään vuonna 2030;
- 3) vuoden 2011 alusta 30 päivään kesäkuuta 2018 saakka myönnettyt luvat viimeistään vuonna 2031.

Tämän lain voimaan tullessa 5 momentissa tarkoitettujen lakien sekä ilmailulain (864/2014), kaupunkiraideliikenteestä annettun lain (1412/2015) ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) nojalla annetut voimassa olevat luvat, hyväksynnät, rekisteröinti-ilmoitukset, kiellot ja päätökset pysyvät voimassaolokansansa mukaisesti voimassa ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä kuitenkin niin, et-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tä:

1) ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyllä merimieslääkärillä on oikeus toimia merimieslääkärinä korkeintaan 1 päivään heinäkuuta 2020, jonka jälkeen lääkäriellä on oltava IV osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä;

2) Liikenteen turvallisuusviraston antamat rautatiealan asiantuntijalääkäreiden ja rautatieliikenteen työterveyshuollon työterveyslääkäreiden tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet hyväksynnit ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2018, jonka jälkeen heillä on oltava IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä;

3) rautatiejärjestelmässä myönnettyt terveydentilan erivapaudet kuljettajan tehtävään säilyvät voimassa asianomaisen luvan mukaisin edellytyksin, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto tai rautatielääkäri henkilölle tehtävän lääkärintarkastuksen tulosten perusteella muuta määrää.

Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla on oltava lupa ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Tämän lain voimaantullessa kuljettajan tehtäviä hoitavalta ei lupakirjan saamiseksi edellytetä II osan 7 luvun 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua suoritettua toisen asteen koulutusta.

Merenkulun koulutusta antavien II osan 11 luvun 1 §:ssä tarkoitettujen koulutuksen järjestäjien on haettava mainitussa pykälässä tarkoitettua hyväksyntää sekä mainitun luvun 3 §:ssä tarkoitettua koulutusten hyväksyntää vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta ja he saavat antaa mainitun pykälän mukaista merenkulun koulutusta ilman hyväksyntää siihen asti kunnes Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt päätöksen hyväksynnästä.

Ennen tämän lain voimaantuloa rautatiealan asiantuntijalääkärin taikka rautatieliikenteen työterveyshuollon työterveyslääkärin tehtävässä toiminut lääkäri voidaan hyväksyä IV osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti rautatielääkäriksi, vaikka hänellä ei olisi tehtävään soveltuvan erikoislääkärin oikeuksia.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Ennen tämän lain voimaantuloa merimieslääkärin tehtävässä toiminut lääkäri voidaan hyväksyä IV osan 3 luvun 3 §:n mukaisesti merimieslääkäriksi, vaikka hänellä ei ole tehtävään soveltuvan erikoislääkärin oikeuksia.

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.

2.

Laki**ajokorttilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajokorttilain (386/2011) 8 a – 8 d § sellaisina kuin ne ovat laissa 70/2015, sekä
muutetaan 3 §:n 6 kohta, 5 §:n 2 - 4 momentti, 9 §:n 4 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohta, 14 §:n 2 momentti, 24 §:n 6 momentti, 59 §:n 6 momentti, 65 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta ja 4 momentti, 73 a §:n 1 momentti, 81 §:n 4 momentti ja 101 §, sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 2 momentti, 9 §:n 4 momentti, 10 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohta, 14 §:n 2 momentti ja 24 §:n 6 momentti laissa 70/2015, 59 §:n 6 momentti ja 73 a §:n 1 momentti laissa 1081/2012 sekä 101 § laeissa 1081/2012 ja 70/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Määritelmiä**Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) *kuljettajan ammattipätevyydellä* kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevydestä annetussa laissa (273/2007), jäljempänä ammattipätevyyslaki, säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, *perustason ammattipätevyydellä* ammattipätevyyslaissa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä *linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla* ammattipätevyyslain 9 §:n mukaista perustutkintoa;

6) *kuljettajan ammattipätevyydellä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 4 §:ssä säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, *perustason ammattipätevyydellä* mainitussa luvussa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä *linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla* mainitun lain II osan 3 luvun 5 §:n 3 momentin mukaista perustutkintoa;

5 §

5 §

*Ikävaatimukset**Ikävaatimukset*

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokassa vaadita siltä, joka on mainitun ammattipätevyuden tuottavassa ammattipätevyyslain 6 §:ssä tarkoitettussa ammatil-

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on *liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 8 §:n 1 momen-*

Voimassa oleva laki

lisessa kuljettajakoulutuksessa ja jolla on mainitun pykälän 2 momentissa tarkoitettu hyväksymisasiakirja. C1E-, CE-, D1- ja D-luokassa vähimmäisiän lisäksi vaatimuksena on, että ajokortin saaja on saanut tämän lain 37 §:n 2 momentissa tarkoitettua harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen. (6.2.2015/70)

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista ammattipätevyyslain 6 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa kohdassa tarkoitettu opetussuunnitelmaperusteinen ammatillinen 120 opintoviikon linja-auton kuljettajan koulutus, josta opiskelija on suorittanut vähintään 60 opintoviikkoa henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan koulutusta ja saanut 280 tunnin linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 a alakohdan ikävaatimuksen.

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen ammattipätevyyslain 2 §:n 3 momentin 2 tai 3 kohdan tarkoituksessa pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

Ehdotus

tissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy perustason ammattipätevyuden suorittaminen muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainituissa 8 §:ssä tarkoitettua perustason ammattipätevyuden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy. C1E-, CE-, D1- ja D-luokassa vähimmäisiän lisäksi vaatimuksena on, että ajokortin saaja on saanut tämän lain 37 §:n 2 momentissa tarkoitettua harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 8 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimiseen tarkoitettua osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdan ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 3 §:n 3 momentin 2 tai 3 kohdan mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

8 a §

(8 a § kumotaan)

Ajokorttiluvan, ajokortin ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvä palvelutehtävä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia 8 §:n 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta. Palvelutehtävä voi sisältää hakemusasiakirjojen vastaanottamisen ja niiden tietojen kirjaamisen rekisteriin, joita hakemuksen käsittely edellyttää, ajokortti- ja lupamenettelyyn liittyvän neuvonnan, tietojen välittämisen hakijalle, haetun ajokortin tai luvan luovuttamisen, jollei sitä postiteta hakijalle, palautettavan ajokortin tai luvan vastaanottamisen sekä muut vastaavat hakemusmenettelyyn liittyvät tehtävät. Tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä ei voida hoitaa alihankkijaa käyttäen. Tässä pykälässä tarkoitettut tehtävät on suoritettava Suomessa.

Palvelujen hankintaan sovelletaan julkisista hankinnoista annettua lakia (348/2007) alihankintaa koskevia säännöksiä lukuun ottamatta. Edellä 1 momentissa säädetty tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenteen turvallisuusviraston hankkimaan palveluun.

Palvelun tuottajan on oltava luotettava ja tällä on oltava tehtävän hoitamisen edellyttämä henkilöstö sekä muut tekniset, taloudelliset ja toiminnalliset valmiudet ja valmiudet huolehtia tehtävän edellyttämästä tietoturvalisuudesta ja tietosuojasta.

Liikenteen turvallisuusviraston on sovittava palvelun tuottajan kanssa palvelutehtävän laajuudesta ja sen hoitamiseen liittyvistä muista vaatimuksista niin, että rekisterinpitäjän vastuut henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta toteutuvat myös palvelun tuottajan toiminnassa ja että hyvän hallinnon vaatimukset muutenkin toteutuvat. Liikenteen turvallisuusviraston on valvottava palvelun tuottajan toimintaa ja sillä on oikeus tehdä tarkastuksia paikoissa, joissa harjoitetaan tässä pykälässä tarkoitettua palvelutoimintaa.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Tarkastusta ei kuitenkaan saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Palvelun tuottajan on annettava valvonnassa tarvittavat tiedot ja järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että valvonta ja tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti.

Tässä pykälässä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoidettaessa noudatettavista hyvän hallinnon periaatteista säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), henkilötietolaissa (523/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003), hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003) ja saamen kielilaissa (1086/2003). Palvelun tuottajaan ja tämän palveluksessa olevaan sovelletaan näitä tehtäviä hoidettaessa rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

8 b §

(8 b § kumotaan)

Palvelutehtävää koskeva sopimus

Ajokorttilupia, ajokortteja ja muita lupia koskevan palvelutehtävän hoitamista koskevassa sopimuksessa on 8 a §:n 4 momentissa säädetyn palvelutehtävän laajuuden lisäksi sovittava ainakin:

- 1) palvelun tuottajan toimialueesta;
- 2) toimialueella sijaitsevien toimipaikkojen vähimmäismäärästä, sijainnista ja palveluajoista;
- 3) palvelutehtävän hoitamisen asettamista vaatimuksista toimitiloille, tietoliikenneyhteyksille, tietojärjestelmän tasolle ja tietoturvallisuudelle sekä laitteille, varusteille ja yleensä toiminnalle;
- 4) tehtäviä hoitavien henkilöiden riittävän ammattitaidon varmistamiseksi noudatettavasta menettelystä;
- 5) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä henkilötietojen suojan ja huolellisuusvelvoitteen toteutumiseksi tietojen kä-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sittelyssä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

6) toimintaan liittyvien asiakirjojen säilyttämisestä ja arkistoinnista;

7) lupamaksujen perimisessä ja tilittämisessä Liikenteen turvallisuusvirastolle noudatettavasta menettelystä;

8) korvauksesta, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto suorittaa palvelun tuottajalle ja sen suorittamistavasta;

9) sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden;

10) valvonnan palveluntuottajalle asettamista vaatimuksista ja havaituista puutteista ja laiminlyönneistä aiheutuvista seuraamuksista;

11) palvelun tuottajan ilmoitusvelvollisuudesta sellaisista muutoksista tehtävien hoitamisessa, joilla voi olla olennaista vaikutusta tehtävien asianmukaiseen hoitamiseen;

12) tehtävän asianmukaisen hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista ottaen huomioon viranomaisia velvoittavat tietoturvasuutta koskevat säännökset.

8 c §

(8 c § kumotaan)

Ajokorttilupia, ajokortteja ja eräitä muita lupia koskevan hakemusasian vireille saattaminen ja eräät ilmoitukset

Ajokorttilupaa, ajokorttia ja muuta 8 §:n 1 momentissa mainittua lupaa koskeva hakemus voidaan toimittaa sähköisesti tai Liikenteen turvallisuusviraston osoittamalle palveluntuottajalle.

Autokoululupaa koskeva hakemus tai tässä laissa säädetty autokoulutoimintaan liittyvä ilmoitus toimitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Jos 1 momentissa tarkoitettuun hakemukseen liitettävässä lääkärinlausunnossa on terveysvaatimusten täyttymistä koskevan merkinnän lisäksi muu hakijan terveydentilaa kuvaava tieto, liite voidaan palvelun tuotta-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

jalle luovuttamisen sijaan toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastoon sen jälkeen kun hakemus on laitettu vireille.

8 d §

(8 d § kumotaan)

Palvelun tuottajan luotettavuuden arviointi

Palvelun tuottajaa ei voida pitää 8 a §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla luotettavana, jos palvelun tuottaja, tai yhtiömuodossa toimivan palvelun tuottajan hallituksen tai hallintoneuvoston jäsen tai varajäsen, toimitusjohtaja, vastuunalainen yhtiömies tai avoimessa yhtiössä yhtiömies, taikka muussa määräävässä asemassa oleva henkilö on toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton hoitamaan 8 §:n 1 momentissa tarkoitettua tehtävää. Palvelun tuottajaa ei ainkaan voida pitää luotettavana, jos edellä mainittu henkilö on lainvoiman saaneella tuomiolla tuomittu viiden viimeisen vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai kolmen viimeisen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta, työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista, kuljettajantutkintotoimintaa, ajoneuvojen rekisteröintiä tai katsastusta koskevien taikka muita liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teon on katsottava osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton hoitamaan edellä tarkoitettua tehtävää.

Palvelun tuottaja vastaa siitä, että sen palveluksessa olevilla on tieto 8 §:n 1 momentissa tarkoitettujen lupatehtävien hoitamiseen liittyvistä vaatimuksista ja vastuista ja kyky toimia sen mukaisesti sekä siitä, että he ovat siten luotettavia kuin tässä tarkoitettujen lupatehtävien hoitamiseen vaaditaan.

Viranomaisen oikeudesta saada rikosrekisteritietoja luotettavuuden arvioimiseksi säädetään rikosrekisterilaissa (770/1993).

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 §

9 §

*Ajokorttiluvan hakeminen**Ajokorttiluvan hakeminen*

Ajokorttilupaa tai ajokorttia koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Jos hakemus raukeaa, tieto hakemuksesta poistetaan ajoneuvoliikennerekisteristä.

Ajokorttilupaa tai ajokorttia koskeva hakemus raukeaa, jos sitä ei hakijasta johtuvasta syystä ole voitu käsitellä vuoden kuluessa hakemuksen saapumisesta. Jos hakemus raukeaa, tieto hakemuksesta poistetaan *liikenneasioiden rekisteristä*.

10 §

10 §

*Hakemuksen liitteet**Hakemuksen liitteet*

Hakemukseen on liitettävä:

Hakemukseen on liitettävä:

2) valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä ajoneuvoliikennerekisteriin aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemukseen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen;

2) valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset lukuun ottamatta vaatimusta siitä, että valokuva on korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin otettu, jollei ajokortissa käytetä *liikenneasioiden rekisteriin* aiemmin tallennettua valokuvaa tai jos valokuvan liittäminen hakemukseen ei 31 §:n mukaan ole tarpeen;

3) hakijan nimikirjoitusnäyte, joka on digitoitavissa, jollei ajokortissa käytetä ajoneuvoliikennerekisteriin aiemmin tallennettua nimikirjoitusnäytettä;

3) hakijan nimikirjoitusnäyte, joka on digitoitavissa, jollei ajokortissa käytetä *liikenneasioiden rekisteriin* aiemmin tallennettua nimikirjoitusnäytettä;

14 §

14 §

*Ajokorttiluvan myöntäminen**Ajokorttiluvan myöntäminen*

Jos kysymyksessä on ulkomailla annetun ajokortin vaihtaminen uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, ajokorttiin on tehtävä merkintä vaihdon perusteena olevan ajokortin myöntäjistä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajokortin vaihtamisen vaatimuksista ja vaihdon perusteena olevan ajokortin tietojen merkitsemistavasta ajoneuvo-

Jos kysymyksessä on ulkomailla annetun ajokortin vaihtaminen uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, ajokorttiin on tehtävä merkintä vaihdon perusteena olevan ajokortin myöntäjistä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajokortin vaihtamisen vaatimuksista ja vaihdon perusteena olevan ajokortin tietojen merkitsemistavasta *liikenne-*

Voimassa oleva laki

liikennerekisteriin, niiden merkitsemisestä ajokorttiin ja muiden ajokortin tietojen merkitsemisestä.

24 §

Ajokortin luovuttamisen edellytykset

Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä vaihdon perusteena olevan ajokortin myöntäjistä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajokortin vaihtamisen vaatimuksista ja hakijalla ennestään olevan ajokortin tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin ja tietojen merkitsemisestä ajokorttiin.

59 §

Muussa kuin EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetusoikeus

EU- ja ETA-valtioissa annettujen ajokorttien vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvä ajo-oikeuksia, ajokortteja sekä niihin liittyviä tietoja ja toimenpiteitä koskeva tietojenvaihto toteutetaan ajoneuvoliikennerekisteristä Euroopan unionin ajokorttiverkostoa käyttäen.

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

2) tieliikennelain 105 a §:ssä tarkoitettuun

Ehdotus

asioiden rekisteriin, niiden merkitsemisestä ajokorttiin ja muiden ajokortin tietojen merkitsemisestä.

24 §

Ajokortin luovuttamisen edellytykset

Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun ajokortin perusteella annettavaan ajokorttiin on tehtävä merkintä vaihdon perusteena olevan ajokortin myöntäjistä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää ajokortin vaihtamisen vaatimuksista ja hakijalla ennestään olevan ajokortin tietojen tallentamisesta *liikenneasioiden rekisteriin* ja tietojen merkitsemisestä ajokorttiin.

59 §

Muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetusoikeus

EU- ja ETA-valtioissa annettujen ajokorttien vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvä ajo-oikeuksia, ajokortteja sekä niihin liittyviä tietoja ja toimenpiteitä koskeva tietojenvaihto toteutetaan *liikenneasioiden rekisteristä* Euroopan unionin ajokorttiverkostoa käyttäen.

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

2) liikenteen palveluista annetun lain VI

Voimassa oleva laki

tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle ajoneuvoliikennerekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitettun ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

73 a §

Ulkomailla annetun ajokortin haltijaa koskevat säännökset

Tämän lain säännöksiä ajokieltoon, väliaikaiseen ajokieltoon ja muuhun ajo-oikeuteen kohdistuvaan seuraamukseen määräämisestä, ajokortin luovuttamisesta poliisille ajo-oikeuteen kohdistuvan toimenpiteen johdosta ja ajokortin palauttamisesta haltijalleen sekä 101 §:n säännöksiä ajoneuvoliikennerekisteriin tehtävistä ilmoituksista sovelletaan myös ulkomailla annetun ajokortin haltijaan.

81 §

Toimintaa koskevat ilmoitukset

Tässä pykälässä tarkoitettut ilmoitukset tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

Ehdotus

osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle *liikenneasioiden rekisterin* tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitettun ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

73 a §

Ulkomailla annetun ajokortin haltijaa koskevat säännökset

Tämän lain säännöksiä ajokieltoon, väliaikaiseen ajokieltoon ja muuhun ajo-oikeuteen kohdistuvaan seuraamukseen määräämisestä, ajokortin luovuttamisesta poliisille ajo-oikeuteen kohdistuvan toimenpiteen johdosta ja ajokortin palauttamisesta haltijalleen sekä 101 §:n säännöksiä *liikenneasioiden rekisteriin* tehtävistä ilmoituksista sovelletaan myös ulkomailla annetun ajokortin haltijaan.

81 §

Toimintaa koskevat ilmoitukset

Tässä pykälässä tarkoitettut ilmoitukset tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään *liikenneasioiden rekisteriin*. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

Voimassa oleva laki

101 §

Ilmoitukset ajoneuvoliikennerekisteriin

Salassapitosäännösten estämättä poliisin on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin tieto:

- 1) ajokortin ehtojen ja rajoitusten muutoksista;
- 2) ajokorttiluokan muutoksesta;
- 3) liikenneopettajaluvan peruuttamisesta;
- 4) ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon taikka muun ajo-oikeuteen kohdistuvan seuraamuksen määräämisestä, ajokortin palauttamisesta ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen sekä ajokortin poliisin haltuun saamisesta tai saamatta jäämisestä;
- 5) opetus- ja harjoitusluvan peruuttamisesta.

Salassapitosäännösten estämättä tuomioistuimen on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin tieto 64 §:ssä mainitun rikoksen johdosta määräämistään rangaistuksesta, ajokiellosta tai ajokieltovaatimuksen hylkäämisestä, alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määräämisestä taikka ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta. Muutoksenhakuomioistuimen on ilmoitettava myös rangaistuksen määräämistä jättämisestä tai sitä koskevan syyteen hylkäämisestä, jos tuomioistuin on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä ajoneuvoliikennerekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tieto-järjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisuja päätösilmoitusjärjestelmään, josta se välitetään ajoneuvoliikennerekisteriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tämän pykälän 2 momenttia lukuun ottamatta antaa tarkempia määräyksiä tässä laissa tarkoitettujen ajoneuvoliikennerekisteri-ilmoitusten tekemisestä.

Ehdotus

101 §

Ilmoitukset liikenneasioiden rekisteriin

Salassapitosäännösten estämättä poliisin on ilmoitettava *liikenneasioiden rekisteriin* tieto:

- 1) ajokortin ehtojen ja rajoitusten muutoksista;
- 2) ajokorttiluokan muutoksesta;
- 3) liikenneopettajaluvan peruuttamisesta;
- 4) ajokiellon ja väliaikaisen ajokiellon sekä muun ajo-oikeuteen kohdistuvan seuraamuksen määräämisestä, ajokortin palauttamisesta ajokiellon ja väliaikaisen ajokiellon päättymisen jälkeen sekä ajokortin poliisin haltuun saamisesta ja saamatta jäämisestä;
- 5) opetus- ja harjoitusluvan peruuttamisesta.

Salassapitosäännösten estämättä tuomioistuimen on ilmoitettava *liikenneasioiden rekisteriin* tieto 64 §:ssä mainitun rikoksen johdosta määräämistään rangaistuksesta, ajokiellosta ja ajokieltovaatimuksen hylkäämisestä, alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määräämisestä sekä ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanosta. Muutoksenhakuomioistuimen on ilmoitettava myös rangaistuksen määräämistä jättämisestä ja sitä koskevan syyteen hylkäämisestä, jos tuomioistuin on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä *liikenneasioiden rekisterissä*. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tieto-järjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisuja päätösilmoitusjärjestelmään, josta se välitetään *liikenneasioiden rekisteriin*.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tämän pykälän 2 momenttia lukuun ottamatta antaa tarkempia määräyksiä tässä laissa tarkoitettujen *rekisteri-ilmoitusten* tekemisestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 7 §:n 1 momentin 10 kohta, 13 §:n 1 momentin 6 kohta, 45 §:n 1 momentti, 48 ja 49 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Katsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

Katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

10) hakijalla on asianmukaiset yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin;

10) hakijalla on asianmukaiset yhteydet *liikenneasioiden rekisteriin*;

13 §

13 §

Katsastusluvan hakeminen

Katsastusluvan hakeminen

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

Katsastuslupaa haetaan kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakemukseen on liitettävä:

6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;

6) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet *liikenneasioiden rekisteriin* ja miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta;

45 §

45 §

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olen-

Jos on ilmeistä, että katsastusluvan haltijan tai katsastajan katsastustoiminnassa on olen-

Voimassa oleva laki

naisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä ajoneuvoliikennerekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kieltäminen sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja ajoneuvoliikennerekisteristä katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle tai katsastajalle.

49 §

Salassapitovelvollisuus

Katsastusluvan haltija tai hakija taikka näiden palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle tietoonsa tullutta 9 ja 15 §:ssä tarkoitettua henkilön rikosta koskevaa tietoa, joka on

Ehdotus

naisia puutteita tai väärinkäytöksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi väliaikaisesti kieltää katsastusluvan haltijan katsastustoiminnan harjoittamisen ja katsastajan katsastusten suorittamisen sekä tarvittaessa estää katsastusluvan haltijaa tai katsastajaa käyttämästä *liikenneasioiden rekisteriä* ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kieltäminen sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

48 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä ja *liikenneasioiden rekisteristä* katsastusluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä, 10 ja 16 §:ssä tarkoitettua päätöksentekoa ja 6 luvussa tarkoitettua valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan salassapitosäännösten estämättä luovuttaa 43 §:ssä tarkoitettujen toimenpiteiden yhteydessä katsastusluvan haltijalle sekä 10 ja 16 §:ssä tarkoitettujen päätösten yhteydessä päätöstä pyytäneelle katsastusluvan hakijalle ja 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle ja katsastajalle.

49 §

Salassapitovelvollisuus

Katsastusluvan haltija tai hakija taikka näiden palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle tietoonsa tullutta 9 ja 15 §:ssä tarkoitettua henkilön rikosta koskevaa tietoa, joka on

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

saatu 48 §:n nojalla rikosrekisteristä tai ajoneuvoliikennerekisteristä.

Ehdotus

saatu 48 §:n nojalla rikosrekisteristä tai liikenneasioiden rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

4.

Laki**ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 8 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 8 §:n 2 momentti laissa 654/2011 ja 9 §:n 2 momentti ja 12 §:n 1 momentti laissa 1508/2011, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

8 §

Romuajoneuvon siirto

Kunta voi toimittaa siirtämänsä jätelain 48 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun tuotajavastuun piiriin kuuluvan romuajoneuvon suoraan jätelain 58 §:ssä tarkoitetulle kerääjälle tai käsittelijälle. Ennen kuin romuajoneuvo siirretään, siitä on ilmoitettava ajoneuvon ajoneuvoliikennerekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle ja haltijalle. Ilmoituksessa on kehoitettava siirtämään romuajoneuvo seitsemän päivän kuluessa uhalla, että ajoneuvo toimitetaan edellä tässä momentissa tarkoitetulla tavalla jätehuoltoon. Jos omistaja ei ole tiedossa, ilmoitus on kiinnitettävä romuajoneuvon näkyvälle paikalle.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on annettava varastosirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi ajoneuvoliikennerekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla siten kuin hallintolaissa

8 §

Romuajoneuvon siirto

Kunta voi toimittaa siirtämänsä jätelain 48 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun tuotajavastuun piiriin kuuluvan romuajoneuvon suoraan jätelain 58 §:ssä tarkoitetulle kerääjälle tai käsittelijälle. Ennen kuin romuajoneuvo siirretään, siitä on ilmoitettava ajoneuvon *liikenneasioiden rekisteriin* merkitylle viimeiselle omistajalle taikka muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle. Ilmoituksessa on kehoitettava siirtämään romuajoneuvo seitsemän päivän kuluessa uhalla, että ajoneuvo toimitetaan edellä tässä momentissa tarkoitetulla tavalla jätehuoltoon. Jos omistaja ei ole tiedossa, ilmoitus on kiinnitettävä romuajoneuvon näkyvälle paikalle.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on annettava varastosirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi *liikenneasioiden rekisteriin* merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla noudattaen hallintolakia

Voimassa oleva laki

(434/2003) säädetään. Jäljennös päätöksestä tai siirrettvien ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksianto tehdään kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäivästä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

12 §*Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös*

Jos omistaja tai haltija ei nouda varastoon siirrettyä muuta ajoneuvoa kuin romuajoneuvoa 30 päivän kuluessa sen jälkeen, kun hänen on katsottava saaneen tiedon siirtopäätöksestä, ajoneuvo siirtyy sen kunnan omistukseen, jonka alueelta ajoneuvo on siirretty edellyttäen, että ajoneuvon ajoneuvoliikenne rekisteriin merkittävä viimeistä omistajaa tai muuta tiedossa olevaa omistajaa ja haltijaa on yritetty toistuvasti kirjeitse tavoittaa ja kaikki olosuhteet huomioon ottaen on muutoin ilmeistä, että ajoneuvo on tullut hylätyksi.

Ehdotus

(434/2003). Jäljennös päätöksestä tai siirrettujen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksianto tehdään kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla noudattaen julkisista kuulutuksista annettua lakia (34/1925). Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäivästä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

12 §*Ajoneuvon siirtyminen kunnan omistukseen*

Jos omistaja tai haltija ei nouda varastoon siirrettyä muuta ajoneuvoa kuin romuajoneuvoa 30 päivän kuluessa sen jälkeen, kun hänen on katsottava saaneen tiedon siirtopäätöksestä, ajoneuvo siirtyy sen kunnan omistukseen, jonka alueelta ajoneuvo on siirretty edellyttäen, että ajoneuvon liikenneasioiden rekisteriin merkittävä viimeistä omistajaa tai muuta tiedossa olevaa omistajaa ja haltijaa on yritetty toistuvasti kirjeitse tavoittaa ja kaikki olosuhteet huomioon ottaen on muutoin ilmeistä, että ajoneuvo on tullut hylätyksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

5.

Laki

ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) 7 §:n 8 kohta, 8 §:n 6 kohta ja 28 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

7 §

Ilmoittautuminen sopimuskumppaniksi

Ilmoittautuminen sopimuskumppaniksi

Palvelun tarjoaja, joka haluaa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jäljempänä *hakija*, on esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen selvitys seuraavasti:

Palvelun tarjoajan, joka haluaa tehdä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskevan sopimuksen, jäljempänä *hakija*, on esitettävä Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallinen selvitys seuraavasti:

8) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet ajoneuvoliikennerekisteriin sekä miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta;

8) selvitys siitä, miten hakijan on tarkoitus toteuttaa yhteydet *liikenneasioiden rekisteriin* sekä miten hakija huolehtii asianmukaisesta tietosuojasta ja tietoturvasta;

8 §

8 §

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus

Yksittäishyväksyntöjen myöntämistä koskeva sopimus

Sopimuksessa on sovittava:

Sopimuksessa on sovittava:

6) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisestä, yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin sekä yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

6) *liikenneasioiden rekisterin* käyttämisestä, yksittäishyväksynnän myöntämistä koskevien tietojen *tallettamisesta liikenneasioiden rekisteriin* sekä yksittäishyväksynnän myöntäjältä edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

Voimassa oleva laki

28 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada teknisellä käyttöyhteydellä tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä ja käyttää ajoneuvoliikennerekisterin tietoja yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

Ehdotus

28 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeus ja oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada teknisellä käyttöyhteydellä tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämättömät tiedot rikosrekisteristä yksittäishyväksyntöjen myöntämisen edellytyksiksi säädettyjen luotettavuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan sopimuksen purkamisen perusteena luovuttaa salassapitosäännösten estämättä yksittäishyväksynnän myöntäjälle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

6.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 95 §, sellaisena kuin se on laissa 176/2015,
muutetaan 3 §:n 6 ja 30 kohta, 27 a §:n 1 momentin 7 kohta ja 94 §, sellaisina kuin ne ovat 3 §:n 6 kohta laissa 226/2009, 3 §:n 30 kohta ja 27 a §:n 1 momentin 7 kohta laissa 507/2017 ja 94 § laissa 961/2013, sekä
lisätään 27 a §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 507/2017, uusi 8 kohta, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) rekisterillä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä;

6) *rekisterillä* liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä

30) rekisteröinnin suorittajalla Liikenteen turvallisuusvirastoa ja ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta annetun lain (175/2015) 2 §:n 1 momentissa tarkoitettua sopimusrekisteröijää.

30) rekisteröinnin suorittajalla Liikenteen turvallisuusvirastoa ja *liikenteen palveluista annetun lain IV* osan 4 luvussa tarkoitettua rekisteröintitehtävissä avustavaa palveluntarjoajaa.

27 a §

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tekniset määräykset:

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tekniset määräykset:

7) sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoitus-

7) *esteettömistä ajoneuvoista sekä* sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, ei kuitenkaan ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöi-

Voimassa oleva laki

sesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä ajoneuvoliikennerekisteriin ja merkitsemisestä rekisteröintitodistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

95 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus muuttaa rekisteritietoja

Jos velvollisuus ilmoittaa ajoneuvo rekisteriin on laiminlyöty tai jos Liikenteen turvallisuusvirasto saa tiedon rekisteriin merkittävän tiedon muuttumisesta tai virheellisyydestä, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus merkitä puuttuvat tiedot rekisteriin tai korjata virheelliset tiedot. Liikenteen turvallisuusviraston on ennen muutoksen tekemistä annettava ajoneuvon omistajan ja haltijan lausua käsityksensä muutoksen aiheellisuudesta, jos muutos vaikuttaa omistajan tai haltijan oikeuksiin, jollei se ole ilmeisen tarpeetonta. Jos virhe johtuu ilmoitusvelvollisen toimenpiteestä, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä tältä virheen korjaamisesta aiheutuneet kustannukset. Muutoksen tehtyään Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava siitä ajoneuvon omistajalle ja haltijalle.

Ehdotus

den kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;

8) 25 §:n 2 momentissa tarkoitettu tasamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä.

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitarkastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä *liikenneasioiden rekisteriin* ja merkitsemisestä rekisteröintitodistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään erikseen.

(95 § kumotaan)

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Henkilötietolain (523/1999) 29 §:ssä säädetään rekisterinpitäjän velvollisuudesta korjata henkilörekisterissä olevia tietoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

7.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 2 §:n 3 momentti, 4 §:n 3 momentti, 10 §:n 3 momentti, 12 §:n 1 momentin 6 kohta, 21 §:n 1 momentti, 34 §, 56 §:n 3 momentti ja 63 §:n 1 momentti sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 3 momentti laissa 235/2007, 4 §:n 3 momentti laissa 1281/2003, 10 §:n 3 momentti laissa 943/2009, 21 §:n 1 momentti laissa 1317/2011 ja 56 §:n 3 momentti laissa 1065/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetään. Tässä laissa rekisterillä tarkoitetaan ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan *liikenteen palveluista annettua lakia* (320/2017). Tässä laissa rekisterillä tarkoitetaan mainitussa laissa tarkoitettua *liikenneasioiden rekisteriä*.

4 §

4 §

Veronalaiset ajoneuvot

Veronalaiset ajoneuvot

Ajoneuvo, jota ei ole ajoneuvorekisterissä luokiteltu M-, N- tai muuhun ajoneuvoluokkaan, katsotaan verotuksessa kuuluvaksi tieliikennelainsäädännön mukaiseen ajoneuvoluokkaan ajoneuvon laadun mukaan.

Ajoneuvo, jota ei ole *liikenneasioiden rekisterissä* luokiteltu M-, N- tai muuhun ajoneuvoluokkaan, katsotaan verotuksessa kuuluvaksi tieliikennelainsäädännön mukaiseen ajoneuvoluokkaan ajoneuvon laadun mukaan.

10 §

10 §

Perusvero

Perusvero

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon.

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon.

Voimassa oleva laki

Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos ajoneuvo-liikennerekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

12 §

Verosta vapaat ajoneuvot

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

6) puolustusvoimien yksin omistamat ja hallitsevat sotilasajoneuvot, joita ei ole merkitty ajoneuvorekisteriin;

21 §

Verolipun ja muun ilmoituksen tai päätöksen lähettäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää verolipun, muun ilmoituksen ja päätöksen ajoneuvorekisteriin merkityllä osoitteella. Muu kuin yksityishenkilö voi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallisesti ajoneuvoveron laskutusosoitteen. Jollei muuta näytetä, asiakirjan tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun virasto on antanut asiakirjan postin tai muun vastaavista tehtävistä huolehtivan sopimus-kumppanin kuljettavaksi.

34 §

Yhdistettyjen kuljetusten tuki

Kuorma-autosta suoritettua ajoneuvoveroa palautetaan 50 euroa jokaiselta kansainvälisen kuljetuksen osana olevalta Suomessa tapahtuneelta kuorma-auton rautatiekuljetukselta, jonka alku- ja päätepisteiden välimatka on suoraan mitattuna vähintään 100 kilometriä. Palautukseen sovelletaan, mitä eräistä

Ehdotus

Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos liikenneasioiden rekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

12 §

Verosta vapaat ajoneuvot

Ajoneuvoverosta ovat vapaat:

6) puolustusvoimien yksin omistamat ja hallitsevat sotilasajoneuvot, joita ei ole merkitty rekisteriin;

21 §

Verolipun ja muun ilmoituksen tai päätöksen lähettäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää verolipun, muun ilmoituksen ja päätöksen liikenneasioiden rekisteriin merkityllä osoitteella. Muu kuin yksityishenkilö voi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle kirjallisesti ajoneuvoveron laskutusosoitteen. Jollei muuta näytetä, asiakirjan tiedoksiannon katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun virasto on antanut asiakirjan postin tai muun vastaavista tehtävistä huolehtivan sopimus-kumppanin kuljettavaksi.

34 §

Yhdistettyjen kuljetusten tuki

Kuorma-autosta suoritettua ajoneuvoveroa palautetaan 50 euroa jokaiselta kansainvälisen kuljetuksen osana olevalta Suomessa tapahtuneelta kuorma-auton rautatiekuljetukselta, jonka alku- ja päätepisteiden välimatka on suoraan mitattuna vähintään 100 kilometriä. Palautukseen sovelletaan liikenteen pal-

Voimassa oleva laki

kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetussa laissa (440/2000) säädetään.

56 §

Viranomaiset

Veronkantoviranomainen voi tehdä sopimuksen veronkantoon liittyvän avustavan puhelinpalvelun siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Avustavalla puhelinpalvelulla tarkoitetaan tiedon välittämistä verovelvollisille ajoneuvoveroa koskevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, ajoneuvojen verotusta koskevien tietojen antamista ajoneuvoliikennerekisteristä sekä verovelvollisten ilmoitusten vastaanottamista, tallentamista ja välittämistä edelleen veroviranomaisille. Avustavaa puhelinpalvelua hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tätä tehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Avustavassa puhelinpalvelussa ei hoideta tehtäviä, joihin kuuluu verotusta koskevan päätöksentekovallan käyttöä. Sopimus avustavasta puhelinpalvelusta ei vaikuta veronkantoviranomaiselle kuuluviin tehtäviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

63 §

Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Ajoneuvoveroa koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta verovelvollisen terveydentilaa koskevia asiakirjoja sekä veronhuojennus- ja lykkävshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Ajoneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi

Ehdotus

veluista annettua lakia.

56 §

Viranomaiset

Veronkantoviranomainen voi tehdä sopimuksen veronkantoon liittyvän avustavan puhelinpalvelun siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Avustavalla puhelinpalvelulla tarkoitetaan tiedon välittämistä verovelvollisille ajoneuvoveroa koskevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, ajoneuvojen verotusta koskevien tietojen antamista *liikenneasioiden rekisteristä* sekä verovelvollisten ilmoitusten vastaanottamista, tallentamista ja välittämistä edelleen veroviranomaisille. Avustavaa puhelinpalvelua hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tätä tehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Avustavassa puhelinpalvelussa ei hoideta tehtäviä, joihin kuuluu verotusta koskevan päätöksentekovallan käyttöä. Sopimus avustavasta puhelinpalvelusta ei vaikuta veronkantoviranomaiselle kuuluviin tehtäviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

63 §

Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Ajoneuvoveroa koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta verovelvollisen terveydentilaa koskevia asiakirjoja sekä veronhuojennus- ja lykkävshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Ajoneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

si, mitä ajoneuvoliikennerekisterilain 20 §:ssä säädetään.

Ehdotus

liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 lukua.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki**aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 ja 77 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 70 § ja 77 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

70 §

70 §

Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle

Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle

Kun Suomen alusrekisteriin merkitty alus siirtyy toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuu enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomais korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Kun *liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin* merkitty alus siirtyy toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuu enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomais korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

77 §

77 §

Alukseen tehtävät merkinnät

Alukseen tehtävät merkinnät

Suomen alusrekisteriin merkittyyn alukseen on merkittävä aluksen nimi, kotipaikka ja merkinnät syvyyksestä. Lisäksi alukseen on tehtävä muut SOLAS-yleissopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa edellytetyt merkinnät.

Liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkittyyn alukseen on merkittävä aluksen nimi, kotipaikka ja merkinnät syvyyksestä. Lisäksi alukseen on tehtävä muut SOLAS-yleissopimuksessa, Euroopan *unionin* säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa edellytetyt merkinnät.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
 ta 20 .

9.

Laki**aluskiinnityslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluskiinnityslain (211/1927) 23 §:n 4 momentti, 40 §:n 2 momentti ja 44 §, sellaisina kuin ne ovat, 23 §:n 4 momentti ja 44 § laissa 513/1993 sekä 40 §:n 2 momentti laissa 76/1931, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

23 §

23 §

Rekisteriviranomaisesta säädetään alusrekisterilaissa (512/93).

Rekisteriviranomaisesta säädetään alusrekisterilaissa (512/93) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

40 §

40 §

Jos ulkomaalainen alus tulee suomalaiseksi, olkoon siihen velasta kiinnityksellä asianmukaisesti vahvistettu sekä julkiseen rekisteriin tai kiinnityskirjaan aluksen kotimaassa merkitty ja alusta suomalaiseen alusrekisteriin merkittäessä voimassaoleva panttioikeus voimassa yhden vuoden siitä lukien, kun rekisteriin merkitseminen tapahtui, sekä senkin jälkeen, jos panttioikeus kiinnitetään alukseen ennen sanotun ajan päättymistä vireillepannun hakemuksen johdosta.

Jos ulkomaalainen alus tulee suomalaiseksi, siihen velasta kiinnityksellä asianmukaisesti vahvistettu sekä julkiseen rekisteriin tai kiinnityskirjaan aluksen kotimaassa merkitty ja alusta liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkittäessä voimassaoleva panttioikeus on voimassa yhden vuoden siitä lukien, kun rekisteriin merkitseminen tapahtui, sekä senkin jälkeen, jos panttioikeus kiinnitetään alukseen ennen sanotun ajan päättymistä vireillepannun hakemuksen johdosta.

44 §

44 §

Muutoksenhaussa rekisteriviranomaisen

Muutoksenhaussa rekisteriviranomaisen

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

antamaan lopulliseen ratkaisuun aluksen kiinnitystä koskevassa asiassa sekä asian leppäämään jättämistä koskevaan ratkaisuun noudatetaan alusrekisterilain 6 luvun muutoksenhakua koskevia säännöksiä.

Ehdotus

antamaan lopulliseen ratkaisuun aluksen kiinnitystä koskevassa asiassa sekä asian leppäämään jättämistä koskevaan ratkaisuun noudatetaan *liikenteen palveluista annetun lain* VI osan 1 luvun muutoksenhakua koskevia säännöksiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

10.

Laki

alusrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan alusrekisterilain (512/1993) 4 ja 35 §, 45 §:n 2 momentti ja 46 §, sellaisena kuin niistä on 4 § osaksi laeissa 486/2004 ja 1292/2009, sekä

muutetaan 1 §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 2, 3, 6 ja 8 §, 2 luvun otsikko, 9 §:n otsikko, 1 momentti, 2 momentin johdantokappale ja 3—5 momentti, 10 §:n otsikko, 1 momentti, 2 momentin johdantokappale ja 3—5 momentti, 11 §, 12 §:n otsikko ja 1 momentti, 13 §:n 1 momentti, 14 §:n otsikko, 15 §, 17 §:n 1 momentti, 19 §, 20 §:n 1 momentti, 28 §:n 1 momentti, 5 luvun otsikko, 30 §:n otsikko, 31 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 33 ja 34 § sekä 43 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n otsikko ja 4 momentti, 12 §, 2 a luvun otsikko, 13 a §:n otsikko ja 1 momentti, 13 d §:n otsikko ja 13 e § laissa 486/2004 ja 9 §:n 3 momentti ja 10 §:n 3 momentti laissa 1158/2013, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Alusten rekisteröinti

Suomalaisista kauppamerenkulkuun käytettävistä aluksista, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on pidettävä alusrekisteriä.

1 §

Alusten rekisteröinti

Suomalaiset kauppamerenkulkuun käytettävät alukset, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenteen palveluista annetuissa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin tai tässä laissa tarkoitettuun rekisteriin. Rekisteriin merkitään myös tiedot rakenteilla olevista aluksista sekä historiatiedot sen mukaan kuin liikenteen palveluista annetun lain V osassa tai jäljempänä tässä laissa säädetään. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää liikenneasioiden rekisteriä liikenteen palveluista annetun lain V osan mukaisesti ja Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. Rekisterialueet ovat Ahvenanmaan maakunta ja muu Suomi. Tämän lain 9 – 12 §:ä sovelletaan vain Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä.

Sellaisista alusrekisteriin merkityistä suo-

Aluksen kansallisuudesta ja kotipaikasta

Voimassa oleva laki

malaisista matkustaja-aluksista ja bruttovoitoisuudeltaan vähintään 500 olevista suomalaisista lastialuksista, jotka liikennöivät kansainvälisillä matkoilla, on pidettävä myös 2 a luvussa tarkoitettua historiarekisteriä.

2 §

Vapaaehtoinen rekisteröinti

Alusrekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä pienempikin kuin 1 §:ssä tarkoitettu kauppamerenkulkuun käytettävä suomalainen alus, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä.

3 §

Rakenteilla olevien alusten rekisteröinti

Suomessa rakenteilla oleva alus voidaan pyynnöstä merkitä alusrekisterin yhteydessä pidettävään rakenteilla olevien alusten rekisteriin (alusrakennusrekisteri), milloin alus sen valmistuttua täyttää 1 ja 2 §:ssä säädetty rekisteröinnin edellytykset.

Jos rakenteilla oleva alus on tarkoitus viedä ulkomaille rekisteröitäväksi sen valmistuttua, se voidaan aluksen tulevasta kansallisuudesta ja käyttötarkoituksesta riippumatta merkitä alusrakennusrekisteriin, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä.

Merkintä alusrakennusrekisteriin voidaan tehdä jo ennen rakentamisen aloittamista edellyttäen, että alus voidaan rakennusnumeron ja piirustusten perusteella taikka muutoin luotettavasti tunnistaa.

4 §

Rekisteriviranomaiset ja rekisterialueet

Alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvalli-

Ehdotus

säädetään merilaissa (674/1994).

2 §

Vapaaehtoinen rekisteröinti

Rekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä pienempikin kuin 1 §:ssä tarkoitettu kauppamerenkulkuun käytettävä suomalainen alus, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä.

3 §

Rakenteilla olevien alusten rekisteröinti

Suomessa rakenteilla oleva alus voidaan pyynnöstä merkitä *rekisteriin*, jos alus sen valmistuttua täyttää 1 tai 2 §:ssä säädetty rekisteröinnin edellytykset. *Rakenteilla oleva alus merkitään sen rekisterialueen rekisteriin, johon omistaja haluaa sen merkittäväksi.*

Jos rakenteilla oleva alus on tarkoitus viedä ulkomaille rekisteröitäväksi sen valmistuttua, se voidaan aluksen tulevasta kansallisuudesta ja käyttötarkoituksesta riippumatta merkitä *rekisteriin*, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä.

Merkintä *rekisteriin* voidaan tehdä jo ennen rakentamisen aloittamista jos alus voidaan rakennusnumeron ja piirustusten perusteella taikka muutoin luotettavasti tunnistaa.

(4 § kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

suusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto (rekisteriviranomainen). Rekisterialueet ovat Ahvenanmaan maakunta ja muu Suomi. Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. (22.12.2009/1292)

Rakenteilla oleva alus merkitään sen rekisterialueen alusrakennusrekisteriin, johon omistaja haluaa sen merkittäväksi.

Aluksen kotipaikasta säädetään merilaissa.

Rekisteriviranomaisten tehtävistä historiarekisterin pitäjänä säädetään 2 a luvussa.

6 §

Aluksen käyttäminen kauppamerenkulkuun

Edellä 1 §:ssä tarkoitettua alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty alusrekisteriin ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan.

8 §

Suhde muihin rekistereihin

Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on rekisteröitävä myös alusrekisteriin, jos se täyttää 1 §:ssä säädetty edellytykset.

2 luku

Alusrekisteriä ja alusrakennusrekisteriä koskevat säännökset

9 §

Alusrekisteriin tehtävät merkinnät

Alusrekisteriin merkitään aluksen rekisteröintiä ja sen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut (alusrekisterin rekiste-

6 §

Aluksen käyttäminen kauppamerenkulkuun

Edellä 1 §:ssä tarkoitettua alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty *rekisteriin* ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan.

8 §

Suhde muihin rekistereihin

Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on rekisteröitävä myös *tässä laissa tarkoitettuun rekisteriin*, jos se täyttää 1 §:ssä säädetty edellytykset.

2 luku

Alusten rekisteröintiä ja rakenteilla olevien alusten merkitsemistä rekisteriin koskevat säännökset

9 §

Rekisteriin tehtävät merkinnät

Rekisteriin merkitään aluksen rekisteröintiä ja sen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut. Tämän pykälän 2-5 momenttia so-

Voimassa oleva laki

riasia).

Alusrekisteriin merkitään:

Alusrekisteriin merkitään myös alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko sekä omistajan konkurssiin asettaminen samoin kuin näitä tietoja koskevat muutokset.

Jos hakijan saantoon liittyy ehto, joka rajoittaa hänen oikeuttaan aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, on tästä tehtävä merkintä alusrekisteriin.

Alusrekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

10 §

Alusrakennusrekisteriin tehtävät merkinnät

Alusrakennusrekisteriin merkitään rakenteilla olevan aluksen rekisteröintiä ja sen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut (alusrakennusrekisterin rekisteriasia).

Alusrakennusrekisteriin merkitään:

Alusrakennusrekisteriin merkitään rakenteilla olevaan alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko sekä omistajan konkurssiin asettaminen samoin kuin näitä tietoja koskevat muutokset.

Jos hakijan saantoon liittyy ehto, joka rajoittaa hänen oikeuttaan rakenteilla olevan

Ehdotus

velletaan Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenneasioiden rekisteriin aluksista ja rakenteilla olevista aluksista tallennettavista tiedoista säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa.

Rekisteriin merkitään:

Rekisteriin merkitään myös alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko sekä omistajan konkurssiin asettaminen samoin kuin näitä tietoja koskevat muutokset.

Jos hakijan saantoon liittyy ehto, joka rajoittaa hänen oikeuttaan aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, on tästä tehtävä merkintä *rekisteriin*.

Rekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

10 §

Rakenteilla olevista aluksista rekisteriin tehtävät merkinnät

Rakenteilla olevista aluksista merkitään rekisteriin rekisteröintiä ja aluksen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut. Tämän pykälän 2-5 momenttia sovelletaan Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä. Liikenneasioiden rekisteriin aluksista ja rakenteilla olevista aluksista tallennettavista tiedoista säädetään liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa.

Rakenteilla olevasta aluksesta merkitään rekisteriin:

Rekisteriin merkitään rakenteilla olevaan alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakavarikko sekä omistajan konkurssiin asettaminen samoin kuin näitä tietoja koskevat muutokset.

Jos hakijan saantoon liittyy ehto, joka rajoittaa hänen oikeuttaan rakenteilla olevan

Voimassa oleva laki

aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, on tästä tehtävä merkintä alusrakennusrekisteriin.

Alusrakennusrekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

11 §

Rekisteriviranomaiselle jätettävien asiakirjojen kieli

Rekisteriviranomaiselle jätettävät muut asiakirjat kuin hakemus voivat olla myös englanninkielisiä.

12 §

Virheen korjaaminen

Rekisteriasiaassa tehdyn virheellisen ratkaisun tai rekisterissä olevan virheellisen tiedon korjaamisessa noudatetaan hallintolain (434/2003) säännöksiä. Virheen korjaamisasian ratkaisemisesta on voimassa, mitä jäljempänä säädetään rekisteriasian ratkaisemisesta. Jollei korjaamisasiaa heti ratkaista, sen vireilläolosta on tehtävä merkintä rekisteriin.

13 §

Vahingon korvaaminen

Sillä, joka kärsii vahinkoa alusrekisterin tai alusrakennusrekisterin tiedoissa tai niiden perusteella annetussa todistuksessa olevasta ilmeisestä kirjoitusvirheestä tai muusta siihen rinnastettavasta virheestä tai puutteesta, on oikeus saada korvaus valtion varoista.

Ehdotus

aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, tästä on tehtävä merkintä rekisteriin.

Rekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

11 §

Ahvenanmaan valtionvirastolle jätettävien asiakirjojen kieli

Ahvenanmaan valtionvirastolle jätettävät muut asiakirjat kuin hakemus voivat olla myös englanninkielisiä.

12 §

Virheen korjaaminen Ahvenanmaan valtion viraston toimiessa rekisterinpitäjänä

Ahvenanmaan valtionviraston toimiessa rekisterinpitäjänä rekisteriasiaassa tehdyn virheellisen ratkaisun tai rekisterissä olevan virheellisen tiedon korjaamisessa noudatetaan hallintolain (434/2003) säännöksiä. Virheen korjaamisasian ratkaisemisesta on voimassa, mitä jäljempänä säädetään rekisteriasian ratkaisemisesta. Jollei korjaamisasiaa heti ratkaista, sen vireilläolosta on tehtävä merkintä rekisteriin.

13 §

Vahingon korvaaminen

Sillä, joka kärsii vahinkoa aluksesta tai rakenteilla olevasta aluksesta rekisteriin merkityissä tiedoissa tai niiden perusteella annettussa todistuksessa olevasta ilmeisestä kirjoitusvirheestä tai muusta siihen rinnastettavasta virheestä tai puutteesta, on oikeus saada korvaus valtion varoista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14 §

14 §

Ilmoitusvelvollisuus alusrekisteriin

Ilmoitusvelvollisuus rekisteriin

15 §

15 §

Hakemus omistusoikeuden kirjaamiseksi

Hakemus omistusoikeuden kirjaamiseksi

Alusrekisteriin merkityn aluksen omistusoikeuden kirjaamista on haettava 30 päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä. Jos omistusoikeuden siirtyminen tai voimassa pysyminen riippuu sopimuksessa olevasta ehdosta, aika alkaa siitä, kun saanto ehdon mukaan on tullut lopulliseksi.

Rekisteriin merkityn aluksen omistusoikeuden kirjaamista on haettava 30 päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä. Jos omistusoikeuden siirtyminen tai voimassa pysyminen riippuu sopimuksessa olevasta ehdosta, aika alkaa siitä, kun saanto ehdon mukaan on tullut lopulliseksi.

17 §

17 §

Ulkomailta siirtyneen aluksen rekisteröinti

Ulkomailta siirtyneen aluksen rekisteröinti

Jos alus on muuttunut ulkomaisesta suomalaiseksi, aluksen voi rekisteröidä alusrekisteriin vasta siinä vaiheessa, kun esitetään aluksen entisen rekisterivaltion rekisteriviranomaisen todistus siitä, että alus on poistettu tästä alusrekisteristä tai että alus samanaikaisesti poistetaan tai tehdään muu merkintä, jolla on vastaavat vaikutukset silloin, kun se merkitään Suomen alusrekisteriin.

Jos alus on muuttunut ulkomaisesta suomalaiseksi, aluksen voi rekisteröidä vasta siinä vaiheessa, kun esitetään aluksen entisen rekisterivaltion rekisteriviranomaisen todistus siitä, että alus on poistettu tästä *rekisteristä* tai että alus samanaikaisesti poistetaan tai tehdään muu merkintä, jolla on vastaavat vaikutukset silloin, kun se merkitään Suomen *rekisteriin*.

19 §

19 §

Rekisteröinti kaksoisluovutuksessa

Rekisteröinti kaksoisluovutuksessa

Jos joku on luovuttanut aluksen tai laivaosuuden useammalle ja nämä yhtäaikaan haavat omistusoikeutensa kirjaamista alusrekisteriin, merkitään rekisteriin se luovutus, joka on aikaisemmin tapahtunut.

Jos joku on luovuttanut aluksen tai laivaosuuden useammalle ja nämä yhtä aikan haavat omistusoikeutensa kirjaamista *rekisteriin*, merkitään rekisteriin se luovutus, joka on aikaisemmin tapahtunut.

Voimassa oleva laki

20 §

Rekisteröintihakemus

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista alusrekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

28 §

Rekisteriasian ratkaiseminen ja toimituskirja

Rekisteriasia ratkaistaan merkitsemällä ratkaisu alusrekisteriin. Jos hakemus jätetään lepäämään tai jos viranomainen tekee muun tähän verrattavan asian käsittelyä koskevan ratkaisun, siitä on tehtävä merkintä rekisteriin. Ratkaisun sisältö ilmenee rekisteristä. Merkinnät rekisteriin tehdään viipymättä.

5 Luku

Aluksen ja rakenteilla olevan aluksen poistaminen alusrakennusrekisteristä

30 §

Alusrekisteristä poistamisen edellytykset

31 §

Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen alusrekisteristä pykälässä mainituista syistä. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

Ehdotus

20 §

Rekisteröintihakemus

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista *rekisteriin* on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

28 §

Rekisteriasian ratkaiseminen ja toimituskirja

Rekisteriasia ratkaistaan merkitsemällä ratkaisu *rekisteriin*. Jos hakemus jätetään lepäämään tai jos viranomainen tekee muun tähän verrattavan asian käsittelyä koskevan ratkaisun, siitä on tehtävä merkintä rekisteriin. Ratkaisun sisältö ilmenee rekisteristä. Merkinnät rekisteriin tehdään viipymättä.

5 Luku

Aluksen ja rakenteilla olevan aluksen poistaminen rekisteristä

30 §

Rekisteristä poistamisen edellytykset

31 §

Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi itse poistaa aluksen *rekisteristä* mainitussa pykälässä tarkoitetuilla perusteilla. Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

32 §

Rekisteristä poistamisen lisäedellytykset

Jos alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, sitä ei saa poistaa alusrekisteristä ilman kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallista suostumusta.

32 §

Rekisteristä poistamisen lisäedellytykset

Jos alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, sitä ei saa poistaa *rekisteristä* ilman kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallista suostumusta.

33 §

Kansallisuuskirjan palauttaminen

Kun alus on poistettu alusrekisteristä, on sen viimeisen suomalaisen omistajan palautettava kansallisuuskirja rekisteriviranomaiselle.

33 §

Kansallisuuskirjan palauttaminen

Kun alus on poistettu *rekisteristä*, sen viimeisen suomalaisen omistajan on palautettava kansallisuuskirja rekisteriviranomaiselle.

34 §

Aluksen poistaminen alusrakennusrekisteristä

Alusrakennusrekisteriin merkityn aluksen omistajan on pyydetävä aluksen poistamista rekisteristä 60 päivän kuluessa siitä, kun aluksen rakennustyöt on saatettu päätökseen.

Jollei omistaja täytä 1 momentin mukaista velvollisuuttaan, voi rekisteriviranomainen itse poistaa aluksen rekisteristä. Tällöin on vastaavasti sovellettava, mitä 31 §:ssä säädetään.

34 §

Rakenteilla olleen aluksen valmistumisen merkitseminen rekisteriin

Tieto rakenteilla olleen aluksen valmistumisesta on merkittävä rekisteriin 60 päivän kuluessa siitä, kun aluksen rakennustyöt on saatettu päätökseen.

Rakenteilla olleeseen alukseen liittyvä rekisteriin merkitty kiinnitys, ulosmittaus tai turvaamistoimenpide on säilytettävä rekisterissä, ellei kiinnityksen haltija taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakija anna kirjallista suostumusta merkinnän poistamiseen.

35 §

Alusrakennusrekisteristä poistamisen lisä-

(35 § kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

edellytykset

Jos Suomessa rakenteilla ollut alusrakennusrekisteriin merkitty alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, sitä ei saa poistaa alusrakennusrekisteristä ilman kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallista suostumusta.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske aluksen siirtämistä Suomen alusrekisteriin.

Kun alusrakennusrekisteriin merkitty alus poistetaan alusrakennusrekisteristä ja merkitään tämän lain mukaan alusrekisteriin, on kiinnitys, ulosmittaus taikka muu seikka, joka on merkitty aluksen kohdalle alusrakennusrekisteriin, siirrettävä alusrekisteriin kyseisen aluksen kohdalle.

43 §

Rangaistussäännökset

Aluksen omistaja, joka

2) jättää rekisteriviranomaiselle määrääjassa tekemättä 15 §:ssä tarkoitetun hakemuksen, 16 §:ssä tarkoitetun muutosilmoituksen tai 30 ja 34 §:ssä tarkoitetun pyynnön aluksen poistamiseksi rekisteristä tai

on tuomittava, jollei muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, alusrekisterilakirikkomuksesta sakkoon.

43 §

Rangaistussäännökset

Aluksen omistaja, joka

2) jättää rekisteriviranomaiselle määrääjassa tekemättä 15 §:ssä tarkoitetun hakemuksen, 16 §:ssä tarkoitetun muutosilmoituksen tai 30 §:ssä tarkoitetun pyynnön aluksen poistamiseksi rekisteristä tai

on tuomittava, jollei muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, alusrekisterilakirikkomuksesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

11.

Laki

arvonlisäverolain 73 § muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan arvonlisäverolain (1501/1993) 73 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa
46/2009, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

73 §

Autoverolain (1482/1994) 39 §:ssä tarkoitettun rekisteröidyn asiamiehen mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla ajoneuvoliikenne- rekisteriin merkityn ajoneuvon omistajan sijasta ajoneuvosta suorittama ja tältä veloittama autovero ei ole osa asiamiehen jälleenmyyjältä eikä jälleenmyyjän rekisteriin merkityltä ajoneuvon omistajalta ajoneuvon myynnistä veloittamaa vastiketta.

73 §

Autoverolain (1482/1994) 39 §:ssä tarkoitettun rekisteröidyn asiamiehen mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla *liikenneasioiden rekisteriin* merkityn ajoneuvon omistajan sijasta ajoneuvosta suorittama ja tältä veloittama autovero ei ole osa asiamiehen jälleenmyyjältä eikä jälleenmyyjän rekisteriin merkityltä ajoneuvon omistajalta ajoneuvon myynnistä veloittamaa vastiketta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

12.

Laki

asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan asevelvollisuuslain (1438/2007) 96 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 646/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

96 §

96 §

Tietojen saanti viranomaiselta, yhteisöltä ja yksittäiseltä henkilöltä

Tietojen saanti viranomaiselta, yhteisöltä ja yksittäiseltä henkilöltä

Rekisterinpitäjällä on sille 91 §:ssä säädettyjen tehtävien suorittamiseksi oikeus sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään, salassapitosäännösten estämättä saada asevelvollisrekisteriä varten välttämättömiä tietoja seuraavasti:

Rekisterinpitäjällä on sille 91 §:ssä säädettyjen tehtävien suorittamiseksi oikeus sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään, salassapitosäännösten estämättä saada asevelvollisrekisteriä varten välttämättömiä tietoja seuraavasti:

14) Liikenteen turvallisuusvirastolta tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä ajokortti- ja ajolupa-asioiden käsittelyä varten;

14) Liikenteen turvallisuusvirastolta tietoja *liikenneasioiden rekisteristä* ajokortti- ja ajolupa-asioiden käsittelyä varten

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

13.

Laki

autoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 1 §:n 1 momentti, 29 § ja 34 e §:n 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 1 §:n 1 momentti laissa 5/2009, 29 § laissa 413/1997 laissa 413/1997, ja 34 e §:n 3 momentti laissa 561/2016, seuraavasti

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M2-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L3- ja L4-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin (rekisteri) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

1 §

Henkilöautosta (M1-luokka), pakettiautosta (N1-luokka) ja sellaisesta linja-autosta (M2-luokka), jonka oma massa on alle 1 875 kilogrammaa, moottoripyörästä (L3- ja L4-luokka) sekä muusta L-luokkaan luettavasta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin (**rekisteri**) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa säädetään.

29 §

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää yhtä mainitussa pykälässä tarkoitettua liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos ajoneuvorekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen

29 §

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää yhtä mainitussa pykälässä tarkoitettua liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Jos rekisteristä poistetaan merkintä ajoneuvon ammattimaisesta käytöstä tai ajoneuvo luovutetaan toiselle liikenneluvan haltijalle, joka käyttää ajoneuvoa ammattimaiseen liikenteeseen, liikenneluvan haltijalle voidaan uudelleen myöntää mainit-

Voimassa oleva laki

myöntää mainittu etu. Jos viranomaiselle on tehty veron maksuunpanoon johtava ilmoitus ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyn ajan päättymistäkin.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, se, jolle on myönnetty veronalennusta 28 §:n nojalla, voidaan lyhytaikaisesti merkitä ajoneuvorekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pitemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä, vero pannaan maksuun siten kuin jäljempänä säädetään.

34 e §

Jos vuokrasopimuksen muutoksen johdosta tai muutoin todetaan, että ennakkopalautusta on myönnetty liikaa, liikaa maksettu osa peritään takaisin palautuksensaajalta. Ennakkopalautus peritään kokonaan takaisin, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä veroviranomaiselle ilmoitetun määräaikaisen sopimuksen päättymisen jälkeen tai ajoneuvosta ei ole haettu vientipalautusta kolmenkymmenen päivän kuluessa määräaikaisen sopimuksen päättymisestä. Ennakkopalautusta ei kuitenkaan peritä takaisin, jos ajoneuvo on romutettu tai muuten tuhoutunut ja tätä koskeva merkintä on tehty ajoneuvoliikenne rekisteriin ajoneuvolain 66 e §:n mukaisesti. Päätös ennakkopalautuksen takaisinperinnästä on tehtävä viimeistään vuoden kuluessa siitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin ajoneuvon veroviranomaiselle ilmoitettu määräaikainen vuokrasopimus päättyi. Tässä momentissa tarkoitetuissa tilanteissa takaisinperittävälle ennakkopalautukselle määrätään veronlisäystä noudattaen veronlisäyk-

Ehdotus

tu etu. Jos viranomaiselle on tehty veron maksuunpanoon johtava ilmoitus ajoneuvon luovutuksesta, etu voidaan myöntää uudelleen jo ennen 48 §:ssä säädetyn ajan päättymistäkin.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, se, jolle on myönnetty veronalennusta 28 §:n nojalla, voidaan lyhytaikaisesti merkitä rekisteriin liikennelupaa kohti useamman kuin yhden ammattiliikenteeseen rekisteröidyn auton omistajaksi tai haltijaksi, jos tämä on auton huollon tai korjauksen johdosta tarpeen. Jos useampi kuin yksi ammattiliikenteeseen rekisteröity auto liikennelupaa kohti on pitemmän ajan kuin 60 päivää kuuden kuukauden ajanjakson aikana saman omistajan tai haltijan nimiin rekisteröitynä, vero pannaan maksuun siten kuin jäljempänä säädetään.

34 e §

Jos vuokrasopimuksen muutoksen johdosta tai muutoin todetaan, että ennakkopalautusta on myönnetty liikaa, liikaa maksettu osa peritään takaisin palautuksensaajalta. Ennakkopalautus peritään kokonaan takaisin, jos ajoneuvoa käytetään Suomessa liikenteessä veroviranomaiselle ilmoitetun määräaikaisen sopimuksen päättymisen jälkeen tai ajoneuvosta ei ole haettu vientipalautusta kolmenkymmenen päivän kuluessa määräaikaisen sopimuksen päättymisestä. Ennakkopalautusta ei kuitenkaan peritä takaisin, jos ajoneuvo on romutettu tai muuten tuhoutunut ja tätä koskeva merkintä on tehty liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvolain 66 e §:n mukaisesti. Päätös ennakkopalautuksen takaisinperinnästä on tehtävä viimeistään vuoden kuluessa siitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jolloin ajoneuvon veroviranomaiselle ilmoitettu määräaikainen vuokrasopimus päättyi. Tässä momentissa tarkoitetuissa tilanteissa takaisinperittävälle ennakkopalautukselle määrätään veronlisäystä noudattaen veronlisäyk-

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

sestä ja viivekorosta annettua lakia
(1556/1995).

Ehdotus

sestä ja viivekorosta annettua lakia
(1556/1995).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

14.

Laki

elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 4 §, sellaisena kuin se on laeissa 332/1989 ja 1362/1994, sekä
muutetaan 3 §:n 17 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1378/1993, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Seuraavien elinkeinon harjoittamisesta säädetään erikseen lailla tai asetuksella:

Seuraavien elinkeinon harjoittamisesta säädetään erikseen lailla tai asetuksella:

17) moottoriajoneuvojen ja muiden omin voimin kulkevien koneiden käyttäminen, ajoneuvojen katsastukset ja niihin liittyvät tehtävät sekä ajoneuvojen katsastuksiin ja niihin liittyviin tehtäviin kuuluvien tietojen syöttö ajoneuvorekisteriin;

17) moottoriajoneuvojen ja muiden omin voimin kulkevien koneiden käyttäminen, ajoneuvojen katsastukset ja niihin liittyvät tehtävät sekä ajoneuvojen katsastuksiin ja niihin liittyviin tehtäviin kuuluvien tietojen syöttö *liikenneasioiden rekisteriin*;

4 §

(4 § kumotaan)

Kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella ei saa käyttää muita kuin suomalaisia aluksia, ellei kysymyksessä ole ulkomaanliikenne. Muita kuin suomalaisia aluksia ei saa käyttää myöskään sellaiseen risteilyalusliikenteeseen, jossa risteilyalus lähtee suomalaisesta satamasta ja palaa takaisin suomalaiseen satamaan.

Kauppa- ja teollisuusministeriö voi kuitenkin antaa luvan 1 momentissa tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella, milloin kysymyksessä on Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne taikka sellainen ulkomainen alus, jonka käyttöön Suomessa on erityisiä syitä. Lupa voidaan antaa enintään vuodeksi kerrallaan. Ennen luvan myöntämistä kauppa- ja teollisuusministeriön tulee, jollei asian

Voimassa oleva laki

Ehdotus

luonteesta tai kiireellisyydestä muuta johdu, kuulla niitä, joita asia koskee.

Asetuksella voidaan vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen johdosta ja vastavuoroisuuden ehdolla säätää, että kyseisen vieraan valtion alukset ovat oikeutettuja ilman 2 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 momentissa tarkoitettua kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joiltakin sopimuksessa määrätyiltä osin.

Euroopan unionin jäsenvaltioiden alukset ovat oikeutettuja ilman 2 momentissa tarkoitettua lupaa harjoittamaan 1 momentissa tarkoitettua kauppamerenkulkua sen mukaisesti kuin palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3577/92 ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennettä annetussa Euroopan yhteisöjen neuvoston asetuksessa (ETY) n:o 3921/91 säädetään

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

15.

Laki

Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain 45 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) 45 §:n 1 momentin 2 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

45 §

45 §

Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada rekisterin ylläpidon ja käyttötarkoituksen kannalta välttämättöminä tietoina:

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada rekisterin ylläpidon ja käyttötarkoituksen kannalta välttämättöminä tietoina:

2) alusrekisteriä pitäviltä viranomaisilta tiedot alusrekisteriin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia ja haltijoita koskevista merkinnöistä;

2) *aluksia koskevia rekistereitä* pitäviltä viranomaisilta tiedot *näihin rekistereihin* rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia ja haltijoita koskevista merkinnöistä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

16.

Laki**henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (761/2003) 13 §:n 1 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1181/2013, sekä
muutetaan 13 §:n 1 momentin 1 ja 10 kohta sekä 19 §:n 1 momentin 1 kohta sellaisina kuin ne ovat, 13 §:n 1 momentin 1 kohta ja 19 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 1181/2013, sekä 13 §:n 1 momentin 10 kohta, laissa 427/2014, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

13 §

13 §

Poliisin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Poliisin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Poliisilla on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

1) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetusta ajoneuvoliikennerekisteristä sen 15 – 17 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin;

3) liikenne- ja viestintäministeriön liikenneluparekisteristä, liikennevalvontaa, esitutkintaa, muuta tutkintaa sekä ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määrittämistä varten;

10) vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) tarkoitetusta vesikulkuneuvorekisteristä sekä Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja

Poliisilla on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

1) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä poliisin laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

(3 kohta kumotaan)

10) Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevat tarpeelliset tiedot poliisilain 1 luvun 1 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi ja eräiden

Voimassa oleva laki

haltijoita koskevat tarpeelliset tiedot poliisilain 1 luvun 1 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi ja eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettua tehtävää sekä ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

19 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Poliisi saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen, seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 11 §:n 1 momentin 5 kohdassa sekä luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi ilmailulain (1194/2009) 48 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

Ehdotus

alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettua tehtävää sekä ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

19 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Poliisi saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen, seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

17.

Laki

henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 22 §:n 1 momentin 9 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1427/2009, sekä*muutetaan* 22 §:n 1 momentin 1, 5 ja 19 kohta, sekä 28 §:n 1 momentin 1 kohta sellaisina kuin niistä ovat, 22 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 1182/2013, 22 §:n 1 momentin 19 kohta laissa 425/2014 sekä 28 §:n 1 momentin 1 kohta, laissa 938/2016, seuraavasti:*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

22 §

22 §

*Rajavartiolaitoksen oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä**Rajavartiolaitoksen oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä*

Rajavartiolaitoksella on sen lisäksi, mitä rajavartiolaitaissa tai muussa laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salsapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja rekistereistä seuraavasti:

1) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetusta ajoneuvoliikennerekisteristä tietoja lain 15–17 §:n mukaisesti;

5) alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitetusta alusrekisteristä, rakenteilla olevien alusten rekisteristä ja historiarekisteristä tarpeellisia tietoja aluksista ja niiden omistajista sekä haltijoista vesiliikenteen valvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, muuta tutkintaa, pelastustehtävää, merenkulun turvatoimilaissa tarkoitettua tehtävää sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

9) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä liikenne- ja viestintäministeriön liikennelupatietojärjestelmistä tarpeelliset

Rajavartiolaitoksella on sen lisäksi, mitä rajavartiolaitaissa tai muussa laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salsapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja rekistereistä seuraavasti:

1) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä rajavartiolaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

5) Ahvenanmaan valtionvirastolta alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitettuista aluksen rekisteröintiä sekä rakenteilla olevia aluksia koskevista tiedoista ja historiatiedoista tarpeellisia tietoja aluksista ja niiden omistajista sekä haltijoista vesiliikenteen valvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, muuta tutkintaa, pelastustehtävää, merenkulun turvatoimilaissa tarkoitettua tehtävää sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

(9 kohta kumotaan)

Voimassa oleva laki

tiedot liikennevalvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, muuta tutkintaa sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

19) vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) tarkoitetusta vesikulkuneuvorekisteristä ja Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevia tarpeellisia tietoja vesiliikenteen valvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, muuta tutkintaa, pelastustehtävää, merenkulun turvatoimilaissa tarkoitettua tehtävää sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

28 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Raiavartiolaitos saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttövhtevden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 11 §:n 1 momentin 9 ja 10 kohdan mukaisesti, merenkulun turvatoimilaissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten, ilmaliikenteen valvontaa varten sekä ilmailulain (864/2014) 50 §:n mukaisesti luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi;

Ehdotus

19) Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevia tarpeellisia tietoja vesiliikenteen valvontaa, rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa, pelastustehtävää, merenkulun turvatoimilaissa tarkoitettua tehtävää sekä liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä varten;

28 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Raiavartiolaitos saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttövhtevden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

18.

Laki

henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (639/2015) 13 §:n 1 momentin 16 ja 18 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 467/2017, sekä
muutetaan 13 §:n 1 momentin 3, 15 sekä 17 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 13 §:n 1 momentin 3, 15, ja 17 kohta laissa 467/2017, 17 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 939/2016, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

13§

13 §

*Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä**Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä*

Tullilla on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, salassapitosäännösten estämättä oikeus saada ja muutoin käsitellä tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten, myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona, tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

3) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetusta ajoneuvoliikennerekisteristä tietoja lain 15–17 §:n mukaisesti;

Tullilla on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, salassapitosäännösten estämättä oikeus saada ja muutoin käsitellä tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten, myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona, tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

3) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä Tullin laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

15) vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) tarkoitetusta vesikulkuneuvorekisteristä sekä Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevat tarpeelliset tiedot eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja Tullin tehtäviä, ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotus-

15) Ahvenanmaan huvivenerekisteristä veneitä ja niiden omistajia ja haltijoita koskevat tarpeelliset tiedot eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja Tullin tehtäviä, ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotusta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

Voimassa oleva laki

ta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

16) liikenne- ja viestintäministeriön liikenneluparekisteristä tarpeelliset tiedot ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa ja tullirikostorjuntaa varten;

17) alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitettuista alusrekisteristä, rakenteilla olevien alusten rekisteristä ja historiarekisteristä tarpeelliset tiedot aluksista, niiden omistajista ja haltijoista eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa tarkoitettuja Tullin tehtäviä, ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotusta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

18) ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettua ilma-alusrekisteristä ilma-aluksia, niiden haltijoita ja omistajia koskevia tietoja ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotusta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

17 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Tulli saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

2) Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 11 §:n 1 momentin 7 ja 10 kohdan mukaisesti, eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi, ilmailulain 50 §:n mukaisesti luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi sekä virastolle laissa sää-

Ehdotus

(16 kohta kumotaan)

17) *Ahvenanmaan valtionvirastolta* alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitettuista aluksen rekisteröintiä sekä rakenteilla olevia aluksia koskevista tiedoista ja historiatiedoista tarpeelliset tiedot aluksista, niiden omistajista ja haltijoista eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa tarkoitettuja Tullin tehtäviä, ulkomaalaislain 179 §:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määräämistä, tulli- ja verovalvontaa, verotusta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

(18 kohta kumotaan)

17 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Tulli saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

2) *liikenteen palveluista annetun lain* IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

dettyjen verotustehtävien toimittamiseksi;

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

19.

Laki

häätäkeskusloiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan häätäkeskusloiminnasta annetun lain (692/2010) 19 §:n 1 momentin 4 ja 13 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1172/2016, sekä
muutetaan 19 §:n 1 momentin 6 ja 14 kohta sekä 20 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1172/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

19 §

19 §

Tiedonsaantioikeus rekistereistä

Tiedonsaantioikeus rekistereistä

Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on Hätäkeskuslaitokselle laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävän alkutoimenpiteiden tai työturvallisuuden varmistamiseksi taikka asianomaisen tehtävää hoitavan viranomaisen tai yksikön tukemiseksi tarpeellisia tietoja maksutta asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitulla tavalla. Tässä tarkoituksessa Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on oikeus saada:

Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on Hätäkeskuslaitokselle laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävän alkutoimenpiteiden tai työturvallisuuden varmistamiseksi taikka asianomaisen tehtävää hoitavan viranomaisen tai yksikön tukemiseksi tarpeellisia tietoja maksutta asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitulla tavalla. Tässä tarkoituksessa Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on oikeus saada:

4) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennelupatietojärjestelmistä luvanvaraisen liikenteen valvonnassa tarvittavia tietoja;

(4 kohta kumotaan)

6) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetystä ajoneuvoliikennerekisteristä tietoja ajo-oikeuteen ja liikennelupaan liittyvien asioiden käsittelyä ja henkilötietojen tarkastamista varten sekä tietoja ajoneuvon omistajien tai haltijoiden ja ajoneuvojen teknisten ja yksilöintitietojen selvittämistä varten sekä osoite- ja muita yhteystietoja;

6) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä Hätäkeskuslaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

13) Liikenteen turvallisuusvirastolta vesi-

(13 kohta kumotaan)

Voimassa oleva laki

kulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) 15 §:ssä tarkoitetuista perustiedoista ja 17 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista;

14) Liikenteen turvallisuusvirastolta alusrekisterilain (512/1993) 9 §:ssä tarkoitetuista alusrekisteriin tehtävistä merkinnöistä;

20 §

Tietojen luovuttaminen

Hätäkeskuslaitos saa luovuttaa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä:

2) 19 §:ssä tarkoitettuja tietoja poliisitoimen, pelastustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen yksikölle ja muulle yksikölle ja taholle, jonka Hätäkeskuslaitos on hälyttänyt tai jota varten tieto on pyynnöstä hankittu 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettussa tehtävässä; tiedot, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut 19 §:n 1 momentin 1–7, 11 ja 12 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa vain poliisin toimintayksikölle tai rajavartiolaitoksen virkamiehelle, tiedot ajoneuvon omistajista tai haltijoista osoite- ja muine yhteystietoineen sekä tiedot ajoneuvon teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut ajoneuvoliikennerekisteristä 19 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa myös pelastustoimen yksikölle ja tiedot, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut 19 §:n 1 momentin 8 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa vain pelastustoimen yksikölle;

Ehdotus

14) *Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä* alusrekisterilain (512/1993) 9 §:ssä tarkoitetuista rekisteriin tehtävistä merkinnöistä;

20 §

Tietojen luovuttaminen

Hätäkeskuslaitos saa luovuttaa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä:

2) 19 §:ssä tarkoitettuja tietoja poliisitoimen, pelastustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen yksikölle ja muulle yksikölle ja taholle, jonka Hätäkeskuslaitos on hälyttänyt tai jota varten tieto on pyynnöstä hankittu 4 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettussa tehtävässä; tiedot, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut 19 §:n 1 momentin 1–7, 11 ja 12 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa vain poliisin toimintayksikölle tai rajavartiolaitoksen virkamiehelle, tiedot ajoneuvon omistajista tai haltijoista osoite- ja muine yhteystietoineen sekä tiedot ajoneuvon teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut *liikenneasioiden rekisteristä* 19 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa myös pelastustoimen yksikölle ja tiedot, jotka Hätäkeskuslaitos on saanut 19 §:n 1 momentin 8 kohdan nojalla, saadaan luovuttaa vain pelastustoimen yksikölle;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

20.

Laki**ilmailulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ilmailulain (864/2014) 3 §:n 2 momentti, 12–15 §, 21 §, 23 – 31 §, 47 §:n 1 momentin 1, 8 ja 9 kohta, 63 - 69 §, 70 §:n 2 – 5 momentti, 71 ja 73 §, 141 §:n 1 momentin 6 ja 7 kohta, 146 §:n 1 momentin 5 – 7 ja 14 kohta, 160 §:n 1 momentin 2 kohta, 163–164 § ja 178 §:n 12 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 27, 63 ja 164 § osaksi laissa 61/2016,

muutetaan 7 §:n 1 momentin johdantokappale, 16 §:n 1 momentti, 17 §:n 1 momentti, 19 §:n 2 momentti, 20 §:n 1 momentin 1 kohta, 22 §:n otsikko, 1 momentin johdantokappale ja 2 momentti, 46 §, 50 §:n 2 ja 3 momentti, 51 §:n 1 momentti, 54, 62 ja 70 §, 122 §:n 4 ja 5 momentti, 136 §:n 2 momentti, 14 luvun otsikko, 141 §:n 1 momentin 12 kohta, 143 §, 146 §:n otsikko ja 1 momentin 8 kohta, 147 §:n 1 momentti, 148 §:n otsikko ja 1 momentti, 153 §:n 7 momentti, 165 §:n 1 momentti, 174 §, 178 §:n 13 kohta ja 181 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 46 §, 153 §:n 7 momentti ja 181 §:n 2 momentin 2 kohta laissa 61/2016, sekä

lisätään 148 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Toimivaltainen viranomainen

Sen lisäksi, mitä kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta säädetään muualla lainsäädännössä, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii seuraavien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena:

1) matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004;

2) vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1107/2006.

(3 §:n 2 momentti kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7§

7§

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

12 §

(12 § kumotaan)

Luvun soveltamisala ja suhde muuhun lainsäädäntöön

Tätä lukua sovelletaan Liikenteen turvallisuusviraston ilmailuviranomaisena ylläpitämiin ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin. Mitä tässä luvussa säädetään lupakirjasta, koskee myös kelpoisuustodistusta, kelpuutusta tai hyväksyntää sekä oikeutta käyttää ilma-aluksia tai laitteita. Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää näitä rekistereitä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien tai velvoitteiden hoitamisessa. Rekistereitä voidaan pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ilma-alusrekisteriin ja lupakirjarekisteriin merkittyjen tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

13 §

(13 § kumotaan)

Perustietojen tallettaminen rekistereihin

Lupien myöntämistä ja niiden valvontaa sekä ilma-alusten rekisteröintiä varten ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin saa tallettaa luvan hakijasta ja haltijasta sekä ilma-aluksen omistajasta, käyttäjästä, jos ilma-aluksen käyttöoikeus on myönnetty käyttäjälle vähintään 30 päivän ajaksi, edustajasta ja haltijasta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

seuraavat yksilöintitiedot silloin, kun kyseessä on luonnollinen henkilö:

- 1) nimi;
- 2) henkilötunnus tai sen puuttuessa syntymäaika;
- 3) syntymäkotikunta tai ulkomainen syntymäpaikka ja syntymävaltio sekä kansalaisuus;
- 4) osoite ja muu yhteystieto sekä kotikunta;
- 5) äidinkieli tai asiointikieli;
- 6) tieto 30 §:ssä tarkoitetusta tietojen luovuttamisen rajoittamisesta;
- 7) tieto henkilön kuolemasta.

Lupien myöntämistä ja niiden valvontaa sekä ilma-alusten rekisteröintiä varten ilma-alus- ja lupakirjarekisteriin saa tallettaa luvan hakijasta ja haltijasta sekä ilma-aluksen omistajasta, käyttäjästä, jos ilma-aluksen käyttöoikeus on myönnetty käyttäjälle vähintään 30 päivän ajaksi, edustajasta ja haltijasta seuraavat yksilöintitiedot silloin, kun kyseessä on oikeushenkilö:

- 1) nimi;
- 2) yritys- ja yhteisötunnus;
- 3) kotipaikka;
- 4) osoite- ja muut yhteystiedot;
- 5) tieto asiointikielestä.

Ilma-alusrekisteriin saa tallettaa sekä luonnollisesta että oikeushenkilöstä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen tietojen lisäksi tiedon konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneeraus- tai takavarikosta sekä siitä, jos lentoyhtiöön kohdistuu 166 §:n 1 momentissa tarkoitettu liikennöintiä koskeva rajoite.

14 §

(14 § kumotaan)

Tietojen tallettaminen ilma-alusrekisteriin

Sen lisäksi, mitä 13 §:ssä säädetään henkilötietojen tallettamisesta, ilma-alusrekisteriin saa tallettaa ilma-alusta koskevia tietoja seuraavasti:

- 1) tekniset tiedot ja yksilöintitiedot;
- 2) tiedon haltijan ja käyttäjän hallintaoikeuden laadusta;
- 3) ilma-alusrekisteriin merkitsemispäivän;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

- 4) tiedot ilma-aluksen vakuuttamisesta;
 - 5) ilma-alukseen vahvistetut kiinnitykset ja niiden uudistamiset, kuolettamiset ja etuoikeusjärjestyksen muutokset;
 - 6) lentopaikan pitäjän tekemä kirjallinen ilmoitus 165 §:n 2 momentin mukaisesta ilma-aluksen lähdön estämisestä;
 - 7) tiedon ilma-aluksen ulosmittauksesta; sekä
 - 8) jos ilma-alus on anastettu, tiedon siitä.
- Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen tekemisestä sekä ilmoituksessa annettavista 1 momentin 1 ja 8 kohdassa tarkoitetuista tiedoista.

15 §

(15 § kumotaan)

Tietojen tallettaminen lupakirjarekisteriin

Sen lisäksi, mitä 13 §:ssä säädetään henkilötietojen tallettamisesta, lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja henkilöstä, joka on hakenut Liikenteen turvallisuusvirastolta lupakirjaa, kelpoisuustodistusta, kelpuutusta tai hyväksyntää tai jolla on tällainen lupa. Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tiedon myös henkilön syyllistymisestä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettamisesta tai ohjaamisesta rikoslain (39/1889) 23 luvussa tarkoitettulla tavalla alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämisestä lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai ilmailurikkomuksesta. Lisäksi tietoja saa tallettaa henkilöstä, johon liittyen on käynnissä edellä mainittuja tekoja koskeva esitutkinta, syyteharjonta tai oikeudenkäynti. Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja ilmailuun liittyvästä koulutuksesta.

Lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saa lisäksi tallettaa lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot.

Jos 2 momentissa tarkoitetuissa rekisteriin

Voimassa oleva laki

merkityissä tiedoissa tapahtuu muutos, luvan haltijan on ilmoitettava siitä Liikenteen turvallisuusvirastolle 14 päivän kuluessa. Muilta osin Liikenteen turvallisuusvirasto on velvollinen pitämään rekisteritiedot ajan tasalla. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

16 §

Ilma-aluksen rekisteritunnus ja rekisteröimistodistus

Suomen kansallisuuden saamiseksi ilma-alus on merkittävä Suomen ilma-alusrekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin, ellei tässä laissa jäljempänä toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ilma-alukselle rekisteritunnuksen sekä todistuksena ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

17 §

Rekisteröintioikeus

Ilma-alus saadaan merkitä ilma-alusrekisteriin Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

19 §

Väliaikainen rekisteröinti

Ilma-alusrekisteriin voidaan merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alus, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa.

Ehdotus

16 §

Ilma-aluksen rekisteritunnus ja rekisteröimistodistus

Suomen kansallisuuden saamiseksi ilma-alus on merkittävä Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* tai sotilasilma-alusrekisteriin, ellei tässä laissa jäljempänä toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ilma-alukselle rekisteritunnuksen sekä todistuksena ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

17 §

Rekisteröintioikeus

Ilma-alus saadaan merkitä *liikenneasioiden rekisteriin* Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

19 §

Väliaikainen rekisteröinti

Liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alus, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

20 §

Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset

Ilma-aluksen omistajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseen muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos:

1) 13 §:n 1 tai 2 momentissa 14 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetut ilma-alusrekisteriin talletettavat tiedot muuttuvat;

20 §

Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset

Ilma-aluksen omistajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseen muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos:

1) *Liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa* tarkoitetut rekisteriin talletettavat tiedot muuttuvat;

21 §

Tietojen säilyttäminen

Ilma-alusrekisteriin merkityt tiedot säilytetään pysyvästi. Rekisteristä poistetut tiedot säilytetään pysyvästi rekisterin yhteydessä pidettävässä arkistossa. Tietojen säilyttämisestä ja arkistoinnista säädetään henkilötietolaissa ja arkistolaissa (831/1994).

(21 § kumotaan)

22 §

Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä

Ilma-alus on poistettava ilma-alusrekisteristä:

Liikenteen turvallisuusvirasto voi poistaa ilma-aluksen ilma-alusrekisteristä, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, jos omistaja ei ole Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt poistamiselle estettä.

22 §

Ilma-aluksen poistaminen liikenneasioiden rekisteristä

Ilma-alus on poistettava liikenneasioiden rekisteristä:

Liikenteen turvallisuusvirasto voi poistaa ilma-aluksen *liikenneasioiden rekisteristä*, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, jos omistaja ei ole Liikenteen turvallisuusviraston asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt poistamiselle estettä.

23 §

Tietojen poistaminen lupakirjarekisteristä

(23 § kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tiedot poistetaan lupakirjarekisteristä seuraavasti:

1) liikenneturvallisuuden vaarantaminen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettaminen tai ohjaaminen rikoslain 23 luvussa tarkoitetulla tavalla alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttäminen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja ilmailurikkomus kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;

2) epäiltyä koskeva rikostieto, kun hänet on vapautettu syyteestä ja päätös on saanut lainvoiman tai kun syyteoikeus epäilystä rikoksesta on vanhentunut;

3) rekisteröidylle asetettu toimintakielto sekä muuta ilmailuviranomaisen hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman.

24 §

(24 § kumotaan)

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain rekistereiden ylläpitoa ja sen tietojen oikeellisuuden varmistamista varten väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, henkilötunnuksesta, osoitteesta, kotikunnasta, syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta, äidinkielen tai asiointikielen ja henkilön kuolemasta sekä tiedot väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:n 1 momentissa tarkoitetusta luovutusrajoituksesta.

Tiedot voidaan toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Voimassa oleva laki

25 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietoja voidaan luovuttaa vain, jos tässä laissa säädetty edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä henkilön oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoa ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan henkilön yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan taikka vaarantavan valtion turvallisuutta.

Muutoin kuin yksittäisluovutuksena luovutettavien tietojen luovuttaminen luovutuksen-saajalle edellyttää Liikenteen turvallisuusviraston lupaa.

26 §

Julkisten tietojen yksittäisluovutus

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista seuraavasti:

1) ilma-alusrekisteristä ilma-aluksen rekisteritunnuksen perusteella tiedot ilma-aluksesta ja ilma-aluksen omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä lentokelpoisuustiedoista;

2) lupakirjarekisteristä henkilötunnuksen perusteella tiedot lupakirjoista.

Edellä 1 momentin 1 kohdan perusteella saadaan luovuttaa rajoitetusti tieto myös ilma-aluksen entisestä omistajasta tai haltijasta. Tiedot voidaan luovuttaa teknisen käytöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

Ehdotus

(25 § kumotaan)

(26 § kumotaan)

Voimassa oleva laki

27 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

1) viranomaisille laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi;

2) Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkintaa varten;

3) Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisille, Euroopan komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten;

4) perustellusta syyistä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

Luovutuksensaajan on ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Luovutuksensaaja saa luovuttaa edelleen saamiaan tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

28 §

Tietojen luovuttaminen teknisen käyttöyhteyden avulla

Ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä saa luovuttaa tietoja teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa ilma-aluksen rahoitus- ja vakuutustoimintaan, katsastustoimintaan, varaosien myynti- ja huoltotoimintaan, lentoliikennemaksujen määräytymiseen sekä muuhun näihin verrattavaan toimintaan.

Luonnollisen henkilön tietojen luovuttaminen 1 momentin perusteella on sallittua ainoastaan, jos toiminta, johon tietoja pyydetään

Ehdotus

(27 § kumotaan)

(28 § kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

luovutettavaksi, liittyy ilmailun turvallisuuden, ilma-aluksiin, lentoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin.

29 §

(29 § kumotaan)

Tietojen edelleen luovuttaminen

Ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä muutoin kuin yksittäisluovutuksena saatuja tietoja ei saa luovuttaa edelleen kolmannelle ilman Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Viranomaisilla on oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen veloitteeseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön.

30 §

(30 § kumotaan)

Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite- ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen muuhun kuin viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen.

Siirrettäessä 24 §:n 1 momentissa tarkoitettu väestötietojärjestelmään talletettu luovutusrajoitus rekisteriin, luovutusrajoitus tulee laajentaa kattamaan myös luonnollisen henkilön nimen. Luovutusrajoitus ei estä henkilötietojen luovuttamista edellä 1 momentissa tarkoitetuille tahoille.

Luovutettaessa 2 momentissa tarkoitettu luovutusrajoituksen alainen tieto on luovutuksensaajalle samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta samoin kuin tietojen käyttöä ja suojausta koskevista rajoituksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä jättää ilmoittamatta luovutusrajoituksesta, jos luovutettava tieto ja sen käyttötarkoitus on sellainen, että ilmoittamatta jättämisen ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen tarkoitusta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

31 §

(31 § kumotaan)

Arkaluonteisten tietojen luovuttaminen

Lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa suomalaisille viranomaisille ja ulkomaiselle ilmailu- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle, milloin se on välttämätöntä laissa säädettyjen tai sen nojalla määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Tiedot saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

46 §

46 §

*Luvan myöntäjä**Luvan myöntäjä*

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. *Matkustamomiestön terveydentilatodistuksen myöntää terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiestön kelpoisuustodistuksen ja merkinantajan hyväksynnän myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään.* Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

47 §

47 §

*Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit**Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit*

Seuraavien lupien myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perus-

Seuraavien lupien myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perus-

Voimassa oleva laki

tuvat kelpoisuusvaatimukset:

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilato-distus;
- 7) merkinantajan hyväksyntä;
- 8) tarkastuslentäjän hyväksyntä;
- 9) kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksi-neen.

50 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin

Luvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä luvan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin sekä sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön ja laitoksen on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lääkäri, yhteisö ja laitos voi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ilmailutoimintaan osallistuvan toimintakykyyn.

Ehdotus

tuvat kelpoisuusvaatimukset:

- (1 kohta kumotaan)
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilato-distus;
- 7) merkinantajan hyväksyntä.
- (8 kohta kumotaan)
- (9 kohta kumotaan)

50 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin

Luvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä luvan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan terveydenhuollon ammattihenkilöstä annetussa laissa (559/1994) tarkoitetun terveydenhuollon ammattihenkilön sekä sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön ja laitoksen on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lääkäri, terveydenhuollon ammattihenkilö, yhteisö ja laitos voi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ilmailutoimintaan osallistuvan toimintakykyyn.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

51 §

Ulkomainen lupakirja

Ulkomainen lupa voidaan hyväksyä, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

51 §

Ulkomainen lupakirja

Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa ulkomailta myönnetyt tehtävän edellyttämät henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

54 §

Lento-oppilas

Lento-oppilas saa lentää yksin, kun:

- 1) lennonopettaja antaa siihen luvan ja valvoo lentoa;
- 2) lento-oppilas on täyttänyt 16 vuotta ennen lentokoneen, helikopterin, autogiron ja ilmalaivan yksinlentoa ja 14 vuotta ennen purjelentokoneen ja ilmapallon yksinlentoa; sekä
- 3) hänellä on lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

54 §

Lento-oppilas

Lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 luvun 5 §:ssä.

62 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan unionilainsäädännön mukaisesti:

- 1) lentoliikenneasetuksella lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008;
- 2) ulkosuhdeasetuksella jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 847/2004;
- 3) kaupallisella ilmakuljetuksella ilma-aluksen käyttämistä matkustajien, rahdin tai postin kuljetukseen maksua tai muuta korvausta vastaan, mukaan lukien yleisölenätykset;

62 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan unionilainsäädännön mukaisesti:

- 1) **lentonäytösluvalla** lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentonäytöksen;
- 2) **lentokilpailuluvalla** lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentokilpailun;
- 3) **lentonäytöksellä** kokoontumislaissa (530/1999) tarkoitettua yleisötilaisuutta, jossa järjestetään ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi;

Voimassa oleva laki

4) lentotyöllä ilma-aluksen käyttämistä erikoistehtäviin;

5) lentotyöluvalla lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi harjoittaa lentotyötä;

6) lentokoulutusluvalla lupaa sellaiseen lento- tai teoriakoulutuksen antamiseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiestien lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten tai hyväksyntöjen hankkimiseen ja voimassa pitämiseen;

7) lentonäytösluvalla lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentonäytöksen;

8) lentokilpailuluvalla lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentokilpailun;

9) liikenneluvalla lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi kuljettaa matkustajia, postia ja rahtia lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan;

10) lentonäytöksellä kokoontumislaissa (530/1999) tarkoitettua yleisötilaisuutta, jossa järjestetään ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi;

11) taitolennolla ilma-aluksella tarkoituksettavasti suoritettavia lentoliikkeitä, joihin liittyy nopeita muutoksia sen lentoasennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellisia nopeuden vaihteluja, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa;

12) ansiolentotoiminnalla ilma-aluksen mitä tahansa toimintaa, joka on yleisön saatavilla maksusta tai muutoin vastikkeellisesti, tai silloin kun toiminta ei ole yleisön saatavilla lentotoiminnan harjoittajan ja asiakkaan välisen sopimuksen nojalla harjoitettavaa toimintaa, jota asiakas ei valvo; ja

13) kauko-ohjatun lentotoiminnan luvalla kauko-ohjauspaikasta ohjatun miehittämättömän ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa.

Ehdotus

4) **taitolennolla ilma-aluksella tarkoituksettavasti suoritettavia lentoliikkeitä, joihin liittyy nopeita muutoksia sen lentoasennossa, poikkeuksellisia lentoasentoja tai poikkeuksellisia nopeuden vaihteluja, joita ei tarvita normaalissa lennossa tai muihin lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kuin taitolentokelpuutukseen tähtäävässä koulutuksessa.**

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

63 §

(63 § kumotaan)

Liikennelupa

Liikenneluvasta säädetään lentoliikenneasetuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan. Sen lisäksi, mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä edellytetään hyvämäineisuutta. Hakija ei täytä hyvämäineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä. Hyvämäineisyys todistetaan Oikeusrekisterikeskuksen antamalla lausunnolla.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-aluksen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

64 §

(64 § kumotaan)

Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa

Lentoliikenteen harjoittaminen Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa, edellyttää Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnettyä liikennelupaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin edellä tarkoitetun liikenneluvan haltijalle

65 §

(65 § kumotaan)

Julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalle reitille, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

66 §

(66 § kumotaan)

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää reitikohtaisen liikennöintiluvan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen ja kolmannen maan välillä.

Jollei 67 §:n säännöksistä muuta johdu, liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakijalla on 63 §:ssä tarkoitettu liikennelupa ja hakija on sijoittautunut Suomeen;

2) hakija on 1 momentissa tarkoitetun kolmannen maan nimeämä yhtiö, ja se täyttää Suomen ja tämän kolmannen maan välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai

3) hakija on 1 momentissa tarkoitetun kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja Euroopan unionin asetuksissa asetetut kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämistä Suomen liikennepolitiikan kannalta perusteltuna.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa 1 momentissa tarkoitetun liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

67 §

(67 § kumotaan)

Lentoliikenne käyttörajoituksia edeltävällä reitillä

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää, mikä tai mitkä liikennöintiluvan hakijoista saavat harjoittaa liikennettä sellaisilla 66 §:ssä tarkoitetuilla reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia. Liikennöintilupapäätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset liikennöintilupien myöntämisestä 1 momentissa tarkoitetuille reiteille ja selvityksistä, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan.

68 §

(68 § kumotaan)

Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalle Suomen ja kolmannen maan välisen ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen lentoluvan yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsittävälle lentosarjalle. Lupa myönnetään, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

1) hakija ei kykene harjoittamaan liikennet-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tä ammattitaitoisesti ja turvallisesti;

2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutus-
ta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta;

3) hakija pyrkii luvan avulla kiertämään
säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle
66 ja 67 §:ssä säädettyjä vaatimuksia; tai

4) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti
myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen
harjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määrä-
ykset 1 momentissa tarkoitetun luvan hake-
mismenettelystä ja asiakirjoista, joilla hakija
osoittaa luvan myöntämisen edellytysten
täyttyvän. Liikenteen turvallisuusvirasto voi
lisäksi määräyksellään rajoittaa muiden kuin
valmismatkan osana myytävien lentokulje-
tusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaik-
katarjonnasta, jos rajoitus perustuu Euroopan
talousalueeseen kuuluvassa valtioissa yleisesti
noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön
tai vastavuoroisuuteen.

Edellä 3 momentissa tarkoitetuissa määrä-
yksissä on otettava soveltuvin osin huomioon
Euroopan unionin ei-säännöllisen lentoliiken-
teen harjoittamista koskevan lainsäädännön
lisäksi:

1) Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut
standardit ja suositukset;

2) ECAC:n suositukset;

3) kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin
sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

Lentoliikenteen harjoittaja, jolla on Euroo-
pan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa
myönnetty liikennelupa, saa harjoittaa ei-
säännöllistä lentoliikennettä Suomen ja kol-
mannen maan välillä ilman erillistä lupaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin
66 §:ssä tarkoitetun liikennöintiluvan haltijan
vaatimuksesta kieltää 5 momentissa tarkoite-
tun ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoitta-
misen, jos siitä aiheutuu liikennöintiluvassa
tarkoitettulle toiminnalle suurempaa kuin vä-
häiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja
lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllis-
en lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja
rajoituksia ei-säännöllisen lentoliikenteen
avulla.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

69 §

(69 § kumotaan)

Lentoliikenne Suomen alueen yli

Säännöllistä ja ei-säännöllistä lentoliikennettä saa harjoittaa Suomen alueen yli ilman erillistä lupaa, jos näin on sovittu Suomen ja lentoliikenteen harjoittajan kotivaltion välillä kahdenvälisen tai monenvälisen sopimuksen perusteella.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää muissa kuin 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa luvan lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen alueen yli. Lupa myönnetään joko säännölliselle lentoliikenteelle, yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsittävälle lentosarjalle. Lupa myönnetään, jos lentoliikenteen harjoittaja osoittaa, että sen lentotoimintalupa ja liikennelupa tai näitä vastaavat luvat mahdollistavat kyseisen liikenteen harjoittamisen ja että sillä on käytettävissään lentojen asianmukaiseen suorittamiseen soveltuva kalusto.

Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä, että:

- 1) hakija ei kykene harjoittamaan lentoliikennettä ammattimaisesti ja turvallisesti;
- 2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta; tai
- 3) hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

70 §

70 §

*Lentotyölupa**Lentotyö ja lentomiehistön koulutus*

Lentotyöhön vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentotyölupa. Lentotyöluvun saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyö lupaa ei vaadita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai

Lentotyöstä ja lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehistön ja matkustamomiehistön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pääasiallinen liikepaikka on toisessa jäsenvaltiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle kyseisessä jäsenvaltiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Lentotyölupaa ei vaadita Liikenteen turvallisuusviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin:

- 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;
- 2) laskuvarjohyppy lentoihin;
- 3) metsäpalovalvontalentoihin;
- 4) valtion- ja sotilasilmailuun;
- 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia, että muutakin kuin 2 momentissa tarkoitettua lentotyötä saa harjoittaa ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyöluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitus ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lentotyölupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 4 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentotyölupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaisesta toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määrääjäksi.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää lentotyöluvan toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

71 §

(71 § kumotaan)

Lentokoulutuslupa

Lento- ja teoriakoulutukseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiestien lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentokoulutuslupa. Lentokoulutusluvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentokoulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentokoulutustoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentokoulutusluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentokoulutusluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitus ja ammattitaito;
- 2) lentokoulutusluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 3) lentokoulutusluvan haltijan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia.

Lentokoulutuslupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 2 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lento-

Voimassa oleva laki

koulutuslupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, että tietyntylaiseen lentokoulutukseen ei tarvita lentokoulutuslupaa, jos luvan hankkimiseen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarvetta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset matkustamomiestien koulutusorganisaation hyväksymisestä ottaen huomioon siviili-ilmailun lentomiestien koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 säännökset sekä Euroopassa vallitsevat käytännöt.

73 §

Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan kauko-ohjattuun lentotoimintaan. Luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään kauko-ohjatun lentotoiminnan turvalliseen suorittamiseen tarvittava henkilöstö, toimintaan soveltuva kalusto sekä toimintaa koskeva ohjeistus.

122 §

Hätäpaikannuslähetinrekisteri

Jos Suomea koskevat kansainväliset velvoitteet, yleisesti käytössä olevat kansainväliset standardit, rekisterin tarkoitus, pelastustoiminnan toteutuminen, tekninen kehitys tai muut vastaavat seikat sitä edellyttävät, valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa säätää tarkemmin 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen tietojen merkitsemisestä rekisteriin. Viestintävirastolla on salassapitosäännösten

Ehdotus

(73 § kumotaan)

122 §

Hätäpaikannuslähetinrekisteri

Jos Suomea koskevat kansainväliset velvoitteet, yleisesti käytössä olevat kansainväliset standardit, rekisterin tarkoitus, pelastustoiminnan toteutuminen, tekninen kehitys tai muut vastaavat seikat sitä edellyttävät, valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa säätää tarkemmin 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen tietojen merkitsemisestä rekisteriin. Viestintävirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada rekisterin ylläpitoa

Voimassa oleva laki

estämättä oikeus saada rekisterin ylläpitoa varten Liikenteen turvallisuusvirastolta 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ilma-alusrekisteristä.

Ilma-aluksen omistajan tai käyttäjän on ilmoitettava rekisterin pitäjälle tässä pykälässä tarkoitettut sellaiset tiedot ja niiden muutokset, joita ei ole ilmoitettava ilma-alusrekisteriin sekä liitettävä ilmoitukseen tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys.

136 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta kyseisessä ilma-aluksessa. Ilma-alukseen kohdistuvan omistuksenpidätysoikeuden tai muun omistukseen perustuvan vakuusoikeuden haltija taikka ilma-aluksen vuokralle antaja ei kuitenkaan ole vastuussa tämän momentin nojalla edellyttäen, että tieto ilma-aluksen käyttäjästä on merkitty ilma-alusrekisteriin

14 luku

Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

141 §

Toimenpiteet henkilöille myönnettyyn lupaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

Ehdotus

varten Liikenteen turvallisuusvirastolta 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tietoja *liikenneasioiden rekisteristä*.

Ilma-aluksen omistajan tai käyttäjän on ilmoitettava rekisterin pitäjälle tässä pykälässä tarkoitettut sellaiset tiedot ja niiden muutokset, joita ei ole ilmoitettava *liikenneasioiden rekisteriin* sekä liitettävä ilmoitukseen tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys.

136 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta kyseisessä ilma-aluksessa. Ilma-alukseen kohdistuvan omistuksenpidätysoikeuden tai muun omistukseen perustuvan vakuusoikeuden haltija taikka ilma-aluksen vuokralle antaja ei kuitenkaan ole vastuussa tämän momentin nojalla edellyttäen, että tieto ilma-aluksen käyttäjästä on merkitty *liikenneasioiden rekisteriin*.

14 luku

Lupia, ilmoituksia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

141 §

Toimenpiteet henkilöille myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6) matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistus tai matkustamomiehISTÖN terveydentilato-distus;

7) tarkastuslentäjän hyväksyntätodistus;

12) kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksi-neen.

143 §

Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen

Edellä 141 §:ssä tarkoitettulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa, jos tämä:

1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen edellytyksiä;

2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä;

3) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

4) rikkomalla olennaisella tavalla tai tois-tuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai mää-räyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai

5) on muulla toiminnallaan osoittanut sel-laista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä luvan haltijan kykyä tai halua noudattaa tur-vallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoi-tettu luvan peruutus on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen edellytykset täyttyvät. Mainitun momentin 3–5 kohdassa

(6 ja 7 kohta kumotaan)

12) *koulutus- tai lentotoimintaorganisaat-ion vastuuhenkilön hyväksyntä.*

143 §

Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen tai tehtävässä toimimisen kieltäminen

Edellä 141 §:ssä tarkoitettulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa tai kieltää tämän toimiminen lentotur-vallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä, jos tämä:

1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen edellytyksiä;

2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai tehtävän vaatimuk-sia;

3) huomautuksesta tai varoituksesta huoli-matta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

4) rikkomalla olennaisella tavalla tai tois-tuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai mää-räyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai

5) on muulla toiminnallaan osoittanut sel-laista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä henkilön kykyä tai halua noudattaa turvalli-suuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoi-tettu luvan peruutus tai toimintakielto on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saami-sen tai toiminnalle asetetut edellytykset täyt-

Voimassa oleva laki

tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Luvanhaltijaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa, jos Liikenteen turvallisuusviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen luparekisteritietoihin.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

-
- 5) lentotoimintaluvan haltija;
 - 6) Suomen ja kolmannen maan välisen säännöllisen lentoliikenteen tai ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittaja;
 - 7) lentotyöluvan haltija;
 - 8) lentokoulutusluvan haltija, lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;
-

14) matkustamomiehistön koulutusorganisaatio; tai

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitettua hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä,

Ehdotus

tyvät. Mainitun momentin 3–5 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Luvanhaltijaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa, jos Liikenteen turvallisuusviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen luparekisteritietoihin.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksen varaiseen toimintaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147 - 149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on

(5 - 7 kohdat kumotaan)

8) *lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;*

(14 kohta kumotaan)

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija *tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja* jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitettua

Voimassa oleva laki

jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa, luvan haltijalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettua toiminnan väliaikaisesti, jos;

3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

(uusi 3 momentti lisätään)

Ehdotus

hyväksynnän ehtoja tai muita *säännöksiä ja määräyksiä*, jotka koskevat luvassa *tai ilmoituksessa* tarkoitettua toimintaa, *toiminnan harjoittajalle* voidaan antaa huomautus tai varoitus.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettua toiminnan väliaikaisesti, jos;

3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita *säännöksiä tai määräyksiä*, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräaikaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; tai

4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

153 §

153 §

*Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoi-
keus**Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoi-
keus*

Edellä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä 2 luvussa säädetään ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritietojen käsittelystä. Henkilötietojen käsittelystä säädetään lisäksi henkilötietolaisissa ja tietojen luovuttamisesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa.

Edellä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä 2 luvussa säädetään *liikenneasioiden rekisterin tietojen* käsittelystä. Henkilötietojen käsittelystä säädetään lisäksi henkilötietolaisissa ja tietojen luovuttamisesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa.

160 §

160 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilan-
teisiin**Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilan-
teisiin*

Seuraavien ilmoitustoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

Seuraavien ilmoitustoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

2) EASA-asetuksen 2 artiklassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltija

(2 kohta kumotaan)

163 §

(163 § kumotaan)

*Tehtävien siirto päteville yksiköille ja harras-
teilmailun järjestölle*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäisen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille siten kuin EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun järjestölle harras-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

teilmailun valvontaan liittyviä julkisia hallintotehtäviä. Siirrettävät tehtävät voivat koskea harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksyntää ja luettelointia sekä näitä ilma-aluksia ja laitteita käyttävien koulutusta sekä lupakirjojen ja kelpoisuustodistusten myöntämistä.

Liikenteen turvallisuusviraston on hakemuksesta hyväksyttävä 2 momentissa tarkoitettuksi harrasteilmailun järjestöksi oikeushenkilö, joka toimii valtakunnan koko alueella ja jolla on 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä varten käytettävissään tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät ja ohjeet. Hyväksyntä annetaan määräajaksi tai toistaiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tässä tarkoitettun harrasteilmailun järjestön toimintaa.

164 §

(164 § kumotaan)

Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää seuraavat hallintotehtävät kotimai- tai ulkomaiselle asiantuntijalle, jolla on tehtävän hoitamisen kannalta riittävä koulutus ja muut tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot:

1) lennontiedottajan pätevyysarviointi; (29.1.2016/61) [HE 69/2015]

2) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;

3) harrasteilmailun lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen tai uudistaminen; ja

4) tarkastuslentäjän pätevyysarviointi ja hyväksyntä.

Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä sopimuksessa sovitaan tehtävien sisällöstä ja muista tehtävän hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja teh-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

täviä. Jos asiantuntija ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia tai ei noudata tehtäviä hoitaessaan viraston ja asiantuntijan välistä sopimusta ja muuta valvonnan yhteydessä annettua ohjeistusta taikka muutoin laiminlyö tehtävien asianmukaisen hoitamisen tai toimii lainvastaisesti, viraston on sanottava irti sopimus asiantuntijan kanssa.

Ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus saada Liikenteen turvallisuusvirastolta suorittamistaan tehtävistä asianmukainen korvaus.

165 §

Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat yhteisvastuullisesti lentopaikan pitäjältä tai palvelun antajalta saamiensa palvelujen kustannuksista omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa ajalta sekä siltä ajalta, jona nämä ovat merkittyinä ilma-alusrekisteriin omistajana, haltijana tai käyttäjänä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

165 §

Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat yhteisvastuullisesti lentopaikan pitäjältä tai palvelun antajalta saamiensa palvelujen kustannuksista omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa ajalta sekä siltä ajalta, jona nämä ovat merkittyinä liikenneasioiden rekisteriin omistajana, haltijana tai käyttäjänä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 63 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

13) harjoittaa 70–72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

(12 kohta kumotaan)

13) harjoittaa 70 tai 72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä,

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

2) 47 §:ssä tarkoitettujen matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntäminen ja merkin-antajan hyväksyntä;

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

2) 47 §:ssä tarkoitettujen päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja merkinantajan hyväksynnästä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

21.

Laki

jätelain 59 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan jätelain (646/2011) 59 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

59 §

59 §

Romutustodistus ja ajoneuvon lopullinen rekisteristä poistaminen

Romutustodistus ja ajoneuvon lopullinen rekisteristä poistaminen

Kerääjän tai käsittelijän on annettava ajoneuvon haltijalle romutustodistus tarkistettuaan tämän oikeuden luovuttaa ajoneuvo romutusta varten. Kerääjän tai käsittelijän on ilmoitettava romuttamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvon lopulliseksi poistamiseksi ajoneuvorekisteristä. Liikenteen turvallisuusvirasto perii rekisteristä poistamisesta tuottajalta maksun, johon sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaisissa (150/1992) ja sen nojalla säädetään.

Kerääjän tai käsittelijän on annettava ajoneuvon haltijalle romutustodistus tarkistettuaan tämän oikeuden luovuttaa ajoneuvo romutusta varten. Kerääjän tai käsittelijän on ilmoitettava romuttamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ajoneuvon lopulliseksi poistamiseksi *liikenneasioiden rekisteristä*. Liikenteen turvallisuusvirasto perii rekisteristä poistamisesta tuottajalta maksun. Maksun määrästä säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

22.

Laki

kalastuksesta Tenojoen vesistössä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan kalastuksesta Tenojoen vesistössä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain (176/2017) 14 § ja 15 §:n 6 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14 §

14 §

Tenojoen vesistön venerekisteri

Tenojoen vesistön venerekisteri

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) 1 §:ssä tarkoitettu vesikulkuneuvorekisteri.

Tenon kalastusveneiden rekisteröintiin sovelletaan vesikulkuneuvorekisteristä annettua lakia, jäljempänä 15–17 §:ssä säädetyin poikkeuksin.

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettu liikenneasioiden rekisteri.

Tenon kalastusveneiden rekisteröintiin sovelletaan *liikenteen palveluista annettua lakia* 15–17 §:ssä säädetyin poikkeuksin.

15 §

15 §

Veneen rekisteröinti

Veneen rekisteröinti

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettuna sopimusrekisteröijänä, joka hoitaa vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 28 §:n 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä sekä tekee Liikenteen turvallisuusviraston rekisteröintipäätöstä varten arvion rekisteröintioikeuden edellytysten täyttymisestä.

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii *liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa* tarkoitettuna *rekisteröintitehtävissä avustavana palveluntarjoajana*, joka hoitaa *mainitun luvun 3 §:n* mukaisia tehtäviä sekä tekee Liikenteen turvallisuusviraston rekisteröintipäätöstä varten arvion rekisteröintioikeuden edellytysten täyttymisestä. Veneen omistajan

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

tä. Veneen omistajan on esitettävä selvitys veneen rekisteröintioikeutta koskevista seikoista.

Ehdotus

on esitettävä selvitys veneen rekisteröintioikeutta koskevista seikoista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

23.

Laki

kalastuslain 95 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kalastuslain (379/2015) 95 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

95 §

Kalataloushallinnon rekisterien pitäjien oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada kalastus- ja alusrekistereitä pitäviltä viranomaisilta kalastus- ja alusrekisteriin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia sekä haltijoita koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä 93 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

95 §

Kalataloushallinnon rekisterien pitäjien oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada kalastusalusrekisteriä, liikenneasioiden rekisteriä ja Ahvenanmaan alusrekisteriä pitäviltä viranomaisilta sellaiset rekistereihin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia sekä haltijoita koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä 93 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

24.

Laki

katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain (960/2013) 5 § ja 6 §:n 1 momentti sellaisena kuin niistä on 5 § laissa 1096/2014 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, ajoneuvoliikennerekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

Maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, *liikenneasioiden rekisteriin* merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

6 §

6 §

Maksun määrääminen

Maksun määrääminen

Liikenteen turvallisuusviraston tulee maksukauden päätyttyä viivytyksettä määrätä maksukaudelta maksettava maksu katsastuksista ja jälkitarkastuksista. Maksu määrätään lähettämällä katsastusluvan haltijalle lasku ajoneuvoliikennerekisteriin talletettujen tietojen sekä saadun muun selvityksen perusteella.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee maksukauden päätyttyä viivytyksettä määrätä maksukaudelta maksettava maksu katsastuksista ja jälkitarkastuksista. Maksu määrätään lähettämällä katsastusluvan haltijalle lasku *liikenneasioiden rekisteriin* talletettujen tietojen sekä saadun muun selvityksen perusteella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

25.

Laki

kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan kaupunkiraideliikenteestä annetun lain (1412/2015) 2 ja 8 §, sekä
muutetaan 1, 3 ja 4 §, 5 §:n otsikko ja 1 - 4 momentti, 6 §:n otsikko ja 1 momentti, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 9 ja 10 §, 12 §:n 2 momentin 2 kohta, 13 §:n 2 momentin 1 ja 4 kohta ja 3 momentti, 15 §:n 1 momentti, 16 §:n 2 momentti, 17 §:n 1 momentti, 18 ja 19 §, 21 §:n 1 ja 4 momentti ja 23 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Lakia sovelletaan metro- ja raitioliikenteeseen (kaupunkiraideliikenne) sekä metrorataverkon ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa toisin säädetä.

Lakia sovelletaan metro- ja raitioliikenteeseen (*kaupunkiraideliikenne*) sekä metrorataverkon ja raitiorataverkon *rakentamiseen, kunnossapitoon ja hallinnointiin*. *Rataverkon haltijana voi olla kunnan liikelaitos tai yhtiö taikka muu yhtiö tai yhteisö, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta.*

2 §

(2 § kumotaan)

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) rataverkon hallinnalla metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallinnointia raitioliikenteessä;

2) rataverkon haltijalla kuntaa, kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä tai yhteisöä, joka on vastuussa metro- tai raitiorataverkon hallinnasta;

3) liikenteen harjoittamisella henkilöliikenteen harjoittamista metro- tai raitiorataverkolla;

4) liikenteenharjoittajalla kuntaa, kunnan liikelaitosta tai yhtiötä taikka muuta yhtiötä

Voimassa oleva laki

tai yhteisöä, joka harjoittaa liikennettä metro-rataverkolla tai raitiorataverkolla;

5) toiminnanharjoittajalla rataverkon haltijaa ja liikenteenharjoittajaa;

6) turvallisuusjohtamisjärjestelmällä järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita.

3 §

Toiminnanharjoittajaa koskevat vaatimukset

Toiminnanharjoittajan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) toiminnanharjoittajalla on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;

2) toiminnanharjoittajan on osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan tai turvallisen liikenteen harjoittamisen;

3) toiminnanharjoittaja on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

4) toiminnanharjoittajan liikenneturvallisuuksustehtäviin määrätty henkilöt täyttävät säädettyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;

5) toiminnanharjoittaja on riittävän vakava-rainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) toiminnanharjoittajalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

4 §

*Toiminnanharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset**Ehdotus*

3 §

Rataverkon haltijaa koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) *rataverkon haltijalla on turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;*

2) *rataverkon haltija voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan;*

3) *rataverkon haltija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;*

4) *rataverkon haltija on riittävän vakava-rainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;*

5) *rataverkon haltijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.*

4 §

Rataverkon haltijaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset

Voimassa oleva laki

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan rataverkon haltijan tai liikenteenharjoittajan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Toiminnanharjoittaja ei täytä 3 §:n 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) toiminnanharjoittaja tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) toiminnanharjoittajalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

5 §

Toiminnanharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Toiminnanharjoittajan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettua toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvalli-

Ehdotus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan rataverkon haltijan liikkeenjohdosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 3 §:n 3 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hänellä on harjoitettavan toiminnan edellyttämässä laajuudessa tarvittavat tiedot ja kokemus rataverkon turvalliseen hallintaan ja sen valvontaan.

Rataverkon haltija ei täytä 3 §:n 4 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) rataverkon haltija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelystä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) rataverkon haltijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

5 §

Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Rataverkon haltijan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettua toiminnasta kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvi-

Voimassa oleva laki

suusvirastolle. Ilmoituksessa on oltava toiminnanharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi toiminnanharjoittajan on osoitettava ilmoituksessa täyttävänsä 3 §:ssä säädetty vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta ja rataverkon hallinnan siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada toiminnanharjoittajaa ja sen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakokrekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettun ilmoituksen käsittelyä ja 13 §:ssä tarkoitettua viranomaisvalvontaa varten.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

6 §

Toiminnanharjoittajan vastuu

Toiminnanharjoittaja vastaa metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. Toiminnanharjoittajan on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet. Toiminnanharjoittajien on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä.

Ehdotus

rastolle. Ilmoituksessa on oltava rataverkon haltijan nimi ja täydelliset yhteystiedot. Lisäksi *rataverkon haltijan* on osoitettava ilmoituksessa täyttävänsä 3 §:ssä säädetty vaatimukset. Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Rataverkon haltijan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta ja rataverkon hallinnan siirtämisestä toiselle toiminnanharjoittajalle.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada *rataverkon haltijaa* ja sen toimitusjohtajaa tai muuta liikkeenjohtotehtäviin määrättyä henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakokrekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettun ilmoituksen käsittelyä ja 13 §:ssä tarkoitettua viranomaisvalvontaa varten.

Jos ilmoitetut tiedot ovat puutteellisia tai ilmoitus on muutoin puutteellinen, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä varattava *rataverkon haltijalle* tilaisuus täydentää ilmoitustaan kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhyempi.

6 §

Rataverkon haltijan vastuu

Rataverkon haltija vastaa metro- ja raitiokrataverkon turvallisuudesta sekä rataverkon käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan osalta. *Rataverkon haltijan* on otettava toiminnassaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Toiminnanharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.

Toiminnanharjoittajan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

7 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

*Rataverkon haltijalla on oltava **turvallisuusjohtamisjärjestelmä**, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien riskien hallinta.*

Rataverkon haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä johtamassaan organisaatiossa.

8 §

Kaupunkiraideliikenteessä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset ja terveystarkastukset

Tässä laissa tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä, jotka vaikuttavat välittömästi kaupunkiraideliikenteen turvallisuuteen, ovat:

1) metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettaminen;

2) liikenteenohjaus, jos sillä voidaan välittömästi puuttua 1 kohdassa tarkoitetun liikennevälineen kulkuun.

Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavalta vaaditaan, että hän:

1) on tehtävään sopiva;
2) täyttää terveytensä puolesta tässä laissa tai sen nojalla määrätyt vaatimukset;

3) osaa ja ymmärtää riittävästi liikenteenhoidossa käytettävää kieltä;

4) on vähintään 18-vuotias.

Liikenneturvallisuustehtäviä saa hoitaa

(8 § kumotaan)

Voimassa oleva laki

vain henkilö, joka on lääkärintodistuksella osoittanut olevansa terveydentilansa perusteella kelpoinen hoitamaan mainittuja tehtäviä. Toiminnanharjoittajan on varmistettava, että henkilö käy terveystarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa 1 momentissa tarkoitettussa liikenneturvallisuustehtävässä. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Toiminnanharjoittajalla on oikeus siirtää liikenneturvallisuustehtävää hoitava muuhun tehtävään, jos tämä on laiminlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

Toiminnanharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa säädetty kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut liikenneturvallisuustehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien on osoitettava kelpoisuutensa.

9 §

Rataverkon liikenteenohjaus

Rataverkon liikenteenohjauksen on oltava turvallista ja tasapuolista. Toiminnanharjoittaja vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä. Rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksesta silloin, jos rataverkolla liikennöi yhtä useampi liikenteenharjoittaja. Toiminnanharjoittaja voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne toiselta toiminnanharjoittajalta taikka julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Ehdotus

9 §

Rataverkon liikenteenohjaus

Rataverkon liikenteenohjauksen on oltava turvallista ja tasapuolista. *Liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä vastaa kaupunkiraideliikennettä harjoittava kunnallinen liikelaitos, yhtiö tai muu yhteisö tai rataverkon haltija toiminnanharjoittajana.* Rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksesta aina silloin, jos rataverkolla liikennöi yhtä useampi liikenteenharjoittaja. *Tässä pykälässä tarkoitettu toiminnanharjoittaja voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne toiselta toiminnanharjoittajalta taikka julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

10 §

*Kaupunkiraideliikennerekisteri**Rekisteri*

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää metro- ja raitioliikennettä koskevaa kaupunkiraideliikennerekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään toiminnanharjoittajan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä toiminnanharjoittajan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Toiminnanharjoittajan on toimitettava tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää metro- ja raitiorataverkkoa koskevaa rekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Rekisteriin merkitään rataverkon haltijan nimi ja yritys- ja yhteisötunnus, mahdollinen aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä rataverkon haltijan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Rataverkon haltijan on toimitettava tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen lähettäjän on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

12 §

12 §

*Valvonta**Valvonta*

Virasto valvoo:

Virasto valvoo:

2) rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä;

2) rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimustenmukaisuutta ja suorituskykyä;

13 §

13 §

*Viranomaisvalvonnan suorittaminen**Viranomaisvalvonnan suorittaminen*

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

Voimassa oleva laki

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan, liikenteenharjoittajan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;

4) päästä tarkastamaan toiminnanharjoittajan kaupunkiraideliikenteeseen liittyviä valvontatehtävän kannalta tarpeellisia tietoja.

Virasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt kaupunkiraideliikenteeseen ja sen harjoittamista koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

15 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista vakavista onnettomuuksista ja muista kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisistä metrolikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista. *Velvollisuudesta ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään turvallisuustutkintalaissa.*

Ehdotus

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan ja metro- ja raitioliikennejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin kalustoyksiköihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;

4) päästä tarkastamaan *valvontatehtävän kannalta tarpeellisia rataverkon haltijan hallinnassa tai käytössä olevia* tietoja.

Virasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt kaupunkiraideliikennettä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

15 §

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Edellä 9 §:ssä tarkoitettun toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista vakavista onnettomuuksista ja muista kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisistä metrolikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

16 §

16 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Toiminnanharjoittaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

Edellä 9 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

17 §

17 §

Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet

Kaupunkiraideliikenteen viestintä ja tallenteet

Toiminnanharjoittaja saa käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista. Kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvään viestintään käytettäviä viestintäyhteyksiä ei saa käyttää muuhun viestintään.

Edellä 9 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittaja saa käyttää kaupunkiraideliikenteen viestintään viestintäverkkoa varmistuttuaan, että viestintäverkon käyttäminen on tietoturvallista. Kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuuteen ja liikenteenohjaukseen liittyvään viestintään käytettäviä viestintäyhteyksiä ei saa käyttää muuhun viestintään.

18 §

18 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Toiminnanharjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa.

Rataverkon haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa häiriötilanteissa.

Toiminnanharjoittajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Rataverkon haltijan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

19 §

19 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehosteikinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehosteikinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Niistä säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä *rataverkon haltijan* korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaisesti. Tehosteeksi virasto voi asettaa uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Niistä säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Jos toiminnanharjoittaja ei täytä 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä 5 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon varattava toiminnanharjoittajalle tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla vaatimusten täyttäminen aiotaan hoitaa. Jollei toiminnanharjoittaja täytä vaatimuksia kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhempi, virasto voi kieltää toiminnanharjoittajaa jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta on pidettävä toiminnan turvallisuuden kannalta olennaisena. Jos puutteellisuus on vähäinen, virasto voi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden määräajan, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhempi.

Jos *rataverkon haltija* ei täytä 3 §:ssä säädettyjä vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä 5 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon varattava *rataverkon haltijalle* tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla vaatimusten täyttäminen aiotaan hoitaa. Jollei *rataverkon haltija* täytä vaatimuksia kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhempi, virasto voi kieltää *rataverkon haltijaa* jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta on pidettävä toiminnan turvallisuuden kannalta olennaisena. Jos puutteellisuus on vähäinen, virasto voi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden määräajan, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhempi.

21 §

21 §

Vuosimaksu

Vuosimaksu

Toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kaupunkiraide-

Edellä 9 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvalli-

Voimassa oleva laki

liikenteen vuosimaksuna 40 000 euroa vuosittain. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta myös siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä kaupunkiraideliikennettä koskevan rekisterin pitämisestä ja muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

Vuosivalvontamaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle määrälle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Liikenteen turvallisuusvirasto voi viivästyskoron sijasta periä toiminnanharjoittajalta viiden euron suuruisen viivästysmaksun, jos viivästyskoron määrä jää tätä pienemmäksi.

23 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä tässä laissa säädettyjen edellytysten puuttuessa tai

2) liikkuu tai oleskelee asiattomasti metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyt-

Ehdotus

suusvirastolle vuosimaksuna 40 000 euroa. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä viraston ylläpitämisen 10 §:ssä tarkoitetun rekisterin ja liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun rekisterin pitämisestä ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

Vuosimaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Jollei maksua suoriteta viimeistään eräpäivänä, maksamattomalle määrälle peritään vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan. Liikenteen turvallisuusvirasto voi viivästyskoron sijasta periä toiminnanharjoittajalta viiden euron suuruisen viivästysmaksun, jos viivästyskoron määrä jää tätä pienemmäksi.

23 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta liikkuu tai oleskelee asiattomasti metrorataverkolla, metron ratapiha-alueella, metrosillalla taikka metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tämissuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, junaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle, kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja liikennepaosta tieliikenteessä säädetään rikoslain 23 luvussa. Rangaistus kuolemantuottamuksesta, törkeästä kuolemantuottamuksesta, vammantuottamuksesta ja vaaran aiheuttamisesta säädetään rikoslain 21 luvussa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

26.

Laki

kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain (211/1928) 1 §:n 1 momentti ja 3 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 596/1964, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Ilma-alus, joka on Suomessa rekisteröity tai merkitty ilma-alusrekisterin liitteeseen, voidaan kiinnittää rahamääräisen sitoumuksen täyttämisen vakuudeksi.

1 §

Ilma-alus, joka on Suomessa rekisteröity tai merkitty *liikenneasioiden rekisteriin*, voidaan kiinnittää rahamääräisen sitoumuksen täyttämisen vakuudeksi.

3 §

Kiinnitystä ilma-aluksiin koskevat asiat käsittelee se viranomainen, joka pitää ilma-alusrekisteriä. Merkinnät näissä asioissa on tehtävä sanottuun rekisteriin tai, kun on kysymys ilma-alusrekisterin liitteeseen merkitystä aluksesta, rekisterin liitteeseen. Jos liitteeseen merkitty alus rekisteröidään, on siihen vahvistetusta kiinnityksestä liitteeseen tehty merkintä siirrettävä ilma-alusrekisteriin.

3 §

Kiinnitystä ilma-aluksiin koskevat asiat käsittelee se viranomainen, joka pitää *liikenneasioiden rekisteriä*. Merkinnät näissä asioissa on tehtävä mainittuun rekisteriin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

27.

Laki**kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain 3b ja 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 b §:n 5 kohta ja 12 §, sellaisina kuin ne ovat, 3 b §:n 5 kohta laissa 73/2015 ja 12 § laissa 1295/2009, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 b §

3 b §

*Kuljettajantutkintotoimintaa koskeva sopimus**Kuljettajantutkintotoimintaa koskeva sopimus*

Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on 3 a §:n 3 momentissa säädetyn lisäksi sovittava:

Kuljettajantutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on 3 a §:n 3 momentissa säädetyn lisäksi sovittava:

5) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

5) *liikenneasioiden rekisterin* käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

12 §

12 §

*Henkilörekisteritiedot**Henkilörekisteritiedot*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä kuljettajantutkinnon vastaanottajalle sekä kuljettajantutkintoja ja ajolupakokeita vastaanottavalle henkilölle asetettujen luotettavuusvaatimusten toteamiseksi *ja ajoneuvoliikennerekisteristä tässä laissa tarkoitetun kuljettajantutkintotoiminnan järjestämistä varten.*

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja rikosrekisteristä kuljettajantutkinnon vastaanottajalle sekä kuljettajantutkintoja ja ajolupakokeita vastaanottavalle henkilölle asetettujen luotettavuusvaatimusten toteamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

28.

Laki

laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 § ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain (273/1983) 1 ja 6 §:n 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustaman laivanisännistöyhtiön, jonka käyttöomaisuuteen kuuluu yksi kauppamerenkulkuun käytettävä Suomessa alusrekisteriin merkitty alus, sekä tällaisen yhtiön laivanisäntien verottamisessa noudatetaan tämän lain säännöksiä.

6 §

Lakia sovelletaan niihin liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustamiin laivanisännistöyhtiöihin, jotka on perustettu ja joille kuuluva alus on merkitty alusrekisteriin laivanisäntien nimiin vuonna 1983 tai sen jälkeen.

1 §

Liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustaman laivanisännistöyhtiön, jonka käyttöomaisuuteen kuuluu yksi kauppamerenkulkuun käytettävä Suomessa *liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin* merkitty alus, sekä tällaisen yhtiön laivanisäntien verottamisessa noudatetaan tämän lain säännöksiä.

6 §

Lakia sovelletaan niihin liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustamiin laivanisännistöyhtiöihin, jotka on perustettu ja joille kuuluva alus on merkitty *liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisteriin* laivanisäntien nimiin vuonna 1983 tai sen jälkeen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

29.

Laki

laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarustelain (1503/2011) 11 § 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa
914/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

11 §

Poikkeuksellinen tekninen keksintö

Poikkeuksellinen tekninen keksintö

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia poikkeuksellisenä teknisenä keksintönä pidettävän laivavarusteen asentamisen tai sijoittamisen alukseen, vaikka laivavaruste ei täytä 4 §:n 2 momentissa säädettyjä edellytyksiä. Edellytyksenä on, että laivavarusteen valmistaja tai tämän edustaja osoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, että laivavaruste on vähintään yhtä tehokas kuin vastaavaan käyttöön tarkoitettu vaatimustenmukaisuusmerkillä varustettu laivavaruste. Liikenteen turvallisuusvirasto voi laivavarusteen valmistajan tai tämän edustajan kustannuksella käyttää ulkopuolisia testaus- tai tarkastuspalveluja taikka muita palveluja vastaavan tehokkuuden osoittamiseksi. Mitä edellä tässä momentissa säädetään, sovelletaan myös Euroopan unionin jäsenvaltion rekisteristä Suomen alusrekisteriin siirrettävään alukseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia poikkeuksellisenä teknisenä keksintönä pidettävän laivavarusteen sijoittamisen alukseen, vaikka laivavaruste ei täytä 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia. Edellytyksenä on, että laivavarusteen valmistaja tai tämän valtuutettu edustaja osoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, että laivavaruste on vähintään yhtä tehokas kuin vastaavaan käyttöön tarkoitettu ruorimerkillä varustettu laivavaruste. Liikenteen turvallisuusvirasto voi laivavarusteen valmistajan tai tämän valtuutetun edustajan kustannuksella käyttää ulkopuolisia testaus- tai tarkastuspalveluja taikka muita palveluja vastaavan tehokkuuden osoittamiseksi. Mitä edellä tässä momentissa säädetään, sovelletaan myös Euroopan unionin jäsenvaltion rekisteristä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin siirrettävään alukseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

30.

Laki

laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen luetteloinnista annetun lain (1360/2006) 8 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1334/2009, sekä
muutetaan 5 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1334/2009, seuraavasti

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Merimiesluettelo

Merimiesluettelo

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista.

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista *osana liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä.*

8 §

(8 § kumotaan)

Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely

Merimiesluetteloon sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Merimiesluetteloon sisältyvän henkilötiedon käsittelyyn ja rekisteröidyn oikeuksiin sovelletaan, mitä henkilötietolaissa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksu merimiesluettelosta annettavista otteista. Maksun määräämisessä noudatetaan valtion maksuperustelakia (150/1992). Henkilöä itseään koskevien tietojen antamisesta virasto saa periä korvauksen vain, jos siitä, kun asianomainen edellisen kerran sai otteen rekisterissä olevista tiedoistaan, on kulunut vähemmän kuin yksi vuosi.

Merimiesluetteloon rekisteröidyt tiedot säi-

HE 145/2017 vp

lytetään 50 vuotta tiedon rekisteröinnistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

31.

Laki

laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 9 §:n 4 momentti sekä
muutetaan 3 §:n 3 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) merimieslääkärillä lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetussa laissa (47/2009) tarkoitettua lääkäriä;

3) **merimieslääkärillä** liikenteen palvelusta annetun lain (320/2017) IV osan 3 luvun 3 §:ssä tarkoitettua merimieslääkäriä;

9 §

9 §

Laivaväen lääkärintodistus

Laivaväen lääkärintodistus

Sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaa laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeen kuultuaan sitä ennen merimiesasiain neuvottelukuntaa.

(4 momentti kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

32.

Laki**laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 3 §:n 3 ja 4 momentti, 16–21 §, 22 §:n 2 momentti, 24 §, 33 §:n 2 momentti ja 39 §:n 1 momentin 4, 5 ja 7 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 3 ja 4 momentti, 16–18 §, 22 §:n 2 momentti, 33 §:n 2 momentti ja 39 §:n 5 kohta laissa 95/2013, 19 ja 21 § osaksi laissa 95/2013 ja 20 § laissa 878/2014, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 5 §:n 4 momentti, 15 §, 33 §:n otsikko ja 41 §:n 1 momentti sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 4 momentti ja 33 §:n otsikko laissa 95/2013, 15 § osaksi laeissa 1321/2011 ja 95/2013 ja 41 §:n 1 momentti laissa 878/2014, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 §

1 §

*Lain soveltamisala**Lain soveltamisala*

Tässä laissa säädetään aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta.

Tässä laissa säädetään aluksen miehityksestä ja vahdinpidosta.

3 §

3 §

*Viittaukset muuhun lainsäädäntöön**Viittaukset muuhun lainsäädäntöön*

Laivaväen luetteloinnista annetussa laissa (1360/2006) säädetään merimiesluettelosta.

(3 momentti kumotaan)

Radiotaajuuksista ja telelaitteista annetussa laissa (1015/2001) säädetään alusten radioasemien käyttämiseen liittyvistä pätevyystodistuksista ja radioviestinnän kelpoisuustodistuksista.

(4 momentti kumotaan)

2 luku

2 luku

Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito**Aluksen miehitys ja vahdinpito**

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

5 §

5 §

*Turvallinen miehitys**Turvallinen miehitys*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä huvialuksen, vuokraveneen ja kotimaanliikenteessä liikennöivän aluksen miehityksestä ja siihen liittyvistä laivaväen pätevyysvaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä huvialuksen, vuokraveneen ja kotimaanliikenteessä liikennöivän aluksen miehityksestä.

15 §

15 §

Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja radioaseman käyttäjän pätevyystodistus

Huviveneen kuljettajan pätevyyskirja

Aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetty pätevyys. Osoitetusta pätevyydestä annetaan pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus.

Huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

Konepäällystään kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseseen oikeuttava pätevyyskirja.

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava radiotaajuuksista ja telelaitteista annetun lain nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus. Viestintävirasto myöntää pätevyystodistuksen kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto määrittää tarkemmin alueet ja olosuhteet, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena ja hyväksyy aluskohtaiset pätevyysvaatimukset.

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

Jos suomalainen alus on rahdattu ulkomalaiselle käytettäväksi Euroopan talous-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

alueeseen kuuluvien valtioiden välisessä liikenteessä ehdoin, että ulkomaalainen rahtaa- ja voi määrätä aluksen käytöstä merenkulkuun, aluksen päälliköllä on oltava tässä laissa säädetty pätevyyskirja, tarvittaessa lisäpätevyystodistus ja vastaavat kelpoisuustodistukset. Muulla laivaväkeen kuuluvalla on oltava tehtäviensä edellyttämä pätevyyskirja, tarvittaessa lisäpätevyystodistus ja vastaavat kelpoisuustodistukset.

Sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annetun neuvoston direktiivin 91/672/ETY, jäljempänä pätevyyskirjadirektiivin, 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, veloitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta myöntämisperusedirektiivin eikä liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä pätevyyskirjojen myöntämisperusteista, ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkinto-vaatimuksista.

16 §

(16 § kumotaan)

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen hakeminen

Pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta on haettava kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolta. Hakijan on esitettävä hakemuksensa tueksi kaikki pätevyyskirjan ja lisäpäte-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

vyystodistuksen antamista varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

17 §

(17 § kumotaan)

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen. Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen antamisen edellytyksenä on, että hakija iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen saamiseksi asetetut pätevyysvaatimukset.

Annetusta pätevyyskirjasta ja lisäpätevyystodistuksesta ja sen peruuttamisesta, katoamisesta tai tuhoutumisesta tehdään merkintä merimiesluetteloon.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityöyleissopimuksen, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastuslusedirektiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja niiden voimassaolosta sekä pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja niiden voimassaolosta sekä pätevyysvaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä pätevyysiin ja lisäpätevyysiin liittyvien IMO:n ohjeiden ja suositusten sekä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission pätevyyskirjoihin

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liittyvien päätöslauselmien täytäntöön panemiseksi sekä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen ja myöntämiseen liittyvistä menettelyistä.

18 §

(18 § kumotaan)

Lisäpätevydet ja vaihtoehtoiset pätevyyskirjat sekä erityiskoulutus

Laivaväkeen kuuluvalta voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyyksiä.

Kalastusaluksella työskentelevällä on oltava turvallisuuskoulutus. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta sekä matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen alustyyppin ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus-, lisäpätevyys- ja perehdyttämisvaatimuksista sekä kansimiehen pätevyyskirjaan vaadittavasta koulutuksesta.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-, ja SOLAS-yleissopimusten ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä vaihtoehtoisista pätevyyskirjoista sekä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

19 §

(19 § kumotaan)

Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolo

Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ovat voimassa määräajan tai toistaiseksi. Valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaoloajoista. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä kansallisten pätevyyskirjojen voimassaoloajoista.

Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

uusittaessa pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen haltijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä. Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännöksiä pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen uusimisesta sekä ammattipätevyyden säilymistä koskevasta selvityksestä.

Kadonnut tai tuhoutunut pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus voidaan uusida ilman selvitystä terveydentilasta ja ammattipätevyyden säilyttämisestä. Kadonneen tai tuhoutuneen tilalle annettu pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus on voimassa alkuperäisen asiakirjan voimassaoloajan.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten uusimisen edellytyksenä olevasta lisäkoulutuksesta, aluksella annettavasta koulutuksesta ja vaadittavasta työkokemuksesta.

20 §

(20 § kumotaan)

Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava antamansa pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus määräajaksi tai kokonaan henkilöltä, joka:

1) on rikkonut olennaisesti tai toistuvasti merenkulkua koskevia säännöksiä tai määräyksiä;

2) on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä;

3) ei enää täytä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen antamisen edellytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa antamansa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen määräajaksi tai kokonaan henkilöltä, joka muulla kuin 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla rikkoo merenkulkua koskevia säännöksiä tai määräyksiä tai muulla tavalla vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Rajavartiolaitoksen, poliisin tai Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syyllistynyt rikoslain (39/1889) 23 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun vesiliikennejuopumukseen, ja toimitettava se viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jonka on viipymättä päätettävä pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa ja 2 momentissa tarkoitettu pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan, kuitenkin enintään 12 kuukautta, tai kokonaan. Edellä 3 momentissa tarkoitettu pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen on voimassa kunnes tuomioistuin on ratkaissut pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen menettämistä koskevan asian merilain (674/1994) 20 luvun 10 §:n nojalla.

Liikenteen turvallisuusviraston päätös pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tulee voimaan heti. Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus on tällöin välittömästi luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Ennen 1–3 momentissa tarkoitettujen päätösten tekemistä Liikenteen turvallisuusviraston on annettava henkilölle, jonka pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamista Liikenteen turvallisuusvirasto harkitsee, tilaisuus tulla kuulluksi, jollei kyseessä ole sellainen kiireellinen tapaus, että kuuleminen olennaisesti vaarantaisi merenkulun turvallisuutta. Jos kyseessä on kiireellinen tapaus, Liikenteen turvallisuusvirasto voi ottaa 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus välittömästi haltuunsa.

Liikenteen turvallisuusviraston on viipy-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

mättä palautettava pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus, jos sitä ei peruuteta 2 tai 3 momentin mukaisesti.

21 §

(21 § kumotaan)

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustamista osoittavan, 15 §:ssä edellytetyn kelpoisuustodistuksen. Tällä vahvistetaan, että pätevyyskirjan haltija voi toimia pätevyyskirjan mukaisessa toimessa suomalaisella aluksella päällikön, yliperämiehen, perämiehen, konepäällikön, ensimmäisen konemestarin tai muussa konemestarin tai sähkömestarin toimessa tai hoitaa säiliöaluksen lastitoimintoja. Kelpoisuustodistuksen antamisen edellytyksenä on, että voimassa olevan ja aidon pätevyystodistuksen tai lisäpätevyystodistuksen on antanut STCW-yleissopimuksen määräysten mukaisesti yleissopimuksen sopimuspuolen viranomainen.

Kelpoisuustodistus voidaan kuitenkin antaa aluksen päällikön, yliperämiehen, konepäällikön ja ensimmäisen konemestarin toimeen ainoastaan sillä edellytyksellä, että henkilö tuntee Suomen merenkulkualan lainsäädännön siltä osin kuin sillä on merkitystä toimen hoitamisen kannalta.

Annetusta kelpoisuustodistuksesta ja sen peruuttamisesta tehdään merkintä merimiesluetteloon.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön pänemiseksi muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antamien pätevyyskirjojen sekä lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta ja tunnustamisen peruuttamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia

Voimassa oleva laki

Ehdotus

merenkulkijan työskennellä suomalaisella aluksella enintään kolmen kuukauden ajan ilman tunnustettua pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta, jos merenkulkijalla on voimassa oleva STCW-yleissopimuksen sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen myöntämä yleissopimuksen määräysten mukaisesti annettu, kyseiseen toimeen oikeuttava pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus, jonka tunnustamista on haettu, ellei työskentely vaaranna alusta, ympäristöä tai ihmisiä.

22 §

Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus on säilytettävä siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen saaneen on esitettävä se asianomaisen viranomaisen määräyksestä.

(2 momentti kumotaan)

24 §

(24 § kumotaan)

Aluksen päällikön vähimmäisikä

Kansainvälisen liikenteen matkustaja- tai lastialuksen päällikkönä toimivan on oltava 20 vuotta täyttänyt. Kotimaanliikenteen matkustaja- tai lastialuksessa päällikkönä toimivan on oltava 18 vuotta täyttänyt.

33 §

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat sekä toimitettavat ilmoitukset

33 §

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan

(2 momentti kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille tai muille STCW-yleissopimuspuolille. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

39 §

Merenkulkurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

4) rikkoo 15 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä, (4 kohta kumotaan)

5) rikkoo 22 §:ssä säädetyn miehitystodistuksen, pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämis- tai esittämisvelvollisuuden (5 kohta kumotaan)

7) rikkoo 24 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä; (7 kohta kumotaan)

41 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen 20 §:ssä tarkoitetussa asiassa sekä 28 §:ssä tarkoitetun todistuskirjan peruuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

41 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen 28 §:ssä tarkoitetun todistuskirjan peruuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen *noudattaen hallintolainkäyttölakia (586/1996)*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

33.

Laki

liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 2 §:n 7 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) rekisterillä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä;

7) rekisterillä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettua *liikenneasioiden rekisteriä*;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

34.

Laki

liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §:n 1 momentin 4, 6 ja 7 kohta, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 1 momentin 7 kohta laissa 74/2015, sekä
lisätään 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 74/2015, uusi 4 a ja uusi 8 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Tehtävät

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

Viraston tehtävänä on:

4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin liittyvistä tehtävistä;

4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, *liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen* liittyvistä tehtävistä;

(uusi 4 a kohta lisätään)

4 a) *edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen*

6) huolehtia kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja hoitaa toimialansa verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;

6) hoitaa toimialansa kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;

7) myöntää ajokortit ja antaa toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä;

7) myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä *ja huolehtia pätevyysarvioinnin järjestelyistä*

(uusi 8 a kohta lisätään)

8 a) *huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta;*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

35.

Laki**matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 10 §:n 1 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

10 §

10 §

Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon pitäjän nimeäminen

Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon pitäjän nimeäminen

Yhtiön, jonka matkustaja-alus on merkitty Suomen alusrekisteriin, on perustettava henkilöluettelointijärjestelmä, jos yhtiön on 5 §:n mukaisesti laskettava ja ilmoitettava matkustaja-aluksella olevien henkilöiden lukumäärä tai 6 §:n mukaisesti kirjattava ja ilmoitettava aluksella olevien henkilöiden henkilötiedot. Samoilla tai samanlaisilla reiteillä ei saa käyttää eri järjestelmiä ilman erityistä syytä.

Yhtiön, jonka matkustaja-alus on merkitty Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin, on perustettava henkilöluettelointijärjestelmä, jos yhtiön on 5 §:n mukaisesti laskettava ja ilmoitettava matkustaja-aluksella olevien henkilöiden lukumäärä tai 6 §:n mukaisesti kirjattava ja ilmoitettava aluksella olevien henkilöiden henkilötiedot. Samoilla tai samanlaisilla reiteillä ei saa käyttää eri järjestelmiä ilman erityistä syytä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
 20 .

36.

Laki

merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain 23 ja 24 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) 23 §:n 1 momentin 2 kohta ja 24 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 §

Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta.

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada rekisterin ylläpidon ja käyttötarkoituksen kannalta välttämättöminä tietoina:

2) alusrekisteriä pitäviltä viranomaisilta tiedot alusrekisteriin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia ja haltijoita koskevista merkinnöistä;

24 §

Henkilötietoja sisältävien tietojen luovuttaminen.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään, rekisteriin talletettuja henkilötietoja sisältäviä tietoja voidaan luovuttaa jäljennöksinä, tulosteina tai teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle merenkulun ohjausta, meriturvallisuuden valvontaa

23 §

Rekisterinpitäjän oikeus saada tietoja viranomaisilta.

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada rekisterin ylläpidon ja käyttötarkoituksen kannalta välttämättöminä tietoina:

2) aluksia koskevia rekistereitä pitäviltä viranomaisilta tiedot näihin rekistereihin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia ja haltijoita koskevista merkinnöistä;

24 §

Henkilötietoja sisältävien tietojen luovuttaminen.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään, rekisteriin talletettuja henkilötietoja sisältäviä tietoja voidaan luovuttaa jäljennöksinä, tulosteina tai teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle merenkulun ohjausta, meriturvallisuuden valvontaa

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

ja alusrekisterin ylläpitoa varten;

Ehdotus

ja liikenneasioiden rekisterin ylläpitoa varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

37.

Laki

merilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merilain (674/1994) 15 luvun 26–28 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 77/2015, sekä

muutetaan 1 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohta, 1 §:n 4 momentin 2 kohta, 2 §, 4 §:n 1 momentti, 6 §, 2 luvun 1 §, 4 luvun 1 §:n 2 momentti, 5 luvun 1 §:n 1 momentti, 14 §:n 3 momentti, 15 §:n 1 momentin 5 kohta, 10 a luvun 6 ja 8 §:n 1 momentti, 11 a luvun 7 §:n 1 momentti sekä 15 luvun 24 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohta, 1 §:n 4 momentin 2 kohta ja 11 a luvun 7 §:n 1 momentti laissa 860/2016, 4 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 234/1995, 10 a luvun 6 § laissa 686/2008, 10 a luvun 8 §:n 1 momentti laissa 1688/2009 sekä 15 luvun 24 §:n 1 momentti laissa 249/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettun aluksen suomalaiseksi, jos:

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen alusrekisteriin;

1 luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

Aluksen kansallisuus

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä *Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin.*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettun aluksen suomalaiseksi, jos:

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä *Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään*

*liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan
valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin;*

2 §

Aluksen rekisteröinti

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kaup-
pamerenkulkuun, tulee olla merkitty alusre-
kisteriin alusrekisterilain (512/93) mukaises-
ti.

4 §

Aluksen kotipaikka

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka
on se tämän maan satamapaikka, joka alusre-
kisteriin on omistajan ilmoituksen mukaan
sellaiseksi merkitty.

6 §

Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden
useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovu-
tus tapahtui, on saanut saantonsa alusrekiste-
riin merkityksi, on aikaisempi luovutus teho-
ton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapah-
tui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vas-
taan.

2 luku

Aluksen rekisteröinti

1 §

Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekis-

2 §

Aluksen rekisteröinti

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kaup-
pamerenkulkuun, tulee olla merkitty *liiken-*
neasioiden rekisteriin liikenteen palveluista
annetun lain (320/2017) mukaisesti tai Ahve-
nanmaan valtionviraston ylläpitämään alus-
rekisteriin alusrekisterilain (512/1993) mu-
kaisesti.

4 §

Aluksen kotipaikka

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka
on se tämän maan satamapaikka, joka *liiken-*
neasioiden rekisteriin tai ja Ahvenanmaan
valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin
on omistajan ilmoituksen mukaan sellaiseksi
merkitty.

6 §

Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden
useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovu-
tus tapahtui, on saanut saantonsa merkityksi
liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan
valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin,
on aikaisempi luovutus tehoton häntä koh-
taan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittö-
mässä mielessä ja vastiketta vastaan.

2 luku

Aluksen rekisteröinti

1 §

Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekis-

teriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään alusrekisterilaissa.

4 luku

Aluksen takavarikko

1 §

Soveltamisala

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Suomen alusrekisteriin tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

5 luku

Laivanisännistöyhtiö

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodossa omistamallaan yhdellä alusrekisteriin merkityllä aluksella.

14 §

Laivanisännän vastuu

Laivaosuuden siirtäjä vastaa kolmannelle henkilölle isännistötoimintaan perustuvasta

teriin ja alusrekisteriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa ja alusrekisterilaissa.

4 luku

Aluksen takavarikko

1 §

Soveltamisala

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

5 luku

Laivanisännistöyhtiö

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodossa omistamallaan yhdellä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtioviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityllä aluksella.

14 §

Laivanisännän vastuu

Laivaosuuden siirtäjä vastaa kolmannelle henkilölle isännistötoimintaan perustuvasta

velvoitteesta, joka on syntynyt ennen siirtoa. Hän vastaa myös siirron jälkeen syntyneestä velvoitteesta vilpittömässä mielessä olevalle kolmannelle henkilölle, kunnes siirto on merkitty alusrekisteriin. Uusi laivanisäntä vastaa kolmannelle henkilölle vain sellaisesta velvoitteesta, joka on syntynyt siirron jälkeen.

15 §

Laivanisännistöyhtiön purkaminen

Laivanisännällä on oikeus vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista:

5) jos yhtiölle kuuluva alus lakkaa olemasta suomalainen ja se on poistettu alusrekisteristä.

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 1 000, rekisteröidyn omistajan on otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisen aluksen omistajan vastuun 9 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun määrään saakka.

velvoitteesta, joka on syntynyt ennen siirtoa. Hän vastaa myös siirron jälkeen syntyneestä velvoitteesta vilpittömässä mielessä olevalle kolmannelle henkilölle, kunnes siirto on merkitty liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin. Uusi laivanisäntä vastaa kolmannelle henkilölle vain sellaisesta velvoitteesta, joka on syntynyt siirron jälkeen.

15 §

Laivanisännistöyhtiön purkaminen

Laivanisännällä on oikeus vaatia laivanisännistöyhtiön purkamista:

5) jos yhtiölle kuuluva alus lakkaa olemasta suomalainen ja se on poistettu liikenneasioiden rekisteristä tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä.

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen, jonka bruttovetoisuus on yli 1 000, rekisteröidyn omistajan on otettava ja pidettävä voimassa vakuutus tai muu rahavakuus, joka kattaa tämän luvun tai toisessa sopimusvaltiossa voimassa olevan vastaavan lainsäädännön mukaisen aluksen omistajan vastuun 9 luvun 5 §:ssä tarkoitettuun määrään saakka.

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

8 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta *liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin* merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tapauksessa, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

11 a Luku

Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hyllyn poistamisesta

7 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobin yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

11 a luku

Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hyllyn poistamisesta

7 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta *liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin* merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobin yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta *liikenneasioiden rekisteriin tai Ah-*

aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009, jäljempänä Ateenasetus, liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

venanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen Ateenasetuksen liitteen I 4 a artiklassa tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään sopimusvaltiossa.

26 §

(26 § kumotaan)

Matkustajan oikeuksien valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen elin. Kuluttaja-asiamiehen, kuluttajariitalautakunnan ja Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 30 §:n 10 kohdan mukaisen lautakunnan toimivallasta valvoa kuluttajansuojalainsäädännön noudattamista säädetään erikseen.

27 §

(27 § kumotaan)

Seuraamukset matkustajan oikeuksien valvonnasta

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään kuluttajaviranomaisten oikeudesta määrätä seuraamuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikenteenharjoittajaa, terminaalinpitäjää, matkanjärjestäjää, matkatoimistoa ja lipunmyyjää toimimasta vastoin matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 säännöksiä tai määrätä asetuksen vastaisesti toimineen muuttamaan tai korjaamaan toimintansa asetuksen vaatimusten mukaiseksi. Kielto ja määräys ovat voimassa, kunnes

puutteet on korjattu. Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa uhkasakon kieltonsa ja määräyksensä tehosteeksi. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

28 §

(28 § kumotaan)

Muutoksenhaku Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen

Liikenteen turvallisuusviraston 27 §:n nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaisissa (586/1996) säädetään.

Päätös voidaan panna heti täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty tai ellei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

38.

Laki

meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) 4 §:n 1 momentin johtokappale, 5 §:n 2 ja 3 momentti ja 17 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentin johdantokappale laissa 967/2008 ja 17 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 1317/2009, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

4 §

4 §

*Aluksen merkitseminen kauppa-
alusluetteloon**Aluksen merkitseminen kauppa-
alusluetteloon*

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomen alusrekisterissä oleva:

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen *Suomessa rekisteröity*:

5 §

5 §

*Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta**Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta*

Tukiviranomaisen on ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä kuultava aluksen suomalaista omistajaa tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavaa suomalaista työnantajaa, jos poistaminen johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen alusrekisteristä.

Tukiviranomaisen on ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä kuultava alusrekisterinpitäjää Ahvenmaalla, jos poistaminen koskee Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta ja se johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta

Tukiviranomaisen on ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä kuultava aluksen suomalaista omistajaa tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavaa suomalaista työnantajaa, jos poistaminen johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen *rekisteristä*.

Tukiviranomaisen on ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä kuultava alusrekisterinpitäjää Ahvenmaalla, jos poistaminen koskee Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta ja se johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

Suomen alusrekisteristä.

17 §

Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus

Tukiviranomaisella on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada:

4) Liikenteen turvallisuusvirastolta tässä laissa tarkoitetun kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytysten selvittämistä ja valvontaa varten tiedot aluksen katsastuksista, miehityksestä ja alusta koskevista alusrekisterimerkinnöistä.

Ehdotus

Suomen rekisteristä.

17 §

Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus

Tukiviranomaisella on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada:

4) Liikenteen turvallisuusvirastolta tässä laissa tarkoitetun kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytysten selvittämistä ja valvontaa varten tiedot aluksen katsastuksista, miehityksestä ja alusta koskevista rekisterimerkinnöistä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

39.

Laki

merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merimieseläkelain (1290/2006) 139 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 296/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

139 §

139 §

Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten tehtävät ilmoitukset

Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten tehtävät ilmoitukset

Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten työnantajan on ilmoitettava eläkekassalle tunnistetietonsa ja tehtävä eläkekassalle kuukausi-ilmoitus kalenterikuukauden aikana työnantajan palveluksessa olleen kunkin työntekijän osalta erikseen. Kuukausi-ilmoitus on tehtävä viimeistään työskentelykuukautta toiseksi seuraavan kalenterikuukauden 10 päivänä ja siinä on ilmoitettava eläkekassalle sen ilmoitusmenetelmiä käyttäen:

Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten työnantajan on ilmoitettava eläkekassalle tunnistetietonsa ja tehtävä eläkekassalle kuukausi-ilmoitus kalenterikuukauden aikana työnantajan palveluksessa olleen kunkin työntekijän osalta erikseen. Kuukausi-ilmoitus on tehtävä viimeistään työskentelykuukautta toiseksi seuraavan kalenterikuukauden 10 päivänä ja siinä on ilmoitettava eläkekassalle sen ilmoitusmenetelmiä käyttäen:

4) työntekijän palveluasema kalenterikuukauden päättyessä Liikenteen turvallisuusviraston pitämässä merimiesrekisterissä

4) työntekijän palveluasema kalenterikuukauden päättyessä Liikenteen turvallisuusviraston pitämässä liikenneasioiden rekisterissä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

40.

Laki

meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 1, 3, 6 ja 7 kohta, sellaisina
kuin ne ovat laissa 1660/2009, 3 kohta laissa 865/2014, ja 6 kohta 429/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14 §

14 §

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän tieliikenteen tietojärjestelmän ajoneuvo- ja ajokorttirekistereistä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen pitämästä ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämistä ilma-alusrekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston vesikuluneuvorekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen pitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen alusrekiste-

7) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenan-

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

reistä sekä muista Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Ehdotus

maan maakuntahallituksen pitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

41.

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 9 §:n 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1720/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 §

9 §

Valmisteverottomia ja huoltovarmuusmaksuttomia ovat sen lisäksi, mitä valmisteverotulaisissa säädetään:

Valmisteverottomia ja huoltovarmuusmaksuttomia ovat sen lisäksi, mitä valmisteverotulaisissa säädetään:

4) polttoaineet, jotka käytetään alusliikenteen polttoaineena muuten kuin yksityisellä huvialuksella; kalastusalusten polttoaineet ovat kuitenkin verottomia siltä osin kuin niitä käytetään kaupalliseen kalastukseen edellyttäen, että kalastusalue on merkitty Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan täytäntöönpanosta annetun lain (1139/1994) nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettuun kalastusrekisteriin, merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetussa laissa (690/2010) tarkoitettuun kalastusrekisteriin tai vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) mukaiseen vesikulkuneuvorekisteriin taikka näitä vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun kalastusrekisteriin; ja että kaupallinen kalastaja on merkittynä kalastuslain 94 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun kaupallisten kalastajien rekisteriin tai vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun ammattimaisia kalastajia koskevaan rekisteriin;

4) polttoaineet, jotka käytetään alusliikenteen polttoaineena muuten kuin yksityisellä huvialuksella; kalastusalueiden polttoaineet ovat kuitenkin verottomia siltä osin kuin niitä käytetään kaupalliseen kalastukseen edellyttäen, että kalastusalue on merkitty Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan *kansallisesta täytäntöönpanosta annetussa laissa (1048/2016) tarkoitettuun sisävesien kalastusrekisteriin*, merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetussa laissa (690/2010) tarkoitettuun kalastusrekisteriin tai *liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin* taikka näitä vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun kalastusrekisteriin; ja että kaupallinen kalastaja on merkittynä kalastuslain 94 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun kaupallisten kalastajien rekisteriin tai vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun ammattimaisia kalastajia koskevaan rekisteriin;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

42.

Laki

pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pelastuslain (379/2011) 89 §:n 4 momentin 1 kohta ja 90 §:n 3 momentti, sellaisena kuin niistä on 89 §:n 4 momentin 1 kohta laissa 1171/2016 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

89 §

89 §

Tiedonsaantioikeus pelastustoimintaa ja valvontatehtäviä varten

Tiedonsaantioikeus pelastustoimintaa ja valvontatehtäviä varten

Pelastusviranomaisella on sen lisäksi mitä 2 momentissa säädetään, oikeus saada pelastustoiminnan suunnittelua ja toteutusta varten tietoja:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolta:

a) vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) 15 §:ssä tarkoitetuista perustiedoista ja 17 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista;

b) alusrekisterilain (512/1993) 9 §:ssä tarkoitetuista alusrekisteriin tehtävistä merkinnöistä;

c) ilmailulain (864/2014) 13 §:ssä tarkoitettua ilma-alusrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevista perustiedoista sekä 14 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista;

Pelastusviranomaisella on sen lisäksi mitä 2 momentissa säädetään, oikeus saada pelastustoiminnan suunnittelua ja toteutusta varten:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolta liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettua liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä pelastusviranomaisen lakisäätteisten tehtävien hoitamiseksi;

Voimassa oleva laki

90 §

Oikeus saada tietoja väestönsuojelutehtäviä varten

Pelastusviranomaisella sekä liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä evakuointia ja muuta väestönsuojelua varten saada maksutta tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003):

- 1) 3 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista ajoneuvon omistajista tai haltijoista;
- 2) 3 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista luonnollisista henkilöistä, jotka ovat hakeneet ajokorttilupaa tai joilla on ajokorttilupa, ajokortti tai ajo-oikeus;
- 3) 4 §:ssä tarkoitetuista luonnollisista henkilöistä rekisteriin talletetuista osoite- ja muista yhteystiedoista;
- 4) 5 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista ajokorttiluvan, ajokortin ja ajo-oikeuden myöntämisestä, lajista ja luokasta sekä muista vastaavista tiedoista; sekä
- 5) 7 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista ajoneuvon teknisistä tiedoista, yksilöintitiedoista ja kaupallisista tiedoista.

Ehdotus

90 §

Oikeus saada tietoja väestönsuojelutehtäviä varten

Pelastusviranomaisella sekä liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä evakuointia ja muuta väestönsuojelua varten saada maksutta *liikenneasioiden rekisteristä* tarpeellisia tietoja:

- 1) ajoneuvon omistajista tai haltijoista;
- 2) luonnollisista henkilöistä, jotka ovat hakeneet ajokorttilupaa tai joilla on ajokorttilupa, ajokortti tai ajo-oikeus;
- 3) luonnollisista henkilöistä rekisteriin talletetuista osoite- ja muista yhteystiedoista;
- 4) ajokorttiluvan, ajokortin ja ajo-oikeuden myöntämisestä, lajista ja luokasta sekä muista vastaavista tiedoista;
- 5) ajoneuvon teknisistä tiedoista, yksilöintitiedoista ja kaupallisista tiedoista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

43.

Laki**polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 2 §:n 3 momentti 17 §:n 2 momentti
 ja 18 §:n 1 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 §

2 §

*Muiden lakien soveltaminen**Muiden lakien soveltaminen*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan *liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osaa*.

17 §

17 §

*Ajoneuvon käytön estäminen ja hyväksymisen katsastuksessa**Ajoneuvon käytön estäminen ja hyväksymisen katsastuksessa*

Katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvorekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä maksun suorittamisesta tai 16 §:n 2 momentin nojalla tehtyä päätöstä käyttökiellon peruuttamisesta.

Katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä *liikenneasioiden rekisterissä*, jollei esitetä luotettavaa selvitystä maksun suorittamisesta tai 16 §:n 2 momentin nojalla tehtyä päätöstä käyttökiellon peruuttamisesta.

18 §

18 §

*Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen**Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen*

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Polttoainemaksua koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta polttoainemaksun huojennus- ja lykkäyshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Polttoainemaksua ja maksuvelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 20 §:ssä säädetään.

Polttoainemaksua koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta polttoainemaksun huojennus- ja lykkäyshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Polttoainemaksua ja maksuvelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi *liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 lukua*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

44.

Laki**rautatiekuljetuslain 8 a §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiekuljetus lain (1119/2000) 8 a §:n 2 ja 3 momentti, sellaisina kuin ne ovat
 laissa 843/2009 seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

8 a §

8 a §

*Yhteisö säännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista**Yhteisö säännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista*

Rautatievastuuasetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyliikenteessä.

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklaa matkatiejärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei sovelleta taajamajunaliikenteeseen seuraavilla rataosuuksilla:

- 1) Helsinki–Kirkkonummi;
- 2) Helsinki–Karjaa;
- 3) Helsinki–Vantaankoski;
- 4) Helsinki–Riihimäki;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

Rautatievastuuasetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklaa matkatiejärjestelmistä ja varausjärjestelmistä, 17 artiklaa matkalipun hinnan korvaamisesta sekä 18 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaa ateria- ja majoittamisvelvollisuudesta ei sovelleta taajamajunaliikenteeseen seuraavilla rataosuuksilla:

- 1) Helsinki–Kirkkonummi;
- 2) Helsinki–Karjaa;
- 3) Helsinki–Vantaankoski–Lentoasema–Hiekkaharju–Helsinki;
- 4) Helsinki–Riihimäki–Tampere;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
 20 .

45.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan rautatielain (304/2011) 3 § ja 10 - 15 §, 69 §:n 5 momentti ja 94 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 3 ja 12 § laissa 1394/2015 ja 11 § osaksi laeissa 1220/2015 ja 1394/2015,

muutetaan 2 §:n 1 momentin 19 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 68 §, 73 a §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti sekä 81 §, sellaisina kuin niistä ovat 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti ja 73 a §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti laissa 1394/2015, 68 § osaksi laissa 939/2013 ja 81 § laissa 939/2013, sekä

lisätään lakiin uusi 68 a ja 94 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

19) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin;

3 §

Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset

Rautatieyrityksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) sillä on 4 §:ssä tarkoitettu turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennöintiä aiotaan harjoittaa;

2) sillä on 10 §:ssä tarkoitettu toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toi-

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

19) kalustoyksikön haltijalla luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun *liikenneasioiden rekisteriin*;

(3 § kumotaan)

milupa;

3) sille on myönnetty aiottua liikennöintiä varten 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösojimuksen; ja

5) tässä laissa tai sen nojalla säädetyt tai määrättyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 1, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyrityksen oikeudesta harjoittaa rautatieliikennettä, koskee myös muita rautatieliikenteen harjoittajia.

Kaikilla rautatieliikenteen harjoittajilla on oltava lisäksi 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

10 §

(10 § kumotaan)

Toimilupa

Rautatieyrityksellä on oltava ministeriön myöntämä toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella myönnetty toimilupa rautatieliikenteen harjoittamista varten

11 §

(11 § kumotaan)

Toimiluvan hakeminen

Toimilupaa haetaan liikenne- ja viestintäministeriöltä Euroopan unionin virallisella toimilupalomakkeella. Lomakkeen liitteenä toimiluvan hakijan on toimitettava ministeriölle tiedot:

1) hakijan liikkeenjohtotehtäviin määrätyn henkilön hyvämaineisuudesta;

2) varoistaan ja veloistaan;

3) edellisen tilikauden tilinpäätöstiedoistaan tai taseestaan;

4) vakuutena käytettävissä olevista varoista ja omaisuudesta;

5) omasta käyttöpääomasta ja vieraasta pääomasta, mukaan lukien pankkitalletukset, tilinylitysvara ja lainat;

6) maksetuista veroista ja sosiaaliturva-

maksuista;

7) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot;

8) 90 §:ssä tarkoitettu vastuuvakuutuksesta tai sitä vastaavasta järjestelystä.

Hakijan on ministeriön pyynnöstä toimitettava viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa ministeriön lisäselvityspyynnön tiedoksisaannista asian ratkaisemiseksi tarpeelliset lisätiedot ministeriölle. Ministeriö voi lisäksi vaatia hakijalta tilintarkastuslaissa (1141/2015) tarkoitetun tilintarkastajan arvioinnin hakijan taloudellisesta tilasta.

Toimilupahakemuksen jättäessään hakijan on suoritettava ministeriölle 500 euron hakemusmaksu ja 500 euroa kuukauden kuluessa siitä, kun toimilupa on myönnetty.

12 §

(12 § kumotaan)

Toimiluvan myöntämisen edellytykset

Liikenne- ja viestintäministeriön on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyritykselle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

1) hakija on toimittanut kaikki 11 §:ssä tarkoitettut tiedot;

2) hakijan tarkoituksena on päätoimenaan harjoittaa rautatieliikennettä hallinnassaan olevalla liikkuvalla kalustolla tai tarjota vetopalveluja;

3) hakijalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä ammatillinen pätevyys ja kokemus turvallisen ja luotettavan liiketoiminnan hallintaa ja toiminnan valvontaa varten;

4) hakija on luotettava ja sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä;

5) hakija osoittaa vakavaraisuutensa sillä, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajalta todelliset ja odotettavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa; ja

6) hakijalla on 90 §:ssä tarkoitettu riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rautatieliikennettä. Sama koskee tullimääräysten rikkomista siinä tapauksessa, että hakijan tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan kansainvälistä rautatieliikennettä.

Hakija täyttää 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakemuksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua vakavaraisuuden vaatimusta, jos:

1) hakija tai sen liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on asetettu konkurssiin tai määrätty liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) mukaiseen liiketoimintakielloon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelyä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita huomattavia erääntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Ministeriö voi erityisestä syystä poiketa 4 momentissa säädetystä vaatimuksesta.

Jos yritys ei täytä tässä pykälässä säädettyjä edellytyksiä rautatieliikenteen harjoittamiselle, toimilupaa ei saa myöntää eikä sen voimassaoloa saa jatkaa.

Toimiluvan myöntäminen

Päätös toimilupahakemukseen on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ministeriölle on toimitettu kaikki asian ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Ministeriö voi sisällyttää toimilupaan erityisesti liikennöinnin laajuuteen ja luonteeseen liittyviä tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä täydentäviä ehtoja. Toimilupa voidaan hakemuksesta myöntää rajoitettuna koskemaan ainoastaan henkilö- tai tavaraliikennettä.

Yhdessä Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty toimilupa on voimassa koko Euroopan talousalueella. Ministeriö ilmoittaa asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle, jos muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa toimiluvan saanut rautatieyrittäjä ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

Toimiluvan haltijan on aloitettava toimintansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Ministeriö voi toimiluvan haltijan pyynnöstä ottaen huomioon tarjottavien palvelujen erityinen luonne päättää, että liikennöinti saadaan aloittaa myöhemmin kuin kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä. Jos toimiluvan haltija ei ole aloittanut toimintaansa kuuden kuukauden kuluessa toimiluvan myöntämisestä tai on keskeyttänyt toimintansa yhtäjaksoisesti vähintään kuudeksi kuukaudeksi, ministeriö voi pyytää toimiluvan haltijalta lisäselvitystä toimiluvan voimassaolon edellytysten selvittämiseksi.

Ministeriö tarkastaa toimiluvan ja sen ehdot joka viides vuosi sen myöntämisestä. Lisäksi ministeriö voi milloin tahansa tarkastaa, noudattaako rautatieyrittäjä sille tässä laissa tai tämän lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetettuja velvoitteita, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei velvoitteita noudateta.

14 §

(14 § kumotaan)

Toimiluvan uusiminen tai muuttaminen

Jos rautatieyrittäjä aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa merkittävästi, sen on toimitettava ministeriölle uusi hakemus tai ministeriön pyytämä lisäselvitys. Ministeriö voi hakemuksen perusteella myöntää uuden toimiluvan tai muuttaa toimilupaa taikka lisäselvityksen perusteella antaa suostumuksen toiminnan jatkamiseen.

Ministeriö voi vaatia selvityksen, jos luvan haltijan oikeudellinen asema muuttuu siten, että sillä voi olla vaikutusta luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamiseen. Ministeriön on arvioitava toiminnan jatkamisen edellytykset mahdollisimman pian saatuaan luvan haltijalta tarvittavan selvityksen.

Jos ministeriö katsoo, että rautatieturvallisuus voi 1 ja 2 momentissa tarkoitettussa muutostilanteessa vaarantua, sen on peruutettava toimilupa noudattaen, mitä 15 §:ssä säädetään toimiluvan peruuttamisesta.

15 §

(15 § kumotaan)

Toimiluvan peruuttaminen

Jos toimiluvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä, ministeriön on vaarattava luvan haltijalle mahdollisuus korjata puute kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhyempi. Jos luvan haltija ei ole korjannut puutteellisuutta asetetussa määräajassa, ja puutetta on pidettävä olennaisena, tai jos luvan haltija on asetettu konkurssiin eikä luvan haltijan taloudellista asemaa voida saada luvan mukaisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellyttämälle tasolle kohtuullisessa ajassa, ministeriön on peruutettava toimilupa kokonaan tai määräajaksi.

Todetessaan, ettei toimiluvan haltija enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta, ministeriö voi samalla päättää, että rautatieliikenteen harjoittamista saadaan jatkaa toimiluvan mukaisesti tai rajoitettuna enintään kuuden kuukauden ajan. Lupaa rau-

tatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Ministeriö voi peruuttaa toimiluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltija on ministeriön huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Jos rikkomukset ovat vähäisiä, ministeriö voi antaa luvanhaltijalle varoituksen.

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyri-tyt, jolla on liikenne- ja viestintäministeriön 10 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää 3 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos 3 §:ssä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 23 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyri-tyt, jolla on liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä tarkoitettu toimi-lupa ja joka muutoinkin täyttää mainituksa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainituksa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 8 luvun 3 §:ssä tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla ta-

si. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

sapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

68 §

Kalustorekisteri

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää kalustorekisteriä rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja kalustoyksikköjen yksilöimiseksi.

Kalustorekisteriin on merkittävät tiedot:

- 1) kalustoyksikön omistajasta ja haltijasta;
- 2) kalustoyksikölle annetusta kalustoyksikkönumerosta ja sen muuttamisesta;
- 3) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;

4) kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä;

5) EY-tarkastusvakuutuksesta ja sen antajasta;

6) viitetiedot Euroopan rautatieviraston ylläpitämästä hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä.

Muista kalustorekisteriin merkittävistä tiedoista määrätään Liikenteen turvallisuusviraston päätöksellä.

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan tässä momentissa tarkoitettua tietoa ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä kalustorekisteriin merkittävät tiedot:

- 1) kalustoyksikön omistajasta tai haltijasta;
- 2) kalustoyksikön käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) kalustoyksikön huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvi-

68 §

Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksikköiden rekisteröinti

(1 momentti kumotaan)

(2 momentti kumotaan)

(3 momentti kumotaan)

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettua tietoa ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

(5 momentti kumotaan)

en valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus päästä kalustorekisteriin salassapitosäännösten estämättä. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköjä tai jotka on yksilöity kalustorekisterissä.

(68 a § lisätään)

68 a §

Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus saada salassapitosäännösten estämättä niitä tietoja, joita Liikenteen turvallisuusvirasto tallettaa liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:n nojalla rekisteriin. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköjä tai jotka on yksilöity kalustoyksikköä rekisteröitäessä.

69 §

Kalustoyksikön rekisteröinti ja sen poistaminen rekisteristä

Viraston on säilytettävä kalustorekisterissä olevat tiedot kymmenen vuoden ajan siitä, kun kalustoyksikkö on poistettu rekisteristä. Tietoja on säilytettävä kolmen vuoden ajan sähköisessä muodossa

69 §

Kalustoyksikön rekisteröinti ja sen poistaminen rekisteristä

(69 § 5 momentti kumotaan)

73 a §

Säätelyelimen ja muiden viranomaisten välinen tietojen vaihto ja yhteistyö

Säätelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimilupaviranomaisena toimivan liikenne- ja viestintäministeriön sekä rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Säätelyelin voi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ja säätelyelimelle suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutusta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen.

73 a §

Säätelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välinen tietojen vaihto ja yhteistyö

Säätelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena *toimilupaviranomaisena ja rautateiden kansallisena turvallisuusviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston* kanssa rautatiemarkkinoiden kilpailuun ja turvallisuuteen liittyvien kielteisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Säätelyelin voi *esittää Liikenteen turvallisuusvirastolle* suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutuksia kilpailuun rautatieliikenteen markkinoilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi *esittää säätelyelimelle* suosituksia sellaisissa asioissa, joilla voi olla vaikutusta rautatiejärjestelmän turvallisuuteen.

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Turvallisuustodistuksen tai -luvan haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Niiden on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, antaa poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämiä tarkempia säännöksiä val-

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Turvallisuusluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että *sen* toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. *Sen* on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, *valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettuihin* poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjes-

miussuunnittelun järjestämisestä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. *tämisestä.*

85 §

Rangaistussäännökset

(uusi 4 momentti)

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishalla tai keskeyttämishalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta. (4.12.2015/1394)

94 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan on liike- tai ammatillisuuden estämättä luovutettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ne tiedot, joita virasto tarvitsee 12 luvussa tarkoitettua rekisteröintiä ja rekisteristä poistamista varten, hoitaessaan 13 luvussa tarkoitettuja sääntelyelimen tehtäviä sekä 15 luvussa tarkoitettua valvontaa varten.

85 §

Rangaistussäännökset

Jos kuljettaja tai muuta rautatieturvallisuuden olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittava henkilö hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin käyttämisestä kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä* sakkoon.

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishalla tai keskeyttämishalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta. (4.12.2015/1394)

94 §

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

(2 momentti kumotaan)

94 b §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Rautatieturvallisuuden vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin käyttämisestä kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään

havaittava määrä.

Rautatieturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

46.

Laki**rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

4 §

4 §

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja
koskevat rikkomukset*

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja
koskevat rikkomukset*

Kuljettajalle määrätään 40 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään

- 1) ajoneuvolain 66 a §:n 2 momentissa,
- 2) tieliikennelaissa tai sen nojalla,
- 3) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 29 §:n 1 momentissa ja hän on muu kuin liikenteenharjoittaja,
- 4) ajokorttilain (386/2011) 32 §:ssä,
- 5) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 23 §:ssä taikka
- 6) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) 17 §:n 2 momentissa.

Kuljettajalle määrätään 40 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

- 1) ajoneuvolain 66 a §:n 2 momentissa;
- 2) tieliikennelaissa tai sen nojalla;
- 3) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 II osan 4 artiklan 6 kohdassa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 VI osan 19 artiklan 1 kohdassa;
- 4) ajokorttilain (386/2011) 32 §:ssä
- 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 13 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

47.

Laki**sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 6 ja 7 kohta, sekä
muutetaan 3 §:n 2 momentin 5 kohta, 11 §:n 2 momentti sekä 17 ja 23 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala**Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala*

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

5) joukkoliikennelakia (869/2009) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

6) taksiliikennelakia (217/2007);

7) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia (693/2006);

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) taksi-, henkilö- tai tavaraliikennettä koskevia säännöksiä;

(6 kohta kumotaan)

(7 kohta kumotaan)

11 §

11 §

*Tiedoksianto**Tiedoksianto*

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse hänen ilmoittamaansa tai ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllistyneelle postitse hänen ilmoittamaansa tai liikenneasioiden rekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

Voimassa oleva laki

tehty liikenne rikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

17 §

Rikesakkomääräyksen lähettäminen

Rikesakkomääräys liitteineen lähetetään rikesakkomääräyksen saaneelle postitse ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen. Rikesakkomääräys on lähetettävä viipymättä ja viimeistään kolmen viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Käyttövoimassa esittäessä 15 §:n 2 momentissa tarkoitettua selvityksen rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyydestä rikesakkomääräys saadaan kuitenkin lähettää kahden viikon kuluessa tällaisen tiedon saamisesta. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen määräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun määräys on annettu postin kuljetettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

23 §

Kirjallinen huomautus

Jos 14 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle voidaan muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa kirjallinen huomautus. Huomautuksen antaa poliisimies, ja

Ehdotus

tehty liikenne rikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Rikesakkomääräys on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen rikesakkomääräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun se on annettu postin kuljetettavaksi. Rikesakkomääräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

17 §

Rikesakkomääräyksen lähettäminen

Rikesakkomääräys liitteineen lähetetään rikesakkomääräyksen saaneelle postitse *liikenneasioiden rekisteristä* ilmenevään osoitteeseen. Rikesakkomääräys on lähetettävä viipymättä ja viimeistään kolmen viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Käyttövoimassa esittäessä 15 §:n 2 momentissa tarkoitettua selvityksen rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyydestä rikesakkomääräys saadaan kuitenkin lähettää kahden viikon kuluessa tällaisen tiedon saamisesta. Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen määräyksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun määräys on annettu postin kuljetettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljetettavaksi.

23 §

Kirjallinen huomautus

Jos 14 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle voidaan muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa kirjallinen huomautus. Huomautuksen antaa poliisimies, ja

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

se lähetetään huomautuksen saaneen henkilön ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

Ehdotus

se lähetetään huomautuksen saaneen henkilön *liikenneasioiden rekisteristä* ilmenevään osoitteeseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

48.

Laki**sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 42 §:n 1 momentin 3 kohta ja 91 §:n 1 momentin 7 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

42 §

42 §

Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä

Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä

Päaesikunnalla on 35 §:ssä tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

Päaesikunnalla on 35 §:ssä tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

3) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetystä ajoneuvoliikennerekisteristä omistajaa tai haltijaa koskevia tietoja;

3) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetystä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

91 §

91 §

Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä rikoksia ennalta estettäessä ja paljastettaessa

Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä rikoksia ennalta estettäessä ja paljastettaessa

Puolustusvoimien rikosten ennalta estämistä ja paljastamista hoitavilla virkamiehillä on 86 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

Puolustusvoimien rikosten ennalta estämistä ja paljastamista hoitavilla virkamiehillä on 86 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

7) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa säädetystä ajoneuvoliikennerekisteristä

7) liikenteen palveluista annetussa laissa säädetystä liikenneasioiden rekisteristä lii-

HE 145/2017 vp

Voimassa oleva laki

omistajaa tai haltijaa koskevia tietoja;

Ehdotus

kennevälineen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

49.

Laki

terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) 24 a §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 312/2011, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

24 a §

24 a §

Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri

Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri

Rekisteriin merkitään seuraavat tiedot:

4) lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetun lain (47/2009) 1 §:ssä tarkoitetut tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot;

Rekisteriin merkitään seuraavat tiedot:

4) *liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 3 luvun 3 §:ssä* tarkoitetut tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

50.

Laki

tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 14 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (1512/2016) 14 §:n 1 momentin 2 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

14 §

14 §

Onnettomuustietorekisterin tiedot

Onnettomuustietorekisterin tiedot

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi onnettomuustutkinnassa tarpeellisiksi katsotut:

2) tiedot ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetuista liikennerekisteristä;

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi onnettomuustutkinnassa tarpeellisiksi katsotut:

2) tiedot liikennerekisteristä rikosrekisteristä ja sakkorekisteristä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

51.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tieliikennelain (267/1981) 6 a luku ja 105 a §, sellaisina kuin ne ovat, 6 a luku laissa 401/2005 ja 105 a § laeissa 401/2005 ja 441/2011, sekä
muutetaan 63 §:n 3 momentti ja 106 §, sellaisina kuin ne ovat, 63 §:n 3 momentti laissa 329/2017, ja 106 § laissa 1082/2012, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

63 §

63 §

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007), vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009).

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta *liikenteen palveluista annetussa laissa* (320/2017) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

92 a §

(92 a § kumotaan)

Määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *ajo- ja lepoaika-asetuksella* tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;

2) *ajopiirturiasetuksella* tieliikenteen valvontalaitteista annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85;

3) *AETR-sopimuksella* kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen te-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010);

4) *mekaanisella ajopiirturilla* ajopiirturiasetuksen liitteen 1 mukaista valvontalaitetta;

5) *digitaalisella ajopiirturilla* ajopiirturiasetuksen liitteen 1 B mukaista valvontalaitetta;

6) ajopiirturilla mekaanista ja digitaalista ajopiirturia;

7) *ajopiirturikortilla* digitaalisissa ajopiirtureissa käytettäviä korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakortteja;

8) yrityksellä sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

9) *kuljettajalla* sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;

10) *korjaamolla* sitä, jolla on ajoneuvolain 87 §:ssä tarkoitettu lupa ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen;

11) *valvontaviranomaisella* poliisia, tullilaitosta, rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaisia.

92 b §

(92 b kumotaan)

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö

Ajo- ja lepoajoista, ajopiirturin käytöstä ja muusta tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä on voimassa, mitä niistä säädetään tai määrätään ajo- ja lepoaika-asetuksessa, ajopiirturiasetuksessa ja AETR-sopimuksessa.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen osalta noudatetaan Suomessa myös, mitä asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädetään. Asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta Suomessa säädetään valtioneuvoston asetuksella. Asetuksen 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö, joka voi myös tarvittaessa antaa asetuksia poikkeusten

Voimassa oleva laki

Ehdotus

myöntämisestä.

Ajopiirturikortteihin liittyvistä viranomais-tehtävistä Suomessa säädetään ajopiirturi-korttien myöntämisen järjestämisestä an-ne-tussa laissa (629/2004).

92 c §

(92 c § kumotaan)

Ajopiirturikorttien myöntäminen

Korjaamokortti myönnetään hakijalle, jolle on myönnetty ajoneuvolain 87 §:ssä tarkoi-tettu lupa digitaalisen ajopiirturin asennuk-seen ja korjaukseen.

Kuljettajakortti myönnetään hakijalle:

1) jolla on ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvon ajo-oikeus;

2) jolla on ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 3 kohdan mukainen vakituinen asuinpaikka Suomessa; sekä

3) jolla ei ole voimassa olevaa kuljettaja-korttia tai joka on tehnyt hakemuksen kortin uusimiseksi sen voimassaoloajan päättymisen vuoksi.

Kuljettajakortti myönnetään myös hakijal-le, joka pyytää, että toisessa Euroopan unio-nin jäsenvaltiossa myönnetty kuljettajakortti vaihdetaan Suomessa ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 4 kohdan d alakohdassa säädetyllä tavalla.

Yrityskortti myönnetään hakijalle, joka on merkitty Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallituksen ylläpitämään yritys- ja yhtei-sötietojärjestelmään.

Valvontakortti myönnetään hakemuksesta valvontaviranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tar-kemmin ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvolli-suudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

92 d §

(92 d § kumotaan)

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan pe-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ruuttaa, jos sen haltija ei enää täytä kortin myöntämisen edellytyksiä tai korttia käytetään vastoin sille säädettyä käyttötarkoitusta.

Kuljettajakortin peruuttamisen edellytyksistä säädetään ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 4 kohdan c alakohdassa.

Yrityskortti voidaan peruuttaa, jos:

1) sen haltija ei enää täytä yrityskortin myöntämisen edellytyksiä;

2) yrityksen hallussa oleva kortti on saatu väärien ilmoitusten tai väärennettyjen asiakirjojen perusteella; taikka

3) yritys on käyttänyt toisen yrityksen korttia tarkoituksenaan vaikeuttaa ajo- ja lepoaikojen valvontaa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin ajopiirturikortin peruuttamisessa noudatettavasta menettelystä.

92 e §

(92 e § kumotaan)

Velvollisuus ajopiirturin käyttöön

Kuljettajan on käytettävä ajopiirturia niissä ajoneuvoissa, joissa se ajo- ja lepoaika-asetuksen, ajopiirturiasetuksen ja AETR-sopimuksen mukaan on pakollista. Kuljettajan on käytettävä ajopiirturia myös liikenne- ja tavaraliikenteessä.

92 f §

(92 f § kumotaan)

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Ajopiirturia ja kuljettajakorttia käytettäessä on noudatettava, mitä ajopiirturiasetuksessa säädetään ja AETR-sopimuksessa määrätään.

Kuljettajan on ilmoitettava työnantajalle, jos hänellä ei ole hallussaan voimassa olevaa kuljettajakorttia. Kuljettajan velvollisuuksista kuljettajakortin puuttuessa muusta kuin ajopiirturiasetuksen 16 artiklan 2 kohdassa mainitusta syystä säädetään mainitussa kohdassa. Kuljettajan on ajo- ja lepoaikatietojen tallen-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tamista varten luovutettava kuljettajakortti myös työnantajalle taikka yritykselle, joka käyttää häntä vain tilapäisesti.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, siitä, millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta.

92 g §

(92 g § kumotaan)

Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Työnantaja vastaa siitä, että kuljettajalle, jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia, ei luovuteta kuljetettavaksi digitaalisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa, ellei ajoneuvon kuljettamiseen ilman kuljettajakorttia ole ajopiirturiasetuksessa tai AETR-sopimuksessa mainittua syytä.

Työnantajan on noudatettava piirturilevyjen toimittamisessa ja digitaalisen ajopiirturin tietojen tulostamisessa, mitä ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 1 kohdassa säädetään.

Yrityksen ajo- ja lepoaikatietojen yksilöimiseksi yrityksen on yrityskortilla lukittava digitaalisen ajopiirturin tiedot siten, että ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) mukaisesti rekisteröidyn yksityisyyden suojaa ei vaaranneta.

Yrityksen on huolehdittava ajopiirturiasetuksessa säädettyjen ajopiirturin määräaikaistarkastusten suorittamisesta. Yrityksen velvollisuudesta ajopiirturin toimintahäiriön tai virheellisen toiminnan sattuessa säädetään ajopiirturiasetuksen 16 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa.

92 h §

(92 h § kumotaan)

Ajopiirturitietojen käsittely yrityksessä

Ajo- ja lepoaikojen valvomiseksi, työsuh-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

teen oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseksi sekä kuljetusten ohjaamiseksi yrityksen on jäljennettävä omaa yritystään koskevat ajo- ja lepoaikatiedot ajoneuvon digitaalisesta ajopiirturista. Tiedot on jäljennettävä Suomessa olevasta ajoneuvosta vähintään kahden kuukauden välein ja luovutettaessa ajoneuvo pois yrityksen omasta hallinnasta tai poistettaessa digitaalinen ajopiirturi käytöstä. Työnantajan ja yrityksen, joka käyttää kuljettajaa tilapäisesti, on jäljennettävä kuljettajakortin ajo- ja lepoaikatiedot vähintään kolmen viikon välein sellaisilta viikoilta, joina kuljettaja on työssä. Ulkomailla olevasta ajoneuvosta tiedot on jäljennettävä ajoneuvon tultua Suomeen.

Yrityksen on säilytettävä, esitettävä ja luovutettava piirturilevyt tai niiden jäljennökset siten kuin ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 2 kohdassa säädetään. Yrityksen ja työnantajan on säilytettävä digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut tiedot siten kuin ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 5 kohdassa säädetään. Kuljettajantutkinnossa käytettyjä piirturilevyjä tai kuljettajantutkinnon aikana tallentuneita digitaalisen ajopiirturin tietoja ei kuitenkaan tarvitse säilyttää.

Yrityksen on annettava kuljettajalle tämän pyynnöstä tulosteena digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut kuljettajan ajo- ja lepoaikatiedot. Digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut muiden yritysten tiedot ja muut kuin 1 momentin käyttötarkoituksen mukaiset tiedot on hävitettävä välittömästi.

92 i §

(92 i § kumotaan)

*Digitaalisen ajopiirturin tietojen käsittely
korjaamalla*

Ajo- ja lepoaikatietojen luovuttamiseksi yrityksen ja valvontaviranomaisen käyttöön korjaamon on jäljennettävä digitaalisesta ajopiirturista saatavat tiedot ennen laitteen korjaamista tai vaihtamista. Korjaamon tulee säilyttää tiedot muuttumattomina vuoden

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ajan talletuksesta.

Korjaamon on luovutettava 1 momentissa tarkoitetut tiedot yritykselle, joka on tiedot lukinnut tai muutoin luotettavasti selvittänyt oikeutensa tietoihin ja todisteellisesti pyytänyt tietojen luovuttamista. Tiedot on pyynnöstä luovutettava myös valvontaviranomaiselle.

Jos 1 momentissa tarkoitettujen tietojen jäljentäminen on mahdotonta, korjaamon tulee antaa yritykselle tästä todistus ja säilyttää jäljennös todistuksesta siten kuin ajopiirturiasetuksessa säädetään.

92 j §

(92 j § kumotaan)

Valvontaviranomaisen tiedonsaantioikeus

Valvontaviranomaisella on oikeus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvomiseksi pyynnöstä saada työnantajan 92 h §:n 1 momentin mukaisesti tallettamat tiedot ja korjaamon 92 i §:n 1 momentin mukaisesti tallettamat tiedot sekä yrityksen yrityskortteihin talletetut tiedot, työvuorolistat ja kuljettajien ajopäiväkirjat. Tiedot on luovutettava valvontaviranomaiselle lukukelpoisessa muodossa ja ilman aiheetonta viivytystä.

Ajoneuvon kuljettajan on pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 15 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut tiedot. Tätä momenttia sovelletaan myös tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella.

Valvonnan täytäntöönpanosta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

92 k §

(92 k § kumotaan)

Tietojen käyttö tutkimustarkoituksiin

Yrityksen on vaadittaessa luovutettava 92 g §:n 2 momentin ja 92 h §:n mukaisesti talletetut tiedot henkilötietolain (523/1999) 14 §:n mukaisiin tutkimustarkoituksiin liikenne- ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

viestintäministeriölle. Näin kerättyjä tietoja ei saa luvatta ilmaista sivulliselle.

92 l §

(92 l § kumotaan)

Yksityisyyden suoja henkilötietoja käsiteltäessä

Sen lisäksi, mitä tässä luvussa säädetään henkilötietojen käsittelystä, sovelletaan henkilötietolain ja yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain (759/2004) säännöksiä.

92 m §

(92 m § kumotaan)

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 105 a §:ssä tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitettun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään.

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä, poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 15 artiklan 7 kohdassa tai AETR-sopimuksen 10 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja tietoja.

Poliisi voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 92 d §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

Tätä pykälää sovelletaan myös tehdas-, sa-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tama-, varasto- ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella.

92 n §

(92 n § kumotaan)

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista koskevien tietojen vaihto muiden valtioiden viranomaisten kanssa

Valvontaviranomaiset saavat luovuttaa ne ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät tiedot sekä muut tiedot rikkomuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi sekä ne tiedot rikkomuksista määrättyistä seuraamuksista, jotka he ajo- ja lepoaikaasetuksen, ajopiirturiasetuksen, AETR-sopimuksen tai tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY mukaan ovat velvollisia luovuttamaan. (22.12.2006/1249)

Tiedot saa luovuttaa Euroopan unionin jäsenvaltioiden sekä Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden toimivaltaisille viranomaisille 1 momentissa mainittujen asetusten ja siinä mainitun direktiivin osalta ja AETR-sopimukseen liittyneiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille sopimuksessa määrättyjen tietojen osalta.

Poliisi ja työsuojeluviranomaiset saavat lisäksi luovuttaa 1 momentissa tarkoitettuja tietoja 2 momentissa tarkoitetuille viranomaisille epäilystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää tuossa valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomaiset saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta samat tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvit-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

taessa säättää menettelytavoista tietojen luovuttamiseksi ja pyytämiseksi.

105 a §

(105 a § kumotaan)

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiset

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevia 92 a §:n 1 tai 2 kohdassa mainitun asetuksen säännöksiä tai mainitun pykälän 3 kohdassa mainitun sopimuksen määräyksiä taikka tämän lain 92 f §:n 1 tai 2 momentin tai 92 j §:n 2 momentin säännöksiä, on tuomittava tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 92 i §:n säännöksiä; sekä

2) työnantaja tai tämän edustaja ja yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 92 a §:n 1 kohdassa mainitun asetuksen 5, 10, 14 tai 15 artiklaa, mainitun pykälän 3 kohdassa mainitun sopimuksen 5 taikka 11 artiklaa taikka tämän lain 92 g tai 92 h §:n tai 92 j §:n 1 momentin säännöksiä.

Kuljettajaa ei tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on korjaamon taikka työnantajan tai tämän edustajan rikkomus.

Kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, mutta aikataulun laatinnut tästä huolimatta edellyttää kuljetuksen tapahtuvan niin, että näitä säännöksiä ei voida noudattaa, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin

Voimassa oleva laki

Ehdotus

edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.

106 §

106 §

*Ilmoitus liikennerikosta koskevasta päätöksestä**Ilmoitus liikennerikosta koskevasta päätöksestä*

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikennerikoksen ja liikennerikkomuksen johdosta määräämistään rangaistuksesta taikka rangaistuksen määräämistä jättämisestä tai sitä koskevan syytteen hylkäämisestä, jos tuomioistuin on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä ajoneuvoliikennerekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisu- ja päätösilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään ajoneuvoliikennerekisteriin. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikennerikoksiin ja liikennerikkomuksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta säädetään ajokorttilaissa (386/2011)

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava *liikenneasioiden rekisteriin* tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikennerikoksen ja liikennerikkomuksen johdosta määräämistään rangaistuksesta taikka rangaistuksen määräämistä jättämisestä tai sitä koskevan syytteen hylkäämisestä, jos tuomioistuin on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä *liikenneasioiden rekisterissä*. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisu- ja päätösilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään *liikenneasioiden rekisteriin*. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikennerikoksiin ja liikennerikkomuksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta säädetään ajokorttilaissa

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

52.

Laki

ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ulosottomaksuista annetun lain (34/1995) 2 §:n 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Maksulajit

Ulosmitatun kiinteistön, määräälan, alusrekisteriin merkityn aluksen, ilma-aluksen, asunto- tai kiinteistöyhtiön osakkeen sekä autokiinnityslain 1 §:ssä mainittujen kiinnityskelpoisten ajoneuvojen ja työkoneiden pakko-uutokaupasta peritään taulukkomaksun lisäksi myyntimaksu.

Ehdotus

2 §

Maksulajit

Ulosmitatun kiinteistön, määräälan, *Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin* merkityn aluksen, ilma-aluksen, asunto- tai kiinteistöyhtiön osakkeen sekä autokiinnityslain (810/1972) 1 §:ssä mainittujen kiinnityskelpoisten ajoneuvojen ja työkoneiden pakko-uutokaupasta peritään taulukkomaksun lisäksi myyntimaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

53.

Laki**valmiuslain 71 ja 79 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan valmiuslain (1552/2011) 71 §:n 2 momentti ja 79 §:n 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

71 §

Polttonesteen ostolupa

 Poliisilaitoksen liikenteen polttoaineyksikkö myöntää 1 momentissa tarkoitettujen *ajoneuvorekisteriin merkittyjen* moottoriajoneuvojen omistajille tai haltijoille ostoluvat, jotka oikeuttavat luvanhaltijan ostamaan siinä osoitetun määrän polttonestettä tietyinä aikana. Polttonesteen ostoluvan ulkomaan rekisterissä olevalle moottoriajoneuvolle, jonka haltijalla ei ole kotikuntaa Suomessa, voi myöntää se poliisilaitoksen liikenteen polttoaineyksikkö, jolle hakemus on jätetty.

79 §

Vesikuljetusten turvaaminen

 Liikenne- ja viestintäministeriö voi 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa yhteiskunnan elintärkeiden vesikuljetusten turvaamiseksi määrätä Liikenteen turvallisuusviraston pidättäytymään enintään kuudeksi kuukaudeksi kerrallaan poistamasta alusta Suomen alusrekisteristä.

Ehdotus

71 §

Polttonesteen ostolupa

 Poliisilaitoksen liikenteen polttoaineyksikkö myöntää *liikenneasioiden rekisteriin merkittyjen* 1 momentissa tarkoitettujen moottoriajoneuvojen omistajille tai haltijoille ostoluvat, jotka oikeuttavat luvanhaltijan ostamaan siinä osoitetun määrän polttonestettä tietyinä aikana. Polttonesteen ostoluvan ulkomaan rekisterissä olevalle moottoriajoneuvolle, jonka haltijalla ei ole kotikuntaa Suomessa, voi myöntää se poliisilaitoksen liikenteen polttoaineyksikkö, jolle hakemus on jätetty.

79 §

Vesikuljetusten turvaaminen

 Liikenne- ja viestintäministeriö voi 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa yhteiskunnan elintärkeiden vesikuljetusten turvaamiseksi määrätä Liikenteen turvallisuusviraston pidättäytymään enintään kuudeksi kuukaudeksi kerrallaan poistamasta alusta Suomen *liikenneasioiden rekisteristä*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
 20 .

54.

Laki

verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 18 §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 520/2010, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

18 §

18 §

Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus

Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus

Ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetun rekisterinpitäjän on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tieliikenteen tietojärjestelmään sisältyvät tiedot.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun rekisterinpitäjän on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tieliikenteen tietojärjestelmään sisältyvät tiedot.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

55.

Laki**vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) nimike. 2 §:n 1 momentti, 3–6 luku sekä 36, 37 ja 38 § sekä
muutetaan 1 §, 2 §:n 2 momentti, 3 §:n 2 momentti, 11 §:n 1 ja 4 momentti sekä 39 §, sellaisena kuin niistä on 39 § laissa 995/2016, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 §

1 §

*Vesikulkuneuvorekisteri**Vesikulkuneuvon rekisteröinti*

Tässä laissa säädetään vesikulkuneuvon ja sen moottorin rekisteröinnistä, vesikulkuneuvorekisterin tietosisällöstä ja tietojen käsittelystä sekä rekisteröintitoiminnasta.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää vesikulkuneuvorekisteriä. Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Vesikulkuneuvo ja sen moottori tulee rekisteröidä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Rekisterinpitäjänä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

2 §

2 §

*Suhde muuhun lainsäädäntöön**Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, rekisteritietojen salassapitoon ja luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

Tämän lain mukaisesti rekisteröity vesikulkuneuvo ei saa olla samanaikaisesti rekisteröitynä alusrekisterilain (512/1993) mukaisessa alusrekisterissä eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) mukaisessa kalastusalusrekisterissä.

(1 mom. kumotaan)

Liikenneasioiden rekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo ei saa olla samanaikaisesti rekisteröitynä alusrekisterilain (512/1993) mukaisessa Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämässä alusrekisterissä eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) mukaisessa kalastusalusrekisterissä.

3 §

Rekisteröitävät vesikulkuneuvot

Vesikulkuneuvorekisteriin voidaan merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta.

11 §

Rekisteröintitodistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa vesikulkuneuvon ensirekisteröinnistä rekisteröintitodistuksen. Rekisteröintitodistukseen merkitään vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä vesikulkuneuvon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot rekisteröintitodistukseen merkitään.

Rekisteröintitodistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä. Vesikulkuneuvorekisteriin tehty rekisteri-ilmoitus ensirekisteröinnistä oikeuttaa kuitenkin käyttämään vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta 30 päivän ajan rekisteri-ilmoituksen tekemisestä.

3 luku

Rekisterin tietosisältö

14 §

3 §

Rekisteröitävät vesikulkuneuvot

Liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta.

11 §

Rekisteröintitodistus

Liikenteen turvallisuusvirasto *merkitsee vesikulkuneuvoa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja* antaa vesikulkuneuvon ensirekisteröinnistä rekisteröintitodistuksen. Rekisteröintitodistukseen merkitään vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä vesikulkuneuvon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot rekisteröintitodistukseen merkitään.

Rekisteröintitodistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, *jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät ole muutoin todennettävissä. Liikenneasioiden rekisteriin* tehty rekisteri-ilmoitus ensirekisteröinnistä oikeuttaa kuitenkin käyttämään vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta 30 päivän ajan rekisteri-ilmoituksen tekemisestä.

(14 § kumotaan)

Rekisteröidyt

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) säädetään.

(15 § kumotaan)

15 §

Maksuvelvollinen

Vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistajana tai haltijana olevasta luonnollisesta henkilöstä saa rekisteriin perustietoina tallettaa nimen, kansalaisuuden ja henkilötunnuksen taikka henkilötunnuksen puuttuessa syntymäajan, tiedon syntymäkotikunnasta tai ulkomaisesta syntymäpaikasta ja syntymävaltiosta sekä osoite- ja muut yhteystiedot, tiedon kotikunnasta, asiointikielestä ja henkilön kuolemasta.

Vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistajana tai haltijana olevasta oikeushenkilöstä sekä koetunnuksen saaneesta elinkeinonharjoittajasta saa rekisteriin perustietoina tallettaa nimen, yritys- ja yhteisötunnuksen, kotipaikan, osoite- ja muut yhteystiedot sekä tiedon asiointikielestä

(16 § kumotaan)

16 §

Rekisteriin talletettavat muut tiedot

Sekä luonnollisesta että oikeushenkilöstä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisteriin rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot:

- 1) 27 §:ssä tarkoitettujen tietojen luovuttamisen rajoittamisesta;
- 2) konkurssista, velkajärjestelystä ja yritys-saneerauksesta.

(17 § kumotaan)

17 §

Vesikulkuneuvoista ja moottoreista tallettavat tiedot

Rekisteriin saa tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen edellyttämiä vesikulkuneuvoa sekä siihen liittyviä laitteita ja moottoria koskevia tietoja seuraavasti:

- 1) tekniset tiedot ja yksilöintitiedot;
- 2) katsastusta ja muita teknisiä tarkastuksia koskevat tiedot;
- 3) käyttötarkoitusta ja pääasiallista käyttökuntaa koskevat tiedot;
- 4) lopullista poistamista koskevat tiedot;
- 5) ulosottotiedot;
- 6) anastustiedot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 1–4 kohdassa tarkoitetuista tiedoista.

(18 § kumotaan)

18 §

Rekisteritietojen korjaaminen

Rekisterissä olevien henkilötietojen korjaamisesta säädetään henkilötietolain 29 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusviraston on korjattava ja täydennettävä oikeushenkilöön sekä vesikulkuneuvoon ja sen moottoriin liittyviä rekisteritietoja saatuaan luotettavan selvityksen siitä, että rekisterissä oleva tieto on virheellinen tai muuttunut taikka velvollisuus ilmoittaa vesikulkuneuvo rekisteriin on laiminlyöty. Liikenteen turvallisuusviraston on ennen korjauksen tekemistä annettava vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan lausua käsityksensä sen aiheellisuudesta, jos korjaus vaikuttaa omistajan tai haltijan oikeuksiin. Korjauksen tehtyään Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava siitä vesikulkuneuvon omistajalle ja haltijalle.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetun virheellisen tiedon saa säilyttää kahden vuoden ajan tiedon korjaamisesta, jos se on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai Liikenteen turvallisuusviraston oikeuksien turvaamiseksi. Tällaista tietoa saa käyttää ainoastaan rekisteröidyn, muun asianosaisen tai Liikenteen turvallisuusviraston oikeuksien turvaamiseksi.

(19 § kumotaan)

19 §

Henkilötietojen poistaminen rekisteristä

Vesikulkuneuvoon liittyvät henkilötiedot poistetaan rekisteristä kahden vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana vesikulkuneuvo on poistettu rekisteristä lopullisesti.

(20 § kumotaan)

20 §

Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen esitämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamiseksi tietoja seuraavasti:

1) väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, nimenmuutoksesta, henkilötunnuksesta, osoitteesta ja muista yhteystiedoista, kotikunnasta, asiointikielestä, Suomen kansalaisuudesta ja kuolemasta sekä väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista (661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitettua luovutusrajoituksesta;

2) Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallinnon ylläpitämästä yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä tämän lain 15 §:n 2 momentissa tarkoitettua tietoja oikeushenkilöstä;

3) ulosottoviranomaiselta tiedot vesikulkuneuvoon kohdistuvasta ulosotosta, turvaamistoimista ja muista täytäntöönpanotoimista;

4) poliisilta tiedot rekisteröidyn vesikulkuneuvon ja moottorin anastuksesta;

5) Tullilta tiedot rekisteröidyn vesikulkuneuvon maastaviennistä;

6) Viestintävirastolta tiedot radioluvista.

Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

(21 § kumotaan)

21 §

Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viran-

omaisilta

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen es-tämättä, mitä tietojen salassapidosta sääde-tään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

1) vesikulkuneuvon ja moottorin valmista-jalta tai maahantuojalta ja näiden edustajilta vesikulkuneuvon ja moottorin tekniset ja yk-silöintitiedot rekisterin ylläpitoa varten;

2) katsastuksen suorittajalta katsastusta koskevat tiedot;

3) rekisteröintitehtäviä suorittavalta rekiste-röintitehtäviä sekä rekisteröintitodistuksen valmistamista ja toimittamista koskevat tie-dot.

Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa si-ten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

(22 § kumotaan)

22 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Vesikulkuneuvorekisterin tietoja voidaan luovuttaa vain, jos tässä laissa säädetyt edel-lytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemas-sa eikä henkilön oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoa ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perus-tellusta syystä epäillä loukkaavan henkilön yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oike-uksiaan taikka vaarantavan valtion turvalli-suutta.

Muutoin kuin yksittäisluovutuksena luovu-tettavien tietojen luovuttaminen luovutuksen-saajalle edellyttää Liikenteen turvallisuusvi-raston lupaa.

(23 § kumotaan)

23 §

Julkisten tietojen yksittäisluovutus

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jo-kaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saa-da tieto rekisteriin talletetuista julkisista tie-doista seuraavasti:

1) vesikulkuneuvon rekisteritunnuksen perusteella tiedot vesikulkuneuvosta, vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimestä ja osoite- ja muista yhteystiedoista sekä katsastustiedoista;

2) koetunnuksen perusteella tiedot elinkeinonharjoittajasta, sen osoite- ja muista yhteystiedoista sekä yritys- ja yhteisötunnuksesta.

Edellä 1 momentin 1 kohdan perusteella saadaan rajoitetusti luovuttaa tieto myös vesikulkuneuvon entisestä omistajasta tai haltijasta.

Tiedot voidaan luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

(24 § kumotaan)

24 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

1) viranomaisille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi;

2) vakuutusyhtiöille vesikulkuneuvoa koskevan vakuutuksen ja korvausjärjestelmän hoitamista varten;

3) Onnettomuustutkintakeskukselle pelastus- ja onnettomuustutkintaa varten;

4) rekisteröintitehtäviä suorittaville laissa säädettyjä vesikulkuneuvoihin liittyviä rekisteröintitehtäviä varten;

5) Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaiselle vesikulkuneuvojen rekisteröintitehtävien ja valvontatoimien suorittamiseksi Ahvenanmaan maakunnassa;

6) Euroopan unionin jäsenvaltion ja Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisille, Euroopan komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista

varten;

7) perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

Luovutuksensaajan on ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Luovutuksensaaja saa luovuttaa edelleen saamiaan tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

(25 § kumotaan)

25 §

Tietojen edelleen luovuttaminen

Vesikulkuneuvorekisteristä muutoin kuin yksittäisluovutuksena saatuja tietoja ei saa luovuttaa edelleen kolmannelle ilman Liikenteen turvallisuusviraston lupaa. Viranomaisilla on kuitenkin oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön.

(26 § kumotaan)

26 §

Tietojen luovuttaminen muuhun käyttötarkoitukseen

Rekisteristä saa luovuttaa tietoja:

1) luonnollisen henkilön nimestä ja osoitteesta tai muista yhteystiedoista mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun;

2) asiakasrekisterin yhteystietojen ja vesikulkuneuvon tietojen saattamiseen ajan tasalle;

3) vesikulkuneuvojen rahoitus- ja vakuustustoimintaan, katsastustoimintaan, varaosien myynti- ja huoltotoimintaan sekä vesikulkuneuvon liittyvään kiellon, määräyksen tai vaaran tiedottamiseen tai muuhun näihin rinnastettavaan toimintaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tiedot voidaan lähettää myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Tietojen luovuttaminen 1 momentin perusteella on sallittua ainoastaan, jos toiminta,

johon tietoja pyydetään luovutettavaksi, liittyy vesiliikenteen turvallisuuteen, vesikulkuneuvoihin, vesikulkuneuvoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin.

Henkilötietojen otantaperusteena tietoja mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin ja muuhun osoite- ja tietopalveluun luovutettaessa saa käyttää henkilön osoitetta tai muuta yhteystietoa, kotikuntaa, ikää, sukupuolta, asiointikieltä ja vesikulkuneuvon liittyvää tietoa sekä lisäksi yhtä henkilöön liittyvää tunnistetietoa. Vesikulkuneuvon liittyvistä tiedoista otantaperusteena voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(27 § kumotaan)

27 §

Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoite- ja muiden yhteystietojensa luovuttaminen muuhun tarkoitukseen kuin viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamista varten.

Siirrettäessä 20 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu väestötietojärjestelmään talletettu luovutusrajoitus vesikulkuneuvorekisteriin luovutusrajoitus tulee laajentaa kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi. Luovutusrajoitus ei estä henkilötietojen luovuttamista viranomaisille, sopimusrekisteröijälle ja vesikulkuneuvon rekisteröintitodistuksen valmistajalle.

Luovutettaessa 2 momentissa tarkoitettu luovutusrajoituksen alainen tieto on luovutuksensaajalle samalla ilmoitettava luovutusrajoituksesta sekä tietojen käyttöä ja suojausta koskevista rajoituksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä jättää ilmoittamatta luovutusrajoituksesta, jos luovutettava tieto ja sen käyttötarkoitus on sellainen, että ilmoittamatta jättämisen ei arvioida vaarantavan luovutusrajoituksen tarkoitusta.

(28 § kumotaan)

28 §

Rekisteröintitoiminnan järjestäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa vesikulkuneuvon ja sen moottorin rekisteröintitoiminnan järjestämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto hankkii rekisteröintitoiminnan järjestämiseksi tarvittavat avustavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä yhteisöiltä (sopimusrekisteröijä).

Sopimusrekisteröijän hoitamat avustavat tehtävät ovat vesikulkuneuvon ja sen moottorin rekisteri-ilmoitusten vastaanotto ja vaadittavien tietojen tarkistaminen, rekisteri-ilmoitusta, vesikulkuneuvoa ja sen moottoria koskevien tietojen tallettaminen vesikulkuneuvorekisteriin, asiakirjojen lähettäminen digitoitaviksi ja arkistoitaviksi Liikenteen turvallisuusvirastolle, rekisteröintitodistuksen valmistaminen ja toimittaminen asiakkaalle sekä rekisteröintitapahtumaan välittömästi liittyvät muut avustavat tekniset tehtävät.

Sopimusrekisteröijä ei saa käsitellä rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy rekisteröinnin edellytysten täyttymisen arviointia eikä lopullista poistoa koskevia rekisteri-ilmoituksia, vaan sen tulee siirtää ne Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistaviksi. Liikenteen turvallisuusvirasto on velvollinen ylläpitämään ajantasaiset tiedot sopimusrekisteröijistä kaikille avoimessa sähköisessä palvelussa.

(29 § kumotaan)

29 §

Sopimusrekisteröijää koskevat yleiset vaatimukset

Sopimusrekisteröijän on oltava luotettava ja ammatillisesti asiantunteva. Sopimusrekisteröijällä on oltava tehtävän asianmukaisen hoitamisen edellyttämät tietoliikenneyhteydet ja tietojärjestelmän taso sekä muut tekniset, taloudelliset ja toiminnalliset valmiudet. Sopimusrekisteröijän on huolehdittava asiakkaiden yhdenvertaisesta kohtelusta, asianmukaisesta asiakirjaturvallisuudesta, toimitilaturvallisuudesta ja tietosuojasta.

Sopimusrekisteröijän on julkisia hallinto-

tehtäviä hoitaessaan noudatettava hallintolain (434/2003), kielilain (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (434/2003), saamen kielilain (1086/2003) sekä henkilötietolain (504/2002) mukaisesti. Sopimusrekisteröijän palveluksessa olevaan rekisteröintijä suorittavaan henkilöön ei kuitenkaan sovelleta hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa.

Rekisteröintitoimintaa suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). (30 § kumotaan)

30 §

Sopimusrekisteröijän luotettavuuden sekä rekisteröintitoiminnasta vastaavan ja rekisteröintijä suorittavan henkilön sopivuuden arviointi

Sopimusrekisteröijää voidaan pitää luotettavana jos kukaan sen hallituksen tai hallintoneuvoston jäsenistä tai varajäsenistä, yhtiömiehistä, muussa määräävässä asemassa olevista, rekisteröintitoiminnan vastuuhenkilöistä, rekisteröintijä suorittavista eikä toimitusjohtaja ole toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton rekisteröintitoiminnan harjoittajaksi tai rekisteröintijä suorittavaksi henkilöksi.

Sopimusrekisteröijää ei kuitenkaan voida pitää luotettavana, jos sen määräävässä asemassa oleva on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viiden viimeisen vuoden aikana.

Sopimusrekisteröijää ei voida pitää luotettavana myöskään, jos sen 1 momentissa tarkoitettu henkilö on tuomittu:

1) kymmenen viimeisen vuoden aikana vähintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen;

2) viiden viimeisen vuoden aikana rangaistukseen vakavasta liikennevälineiden rekisteröintiä, katsastusta, verotusta, kirjanpitoa tai varainhallintaa koskevien säännösten rikkomisesta taikka yli kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen muusta rikokses-

ta, jonka katsotaan osoittavan henkilön tai yhteisön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rekisteröintitoimintaa; tai

3) kolmen viimeisen vuoden aikana enintään kuuden kuukauden pituiseen vankeusrangaistukseen tai toistuvasti sakkorangaistukseen rikoksista, joiden katsotaan osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan rekisteröintitoimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää 1 momentissa tarkoitetusta henkilöiden sopivuudesta rekisteröintitoiminnan harjoittajiksi ja rekisteröintejä suorittaviksi henkilöiksi. (31 § kumotaan)

31 §

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rikosrekisteristä tarpeelliset tiedot 30 §:n 1 momentissa tarkoitetulle henkilölle asetettujen sopivuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan luovuttaa sopimusrekisteröijälle sopimuksen purkamisen perusteena. (32 § kumotaan)

32 §

Rekisteröintitoimintaa koskeva sopimus

Rekisteröintitoimintaa koskevassa sopimuksessa on sovittava ainakin:

1) sopimusrekisteröijän rekisteröintitoiminnan laajuudesta;

2) rekisteröintitehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä;

3) rekisteröintitehtävissä edellytettävän tietosuojaan osoittamisesta;

4) rekisteröintitehtävien valvonnasta ja muista keinoista, joilla Liikenteen turvallisuusvirasto voi varmistua tehtävien asianmukaisesta ja tehokkaasta hoitamisesta;

5) Liikenteen turvallisuusviraston sopimusrekisteröijälle maksamasta korvauksesta ja muista ehdoista, joilla sopimusrekisteröijä hoitaa rekisteröintitoimintaa (33 § kumotaan)

33 §

Rekisteröintitoimintaa koskevan sopimuksen irtisanominen ja purkaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi irtisanoa tai purkaa rekisteröintitoimintaa koskevan sopimuksen, jos sopimusrekisteröijä ei enää täytä 29 §:ssä säädettyjä sopimusrekisteröijää koskevia yleisiä vaatimuksia tai jos sopimusrekisteröijä olennaisesti laiminlyö rekisteröintitoimintaa koskevassa sopimuksessa sovittujen rekisteröintitehtävien suorittamisen. (34 § kumotaan)

34 §

Valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo sopimusrekisteröijän rekisteröintitoimintaa. Virastolla on oikeus tehdä valvontaa varten tarkastuksia sopimusrekisteröijän toimitiloissa ja saada salassapitosäännösten estämättä tietoja rekisteröintitoimintaan liittyvistä asiakirjoista. Valvontaa ei saa suorittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa. Toimitilojen tarkastuksessa noudatetaan hallintolain 39 §:n säännöksiä. (35 § kumotaan)

35 §

Salassapitovelvollisuus

Sopimusrekisteröijän palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle Liikenteen turvallisuusvirastolta saamaansa 30 §:ssä tarkoitetun henkilön rikosta koskevaa tietoa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on saanut 31 §:n nojalla rikosrekisteristä. (37 § kumotaan)

37 §

Maksut

Tietojen merkitsemisestä rekisteriin ja tietojen antamisesta rekisteristä jäljennöksenä sekä muusta tämän lain mukaisesta tietopalvelusta peritään maksut valtion maksuperustelaisissa (150/1992) ja viranomaisten toimin- (38 § kumotaan)

nan julkisuudesta annetussa laissa säädettyjen perusteiden mukaan.

38 §

Viittaus rikoslakiin

Rangaistus 35 §:ssä säädetyn salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain (39/1889) 38 luvun 1 ja 2 §:ssä sekä 40 luvun 5 §:ssä.

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain 16 luvun 7 §:ssä.

Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain 16 luvun 9 §:ssä

39 §

Vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomus

Vesikulkuneuvon omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) jättää 8 §:n 1 momentissa säädetyn rekisteri-ilmoituksen tekemättä ennen vesikulkuneuvon käyttöönottoa,

2) jättää 9 §:n 1 momentissa säädetyn muutosrekisteröinnin tekemättä määräajassa tai

3) jättää 10 §:n 1 momentissa säädetyn lopullista poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemättä määräajassa,

on tuomittava vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomuksesta sakkoon.

Vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomuksesta tuomitaan myös vesikulkuneuvon haltija, joka tahallaan tai huolimattomuudesta jättää 9 §:n 2 momentissa säädetyn muutosrekisteröinnin tekemättä määräajassa.

Rikesakosta vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomuksen seuraamuksena säädetään rikoslain 2 a luvun 9 §:ssä ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

39 §

Vesikulkuneuvon rekisteröintirikkomus

Rikesakosta vesikulkuneuvon rekisteröintiä koskevan rikkomuksen ainoana rangaistuk-

sena 8 §:n 1 momentissa, 9 §:n 1 tai 2 momentissa taikka 10 §:n 1 momentissa säädetyn rekisteröintiä koskevan velvollisuuden sekä 5 §:n 1 momentissa, 12 §:n 2 momentissa tai 13 §:n 3 momentissa säädetyn käyttökiellon rikkomisesta säädetään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa (986/2016).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

56.

Laki

yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain 69 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 69 §:n 2 momentin 3 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

69 §

Tietojen luovuttaminen rekistereistä.

Salassapitosäännösten estämättä käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja voidaan luovuttaa:

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle merenkulun ohjausta, meriturvallisuuden valvontaa ja alusrekisterin ylläpitoa varten;

Ehdotus

69 §

Tietojen luovuttaminen rekistereistä.

Salassapitosäännösten estämättä käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja voidaan luovuttaa:

3) Liikenteen turvallisuusvirastolle merenkulun ohjausta, meriturvallisuuden valvontaa ja *liikenneasioiden rekisterin* ylläpitoa varten;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

57

Laki

yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain (1307/2007) 2 §:n 3 momentti, 5 §:n 1 momentti ja 15 § sellaisena kuin niistä on 2 §:n 3 momentti laissa 426/2014 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) säädetään.

5 §

Maksuvelvollinen

Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka lievemmin verotettua tai veroton polttoainetta käytettäessä on aluksen omistaja. Jos alus on muun kuin omistajansa hallinnassa, polttoainemaksu määrätään haltijan maksettavaksi. Jos rikoksella haltuun otetussa aluksessa käytetään haltuunoton aikana polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, määrätään polttoainemaksu rikoksella aluksen haltuunsa saaneen maksettavaksi. Muun selvityksen puuttuessa aluksen omistajana tai haltijana pidetään sitä, joka on merkitty aluksen omistajaksi tai haltijaksi vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa tarkoitettuun rekisteriin.

Ehdotus

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä *liikenteen palveluista* annetussa laissa (320/2017) säädetään.

5 §

Maksuvelvollinen

Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka lievemmin verotettua tai veroton polttoainetta käytettäessä on aluksen omistaja. Jos alus on muun kuin omistajansa hallinnassa, polttoainemaksu määrätään haltijan maksettavaksi. Jos rikoksella haltuun otetussa aluksessa käytetään haltuunoton aikana polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, polttoainemaksu määrätään rikoksella aluksen haltuunsa saaneen maksettavaksi. Muun selvityksen puuttuessa aluksen omistajana tai haltijana pidetään sitä, joka on merkitty aluksen omistajaksi tai haltijaksi *liikenteen palveluista* annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

15 §

Oikeus tietojen saantiin vesikulkuneuvorekisteristä

Polttoainemaksusta vastaavilla viranomaisilla on salassapitosäännösten ja tietojen luovutusta koskevien rajoitusten estämättä oikeus saada verotusta ja sen valvontaa varten välttämättömät tiedot vesikulkuneuvorekisteristä teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Ennen tietojen luovutusta käyttöyhteyden avulla polttoainemaksusta vastaavan viranomaisen on annettava selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

15 §

Oikeus tietojen saantiin liikenneasioiden rekisteristä

Polttoainemaksusta vastaavilla viranomaisilla on salassapitosäännösten ja tietojen luovutusta koskevien rajoitusten estämättä oikeus saada verotusta ja sen valvontaa varten välttämättömät tiedot *liikenneasioiden rekisteristä* teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Ennen tietojen luovutusta käyttöyhteyden avulla polttoainemaksusta vastaavan viranomaisen on annettava selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

58.

Laki

ylikuormamaksusta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 2 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 170/1996, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Maksuvelvollinen

Maksuvelvollinen voidaan määrätä ajoneuvorekisterissä olevan tiedon mukaan, jollei rekisteritietoa näytetä virheelliseksi.

Ehdotus

2 §

Maksuvelvollinen

Maksuvelvollinen voidaan määrätä *liikenneasioiden rekisterissä* olevan tiedon mukaan, jollei rekisteritietoa näytetä virheelliseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

59.

Laki

öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) 31 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohta, sellaisena kuin niistä on 4 kohta laissa 428/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

31 §

31 §

Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus

Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

4) Liikenteen turvallisuusviraston vesikuluneuvorekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

4) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä *liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

5) Liikenteen turvallisuusviraston ja Ahvenanmaan valtionviraston alusrekistereistä sekä muista Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä *liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .