

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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 palvelulaililla mahdollistetaan asiakaslähtöinen liikenteen kehittäminen palveluna (MaaS, Mobility as a Service).

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinasäätely on jakautunut useaan eri säädökseen. Kokoamalla säätely yhteen lakiin voitaisiin liikenteen palvelumarkkinoita helpommin tarkastella yhtenä kokonaisuutena, ja arvioida säätelyn tarkoituksenmukaisuutta ja toimijoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Esityksellä edistettäisiin myös paremman ja sujuvamman säätelyn tavoitteita. Liikenteen säätely pohjautuu vahvasti kansainvälisiin sopimuksiin, standardeihin, suosituksiin ja muihin kansainvälisiin järjestelyihin, sekä Euroopan unionin (EU) lainsäädäntöön. Ehdotuksessa yhtenäistettäisiin ja linjattaisiin eri liikenne- muotoja 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 tapaa. Liikenteen rekisterisäätelyn uudistuksella vahvistetaan rekisteröityjen itsensä mahdollisuuksia käyttää omaa tietoaan ja hyötyä paremmista liikkumispalveluista. Lisäksi yritysten mahdollisuuksia tehdä tutkimusta sekä kehittää ja tarjota liikkumispalveluita halutaan lisätä, samoin kuin parantaa Liikenteen turvallisuusviraston viranomais- ja palvelutoimintaa. Keskeistä uudistuksessa olisi rekisteritietojen luovutuskäytäntöjen uudistaminen digitalisaation mahdollistamalla ja vaatimalla tavalla. Uudistuksella siirrettäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003) ja laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015) kokonaisuudessaan, lisäksi rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009), ajoneuvolain (1090/2002), rautatielain ((304/2011), vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014), laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009), alusrekisterilain (512/1993) sekä ilmailulain (864/2014) rekisterinpitoa koskevat säännökset. Myös liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheeseen sisältynyt V osan säätely, joka koskee tieliikenteen liikenneluparekisteriä, sulautettaisiin osaksi uutta V osaa. Ehdotuksessa säädettäisiin yhdestä liikenneasioiden rekisteristä, jossa olisi tietoja 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 sääntely perustuu suoraan sovellettavaan EU-lainsäädäntöön, joten kansallinen liikkumavara on vähäistä. Ilmailun osalta lakiin otettaisiin mukaan ilmailulain (864/2014) markkinoille pääsyä koskevia säännöksiä. Keskeiset sisällölliset muutokset koskevat säännölliselle lentoliikenteelle asetettavaa julkisen palvelun velvoitetta, jonka osalta toimivalta siirtyisi vuoden 2019 alusta Liikennevirastolta maakunnille. Lisäksi säilytettäisiin mahdollisuus kansalliseen sääntelyyn kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin luvanvarainen lentotoiminta sekä lentomiehistön pätevyys- ja kouluttamista koskevat säännökset. Esityksessä sujuvoitettaisiin markkinoillepääsyä koskevien organisaatio- ja henkilölupien kansallista lupaprosessia ja mahdollistettaisiin EU-sääntelyn mukaisesti ilmoituksenvarainen toiminta lentotyössä ja lentomiehistönkoulutuksessa myös kansallisesti.

Merenkulun osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetusta laista (122/1919) merenkulun vapautta täsmentävä säännös kabotaasilikenteestä ja ulkomaisille aluksille myönnettävistä poikkeusluvista. Poikkeuslupien myöntäminen siirrettäisiin ministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Laivaväen pätevyysvaatimukset siirrettäisiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista tähän lakiin, ja samalla sääntelyä selkiytettäisiin eräiltä osin. Ehdotuksen mukaan merimieslääkärjärjestelmän 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 ajoterveyden arvioimisessa. Esitys sisältäisi myös ehdotuksia merenkulun koulutusjärjestelmän kehittämisestä. Tältä osin kyseessä on kansainvälisten vaatimusten täytäntöönpanosta.

Voimassa olevasta rautatielaista siirrettäisiin rautateiden markkinoillepääsyä ja rautatieyritykseltä vaadittavaa toimilupaa koskevat säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Toimiluvan myöntäisi jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto liikenne- ja viestintäministeriön sijasta. Esityksessä ehdotetaan, että rautatiejärjestelmän kuljettajien kelpoisuutta koskevat säännökset siirretään liikenteen palveluista annettavaan lakiin. Vaatimukset perustuvat vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin. Sääntelyä kevennetään 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.

Tieliikenteen osalta lakiin tuotaisiin sisällöltään sellaisinaan tieliikennelaista (267/1981) säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista sekä yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki (349/2013). Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain kansainvälistä tieliikennettä koskevia säännöksiä täydennettäisiin eräistä kansainvälisistä kuljetuksista annetun lain säännöksillä (440/2000). Näin saataisiin ammattimaista tieliikennettä koskevat säännökset mahdollisimman keskitetyksi samaan lakiin. Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyden suorittamisessa siirryttäisiin koevaihtoehtoon, jossa perustason ammattipätevyys suoritettaisiin määrämuotoisilla näyttökokeilla. Perustason ammattipätevyden suorittaminen olisi edelleen mahdollista myös nopeutetulla 140 h koulutuksella. Liikenteen turvallisuusviraston ja opetus- ja kulttuuriministeriön toimivalta koulutuskeskusten hyväksymisessä pysytettäisiin ennallaan ja ne hyväksyisivät myös koulutuskeskuksiin liittyvien kokeiden vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa koulutusten ja kokeiden perusteiden vahvistamisessa laajennettaisiin.

Lisäksi esityksellä toimeenpannaan maakuntalaki (/) siirtämällä julkisen liikenteen järjestämisen tehtävät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta perustettaville maakunnille.

Esityksellä kumottaisiin aiemmin mainittujen lakien lisäksi ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annettu laki (629/2004), eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000), lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annettu laki (47/2009), rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009) ja yrittäjäkuljettajien työajasta liikenteessä annettu laki (349/2013). Lisäksi muutettaisiin ajokorttilakia (386/2011), ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia (957/2013), ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia (828/2008), ajoneuvoverolakia (1281/2003), (512/1993), aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia (1686/2009), aluskiinnityslakia (211/1927), arvonlisäverolakia (1501/1993), asevelvollisuuslakia (1438/2007), autoverolakia (1482/1994), henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annettua lakia (761/2003), henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annettua lakia (579/2005), henkilötietojen käsittelystä Tullissa annettua lakia (639/2015), hätäkeskustoiminnasta annettua lakia (692/2010), joukkoliikennelakia (869/2009), kalastuksesta Tenojoen vesistössä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annettua lakia (176/2017), kalastuslakia (379/2015), katsastustoiminnan valvontamaksusta annettua lakia (960/2013), kaupunkiraideliikenteestä annettua lakia (1412/2015), kiinnityksestä ilma-aluksiin annettua lakia (211/1928), laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annettua lakia (273/1983), laivavarustelakia (1503/2011), laivaväen luetteloinnista annettua lakia (1360/2006), laivaväen lääkärintarkastuksista annettua lakia (1171/2010), liikennevakuutuslakia (460/2016), Liikenteen turvallisuusvirastosta annettua lakia (863/2009), matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettua lakia (1038/2009), merilakia (674/1994), merimieseläkelakia (1290/2006), meripelastuslakia (1145/2001), merityösopimuslakia (756/2011), nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia (1472/1994), pelastuslakia (379/2011), polttoainemaksusta annettua lakia (1280/2003), rautatiekuljetuslakia (1119/2000), rikesakkorikkomuksista annettua lakia (986/2014), sakon ja rikesakon määräämisestä annettua lakia (754/2010), sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta Puolustusvoimissa annettua lakia (255/2014), terveydenhuollon ammattihenkilöistä annettua lakia (559/1994), tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annettua lakia (1512/2016), ulosottomaksuisista annettua lakia (34/1995), valmiuslakia (1552/2011), verotusmenettelystä annettua lakia (1558/1995), yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annettua lakia (1307/2007) ja öljyvahinkojen torjuntalakia (1673/2009).

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan ---päivänä ---kuuta 201.

SISÄLLYS

| | |
|---|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ | 1 |
| SISÄLLYS | 4 |
| YLEISPERUSTELUT..... | 8 |
| 1 Johdanto..... | 8 |
| 2 Nykytila | 9 |
| 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö | 9 |
| 2.1.1 Digitalisaatio ja tieto..... | 9 |
| 2.1.2 Markkinoille pääsy ja markkinoilla toimiminen (kuljetuspalvelut) | 21 |
| 2.1.3 Ammattipätevydet | 25 |
| 2.1.4 Matkustajanoikeudet..... | 34 |
| 2.1.5 Toimintavarmuus (varautuminen) | 38 |
| 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö..... | 38 |
| 2.2.1 Digitalisaatio ja tieto..... | 38 |
| 2.2.2 Liikenteen markkinat | 41 |
| 2.2.3 Ammattipätevydet | 43 |
| 2.2.4 Matkustajanoikeudet..... | 46 |
| 2.2.5 Toimintavarmuus (varautuminen) | 46 |
| 2.3 Nykytilan arviointi..... | 46 |
| 2.3.1 Digitalisaatio ja tieto..... | 46 |
| 2.3.2 Liikenteen markkinat | 60 |
| 2.3.3 Ammattipätevydet | 63 |
| 2.3.4 Matkustajanoikeudet..... | 69 |
| 2.3.5 Toimintavarmuus..... | 70 |
| 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset | 71 |
| 3.1 Digitalisaatio ja tieto..... | 71 |
| 3.1.1 Tiedon sääntely liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa..... | 71 |
| 3.1.2 Liikenteen rekisterisääntelyn kokonaisuudistus | 74 |
| 3.1.3 Tietovaranto..... | 75 |
| 3.1.4 Käyttötarkoitus | 77 |
| 3.1.5 Tietojen luovuttaminen..... | 77 |
| 3.1.6 Omadata..... | 81 |
| 3.1.7 Liikenteen turvallisuusviraston toiminnan kehittäminen..... | 81 |
| 3.2 Kuljetuspalvelut..... | 83 |
| 3.2.1 Tieliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset..... | 83 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 3.2.2 | Raideliikenteen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset | 84 |
| 3.2.3 | Merenkulun tavoitteet ja keskeiset ehdotukset | 85 |
| 3.2.4 | Ilmailuun liittyvät tavoitteet ja keskeiset ehdotukset..... | 85 |
| 3.2.5 | Maakuntaudistukseen liittyvät tavoitteet ja keskeiset ehdotukset | 86 |
| 3.3 | Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia | 86 |
| 3.3.1 | Sähköiset rahtikirjat..... | 86 |
| 3.3.2 | Tieliikenteen ammattipätevyudet..... | 87 |
| 3.3.3 | Muutokset rautatieliikenteessä | 89 |
| 3.3.4 | Merenkulun ammattipätevyudet | 89 |
| 4 | Esityksen vaikutukset | 90 |
| 4.1 | Taloudelliset vaikutukset..... | 90 |
| 4.1.1 | Vaikutukset kotitalouksiin | 90 |
| 4.1.2 | Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin | 93 |
| 4.1.3 | Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen | 99 |
| 4.2 | Vaikutukset viranomaisten toimintaan | 101 |
| 4.2.1 | Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset viranomaisten toimintaan..... | 101 |
| 4.2.2 | Julkisen liikenteen viranomaistehtävät | 103 |
| 4.2.3 | Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan | 104 |
| 4.2.4 | Merenkulkua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan | 104 |
| 4.2.5 | Tieliikennettä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan. | 105 |
| 4.3 | Ympäristövaikutukset..... | 107 |
| 4.3.1 | Tiedon saatavuuden parantamisen ympäristövaikutukset..... | 107 |
| 4.3.2 | Tieliikenteen ammattipätevyudet..... | 108 |
| 4.4 | Muut yhteiskunnalliset vaikutukset | 108 |
| 4.4.1 | Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset tasa-arvoon ja yhdenvertaisuuteen | 108 |
| 4.4.2 | Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset lapsiin..... | 108 |
| 4.4.3 | Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset ihmisten henkiseen tai fyysiseen terveyteen, hyvinvointiin tai hyvinvoinnin jakautumiseen | 108 |
| 4.4.4 | Vaikutukset kansalaisten asemaan ja toimintaan yhteiskunnassa..... | 108 |
| 4.4.5 | Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset työllisyyteen ja työelämään..... | 110 |
| 4.4.6 | Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset rikosentorjuntaan ja turvallisuuteen | 111 |
| 4.4.7 | Tiedon saatavuuden parantamisen aluekehitysvaikutukset | 111 |
| 4.4.8 | Tiedon saatavuuden parantamisen tietoyhteiskuntavaikutukset | 112 |
| 5 | Asian valmistelu | 114 |
| 5.1 | Valmisteluvaiheet ja -aineisto..... | 115 |
| 5.2 | Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen | 115 |

| | | |
|------------------------------------|--|-----|
| 5.3 | Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon..... | 115 |
| 6 | Riippuvuus muista esityksistä | 115 |
| YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT | | 117 |
| 1 | Lakiehdotusten perustelut..... | 117 |
| 1.1 | Ehdotus laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi..... | 117 |
| 1.2 | Liitelakien perustelut | 227 |
| 1.2.1 | Laki ajokorttilain muuttamisesta | 227 |
| 1.2.2 | Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta..... | 229 |
| 1.2.3 | Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 8 ja 9 §:n muuttamisesta..... | 229 |
| 1.2.4 | Laki ajoneuvolain muuttamisesta | 229 |
| 1.2.5 | Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta | 229 |
| 1.2.6 | Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 §:n muuttamisesta..... | 230 |
| 1.2.7 | Laki aluskiinnityslain muuttamisesta | 230 |
| 1.2.8 | Laki alusrekisterilain muuttamisesta | 230 |
| 1.2.9 | Laki arvonlisäverolain 73 §:n muuttamisesta | 231 |
| 1.2.10 | Laki asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta | 231 |
| 1.2.11 | Laki autoverolain 1 ja 34 e §:n muuttamisesta | 231 |
| 1.2.12 | Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n kumoamisesta..... | 231 |
| 1.2.13 | Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta 231 | |
| 1.2.14 | Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta..... | 231 |
| 1.2.15 | Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta..... | 232 |
| 1.2.16 | Laki hätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta | 232 |
| 1.2.17 | Laki ilmailulain muuttamisesta | 232 |
| 1.2.18 | Laki joukkoliikennelain 12 §:n muuttamisesta..... | 236 |
| 1.2.19 | Laki kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta..... | 236 |
| 1.2.20 | Laki kalastuslain 95 §:n muuttamisesta..... | 236 |
| 1.2.21 | Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta | 236 |
| 1.2.22 | Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta | 236 |
| 1.2.23 | Laki kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta..... | 239 |
| 1.2.24 | Laki laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta..... | 239 |
| 1.2.25 | Laki laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta | 239 |

| | | |
|----------------------|---|-----|
| 1.2.26 | Laki laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta | 239 |
| 1.2.27 | Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta | 239 |
| 1.2.28 | Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta | 240 |
| 1.2.29 | Laki liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta | 241 |
| 1.2.30 | Laki liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta..... | 241 |
| 1.2.31 | Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta..... | 241 |
| 1.2.32 | Laki merilain muuttamisesta | 241 |
| 1.2.33 | Laki merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta | 243 |
| 1.2.34 | Laki meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta..... | 243 |
| 1.2.35 | Laki merityösopimuslain 3 §:n muuttamisesta | 243 |
| 1.2.36 | Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta..... | 243 |
| 1.2.37 | Laki pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta | 243 |
| 1.2.38 | Laki polttoainemaksusta annetun lain 2 ja 18 §:n muuttamisesta | 243 |
| 1.2.39 | Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 59 §:n muuttamisesta 244 | |
| 1.2.40 | Laki rautatiekuljetuslain 8 a §:n kumoamisesta..... | 244 |
| 1.2.41 | Laki rautatielain muuttamisesta..... | 244 |
| 1.2.42 | Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta | 245 |
| 1.2.43 | Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta | 245 |
| 1.2.44 | Laki sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta | 245 |
| 1.2.45 | Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta..... | 246 |
| 1.2.46 | Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta..... | 246 |
| 1.2.47 | Laki tieliikennelain muuttamisesta..... | 246 |
| 1.2.48 | Laki ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta | 246 |
| 1.2.49 | Laki valmiuslain 79 §:n muuttamisesta | 246 |
| 1.2.50 | Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta | 246 |
| 1.2.51 | Laki vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta | 246 |
| 1.2.52 | Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta..... | 247 |
| 1.2.53 | Laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta | 247 |
| 2 | Voimaantulo ja siirtymäsäännökset..... | 247 |
| 3 | Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys..... | 250 |
| LAKIEHDOTUKSET | | 263 |

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. Kokoomalla 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.

Nyt käynnistyvässä toisessa vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin kootaan lento-, meri- ja raide-liikenteen markkinoita ja kuljetuspalveluja koskevat säädökset siten, että ne muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden ensimmäisessä vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettävien 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 ammattipätevyys sääntelyä 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 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 olevien terveysvaatimusten täytymisestä lupaviranomaisena toimivalle Liikenteen turvalli-

suusvirastolle. Tien päällä lupia käytännössä tarkastava viranomaisena, 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 vähenemistä 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, jossa luonnollinen henkilö ei toimi kuljettajana ainakaan liikennevälineen sisällä.

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 1. vaiheessa

Liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 1 §:ssä veloitetaan henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajat avaamaan palveluaan koskevat olennaiset tiedot. Pykälä on lain 1. vaiheen pykälästä ainoa, joka koskee kaikkia liikennemuotoja. Se on myös määritelmien mukaisesti mahdollisimman laaja: se koskee kaikkia toimijoita perinteisistä kuljetuspalveluista erilaisiin tukipalveluihin, kuten pysäköintipalveluita tarjottiin.

Olennaisilla 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. Asetuksen valmistelu on aloitettu, ja sitä työestetään yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Liikkumispalveluiden 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. Liikkumispalvelujen tarjoajien avointen rajapintojen yhdistämiseen ja ylläpitämiseen ja matkustusoikeuksien todentamiseen tarjottavista taustajärjestelmistä ja -palveluista odotetaan syntyvän uusi toimijakerros.

2.1.1.2 Lippuprojekti

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 käytännesäännöt toimijoiden väliseen tiedonvaihtoon. Rajapintojen avaaminen edellyttää luottamuksen, tietosuojan ja tietoturvan takaavia ratkaisuja. Kaikkien toimijoiden näkökantojen saamiseksi mukaan perustetaan hankkeessa alan toimijoille avoin verkosto. 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 kiinnityksestä, ajoneuvoa kuljettavista, maakuljetusten 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 ammattipätevyyteen liittyviä tietoja.

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 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. Laissa rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä (1664/2009) säädetään kelpoisuusrekisteristä ja lisätodistusrekisteristä (RAHEKE). Kelpoisuuslailla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY (veturinkuljettajadirektiivi). Kelpoisuusrekisterin perustaminen ja rekisterin tietosisältö pohjautuu osaltaan unionin 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 lain rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä 44 §:n mukaan luovuttaa viranomaisille ja kelpoisuusrekisterin osalta myös toiminnanharjoittajalle. Muilta osin tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia.

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. Ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin ylläpidosta säädetään ilmailulaissa (864/2014), jonka yhtenä käyttötarkoituksena on tiedonkeruu rekisterinpitoon. Ilma-alusrekisterin ja lupakirjarekisterin tietojen julkisuudesta säädetään ilmailulain 24–31 §:ssä. Lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saa lisäksi tallettaa luonnollisesta henkilöstä lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot. Laki mahdollistaa ilma-alusrekisterin tietojen luovuttamisen yksittäiskyselynä 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 määrättyjen 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 mm. 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 alusrekisterilaisissa (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 laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta sekä henkilötietolaki. Alusrekisteristä julkaistaan vuosi- ja kuukausitilastot Liikenteen turvallisuusviraston nettisivuilla. Rekisteristä julkaistaan säännöllisesti kuukausittain kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n Circular letter 3004:n perusteella Suomen kauppa-laivasto listattuna aluksittain sekä yhteenlaskettu tonniluku. Alusrekisteristä julkaistaan vuosi- ja kuukausitilastot Liikenteen turvallisuusviraston nettisivuilla. Tietoja ei luovuteta EU:n tai ETA-alueen ulkopuolelle.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää lisäksi merimiesrekisteriä täyttääkseen rekisterinpitäjän lakisääteiset 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 (myönnetty ja uusitut pätevyyskirjat, lisäpätevyystodistukset, kelpoisuustodistukset, pätevyysvapaudet sekä terveyspoikkeusluvut). Tietojen säilyttämisaika (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) liitteessä V luetellut tiedot pätevyyskirjoista ja pätevyyskirjan tunnustamista koskevista kelpoisuustodistuksista Euroopan unionin komission saataville. Kaikki direktiivin liitteessä V tarkoitetut 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 viranomaistoimintaan. 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 käyttökuunta.

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 tietovarannoista liittyy rekisteri- ja lupatietoihin, joita tarvitaan viranomaistehtävien hoitamiseksi. Liikennemuodoista määrällisesti eniten rekisteritietoa on tieliikenteestä.

Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä luovutetaan tietoja viranomaisille ja lakisäateistä tehtävää suorittaville organisaatioille. Tietoja luovutetaan myös yrityksille liiketoimintaan sekä yksittäisille kansalaisille. Viranomaisena Liikenteen turvallisuusviraston tietoja hyödyntävät muun muassa kunnat, poliisi, Puolustusvoimat ja Tullilaitos. Kaupallisista toimijoista keskeisimmät ovat lähinnä erilaisia tieto- ja markkinointipalveluja tarjoavat yksityiset organisaatiot. Mukana on myös enenevässä 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 ajoneuvoliikennerekisterin tietojen luovuttamiseen osaksi ajoneuvoihin ja ajoneuvoliikenteeseen liittyvien palvelujen liiketoimintapotentiaalin vuoksi, mutta osaksi myös sen johdosta, että liikennemuotokohtaisen 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 tietosuojasäätös).

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 suojaavia 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 ulkopuolelle (22–23 §:t), rekisteröidyn oikeuksista (24–31 §:t), tietoturvasuudesta ja tietojen säilytyksestä (32–35 §:t) sekä tietosuojaviranomaisten toiminnasta ja niille tehtävistä ilmoituksista (36–47 §:t). Henkilötietolaissa 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 yleistä tietosuojasäätöasetuksen voimaantulon johdosta. Oikeusministeriön johtaman työryhmän on tarkoitus valmistella 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 säädetystä 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 säädetystä tehtävästä.

Henkilötietojen suojan osalta on otettava huomioon, että julkisuusperiaate kattaa Suomessa lähtökohtaisesti myös viranomaisen hallussa oleva henkilörekisterit. Kyseessä on eri oikeuksien tasapainotus: siinä missä henkilötietojen ja yksityiselämän suojat rajoittavat henkilötietojen käsittelyä, julkisuusperiaate puoltaa avoimuutta myös viranomaisten hallussa olevien henkilötietojen osalta. Suomessa oikeuksien tasapainotus on ratkaistu niin, että viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (julkisuuslaki, 621/1999) 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 mainitussa tai muussa laissa 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 henkilöllisyytään eikä perustella pyyntöään. Kuitenkin pykälän 2 momentin mukaan pyydettyä 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 henkilörekistereihin.

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

Myös tietojen antamistapaan viranomaisen henkilörekisteristä 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 henkilörekisteristä 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 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. (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 rekisterinpittoon tai muuhun tietojen käsittelyyn. (HE 30/1998, s. 74.) Henkilötietoja saa luovuttaa suoramarkkinointia ja mielipide- tai markkinatutkimusta 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 viranomainen 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 viranomainen 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 toissijainen säännös. Pykälää sovelletaan vain, jos asiasta ei ole erityissääntelyä. Käytännössä henkilörekisteritietojen luovuttamisesta on paljon erityissääntelyä. Myös liikenteen rekisterit perustuvat pitkälti erityissääntelyyn.

Euroopan unionin yleinen tietosuojasetuksessa on otettu huomioon julkisuusperiaate. Tietosuojasetuksen 86 artiklan mukaan oikeus henkilötietojen suojaan ja viranomaisten asiakirjojen julkisuusperiaate voidaan sovittaa yhteen kansallisessa sääntelyssä. Asetuksen 154 perustelukappaleen mukaan tietosuojasetusta 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.

Lain ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003) 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 (864/2014) 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 (424/2014) 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 (512/1993) 4 §:n mukaan alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto. Alusrekisteristä ei säännönmukaisesti luovuteta henkilötietoja EU:n tai ETA-alueen ulkopuolelle.

Lain laivaväen luetteloinnista (1360/2006) 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 (304/2011) 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.

Lain rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä (1664/2009) 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 käsittelyyn. 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 henkilötietosäätelyn 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 tietosuojasäätelyn siitä huolimatta, että tiedot myöhemmin anonymisoidaan.

2.1.1.10 Avoin data

Liikenteen palveluista annetun lain III osan säännöksillä avataan yksityisen sektorin hallussa olevaa tietoa avointen rajapintojen kautta. Liikkumispalveluita 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 tietotyypin 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 lii-

kennevälineiden rekisteritietoja kaikkien liikennemuotojen osalta. Tulevina vuosina Liikenteen turvallisuusvirasto avaa myös liikenteen henkilölupiin 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 kitkamittaustietoja, muun muassa luisto-, kitka- ja jarrutustietoja.

Myös avoimen julkisen datan ajatusta pyrittiin tuomaan lainsäädännön tasolle liikenteen palveluista annetun lain 1. 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 tuottaessa, kuten esimerkiksi kattavan palveluhakemiston laatimiseksi. Eduskuntakäsittelyn aikana säännöstä muutettiin niin, että avoimen rajapinnan kautta voidaan saada ainoastaan sellaisista toimiluvista 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 tietosuoja, 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 tietoturvallisuusstrategian yhtenä tavoitteena on, että Suomessa on digitaalisen liiketoiminnan kannalta kilpailukykyinen ja edistyksellinen 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 lainsäädäntöön 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 veloitettava keskeiset palveluntarjoajat sekä tietyt digitaalisten palvelujen tarjoajat kattavaan verkko- ja tietoturvallisuusriskienhallintaan 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 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.

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 viran-omaisjärjestelyistä sekä EU-lainsäädännön sallimista poikkeusmahdollisuuksista.

Lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista säännellään 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 lentoliikenne-sopimuksiin 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, sopimukseen 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 tasa-painoiseen kehitykseen. Valintaan johtavan tarkastelun yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirasto laatii taloudellisen analyysin eri vaihtoehdoista matkustaja- ja rahtiliikenteen kannalta. Analyysissä 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 sinänsä toimintaa koskevat tarkat turvallisuus- ja ympäristövaatimukset.

Merenkulun markkinoilla toimimisen ainoana muuna kuin turvallisuus- tai ympäristöperusteisena 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 kotimaan 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 rautatieyri-tyksellä on oltava rautatieliikenteen harjoittamista varten Liikenteen turvallisuusviraston sille myöntämä turvallisuustodistus, rautatieyri-tykselle on myönnetty aiottua liikennöintiä varten tarvittava Liikenneviraston valtion rataverkolle (ja yksityisraiteen haltijan yksityisraiteelle myöntämä) ratakapasiteetti, rautatieyri-tyks on tehnyt Liikenneviraston kanssa rataverkon käyttösopimuksen ja rautatieyri-tyksellä on Liikenteen turvalli- suusviraston hyväksymä kalusto liikennettä varten.

Rautatielainsäädäntö sisältää useita erilaisia rautatieyri-tyksiin kohdistuvia viranomaistehtäviä: toimilupavi- ranomainen arvioi rautatieyri-tyksen taloudellista toimintakykyä ja hyvämaineisuutta, turvallisuustodistuksen ja -luvan myöntävä viranomainen arvioi rautatieyri-tyksen ja rataverkon haltijan edellytyksiä hoitaa tehtävän- sä turvallisesti ja rautatiealan sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasa- puolisuutta ja syrjimättömyyttä. Tällä hetkellä Suomessa tehtävät hoidetaan niin, että toimilupaviranomaise- na toimii liikenne- ja viestintäministeriö, turvallisuuslupaviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto ja rautatiemarkkinoiden valvonnasta vastaa sääntelyelin, joka toimii Liikenteen turvallisuusviraston yhtey- dessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt Suomessa toimiluvat VR-Yhtymä Oy:lle (viimeksi heinäkuus- sa 2012 henkilö- ja tavaraliikennettä varten koko rataverkolla), Fennia Rail Oy:lle (maaliskuussa 2015 tava- raliikennettä varten koko rataverkolla) ja Ratarahiti Oy:lle (toukokuussa 2015 paikallisia tavaraliikenteen kuljetuksia varten). On odotettavissa, että uusia rautatieyri-tyksiä 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 sopi- mukset VR-Yhtymä Oy:n kanssa, mikä takaa nykyisellään VR:lle yksinoikeuden. Kilpailun avaaminen lii- kenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvien palveluiden osalta edellyttäisi uusia sopimuksia, jotka antaisivat myös muille rautatieyri-tyksille mahdollisuuden harjoittaa rautateiden henkilöliikennepalveluja. HSL ja VR ovat sopineet, että VR:llä on yksinoikeus tarjota rautateiden henkilöliikennepalveluja Helsingin seudun lähiliikenteessä kesäkuuhun 2021 saakka.

Metro- ja raitioliikenteen (kaupunkiraideliikenne) harjoittamisesta säädetään 1 päivänä maaliskuuta 2016 voimaan tulleessa kaupunkiraideliikenteestä annetussa laissa (1412/2015). Kaupunkiraideliikennelaissa 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 taksiliikennelaissa (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 kulje- tuksista (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 työaikasäätely. Kuljettajien enimmäisajoajoista ja vähimmäislepo- ajoista 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 kumoamises-

ta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 (*ajo- ja lepoaika-asetus*). Ajoaikojen valvontalaitteesta on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014, 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 (*ajopiirturiasetus*). Asetusten täytäntöönpanosta on säädetty tieliikennelain 6a luvussa ja 105a §:ssä.

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 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 alueillaan 26 kunnallista tai seudullista viranomaista sekä yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta. Maakuntaudistuksessa liikennepalvelujen kehittäminen ja järjestäminen sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelu ja järjestäminen sekä näihin liittyvät valtionavustustehtävät esitetään osoitettaviksi maakunnille.

2.1.3 Ammattipätevyydet

2.1.3.1 Lentoliikenteen ammattipätevyydet

Ilmailun ammattipätevyyksiä koskeva lainsäädäntö perustuu pääosin Euroopan unionilainsäädäntöön. Lehtomiehistöä koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista säädetään komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011 siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä, siten kuin sitä on muutettu sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (*lentomiehistöasetus*). Lentomiehistöasetuksen 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 lentotoiminnassa ilma-aluksen ohjaajana toimimiselle. Ilmailulain 46 §:n mukaan ammattilentäjän lupakirjan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Ammattilentäjillä tarkoitetaan tässä liikennelentäjän tai ansiolentäjän lupakirjan haltijaa. Vuoden 2017 alussa liikennelentäjien lupakirjoja oli voimassa 1115 (lentokoneet 1081, helikopterit 34) ja ansiolentäjän lupakirjoja 922 (lentokoneet 790, helikopterit 132).

Matkustamomiehistön kelpoisuustodistus. Kaupallisessa lentotoiminnassa ilma-aluksen matkustamomiehistön jäseniltä edellytetään matkustamomiehistön kelpoisuustodistusta. Ilmailulain 46 §:n mukaan matkusta-

momiehistön 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 matkustamomiehISTÖN kelpoisuustodistus, myönnetään kaikille kyseisen luvan tai hyväksynnän myöntämisen edellytykset täyttävälle hakijalle. Myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Ammattilentäjän lupakirjan ja matkustamomiehISTÖN 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. MatkustamomiehISTÖN jäseniltä edellytetään matkustamomiehISTÖN terveydentilatodistusta. Ilmailulain 46 §:n mukaan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. MatkustamomiehISTÖN terveydentilatodistuksen voi ilmailulain 46 §:n mukaan myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto, terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Komission asetuksen mukaan matkustamomiehISTÖN terveydentilatodistuksen voi myöntää myös viranomaisen hyväksymä työterveyslääkäri. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin, Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin tai EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset. MatkustamomiehISTÖN terveydentilatodistuksen myöntämisen edellytyksistä säädetään komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011. Lääketieteelliseen kelpoisuuteen liittyvät todistuksen myönnetään määrääjäksi.

Pätevyyden arviointiin liittyvät hyväksynnät ja valtuutukset. Ammattilentäjän ja matkustamomiehISTÖN ammattipätevyyksiä koskevien säädösten lisäksi arvioitavaksi tulee ammattipätevyysvaatimuksiin liittyviä koikeita ja tarkastuksia vastaanottavien toimijoiden hyväksynnät 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, tiedoiltaan, taidoiltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Tarkastuslentäjän hyväksynnän myöntämisen edellytyksistä säädetään yksityiskohtaisesti komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.

Ilmailulääkärin ja työterveyslääkärin hyväksyntätodistukset. Ilmailulääkärin hyväksyntätodistus antaa haltijalleen oikeuden suorittaa ilmailulääkärintarkastuksia, sekä oikeuden myöntää lupakirjan mukaisten oikeuksien käyttämiseksi edellytetyjä lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia. Työterveyslääkärin hyväksyntätodistus oikeuttaa myöntämään matkustamomiehISTÖN terveydentilatodistuksia. Ilmailulain 46 §:n mukaan ilmailulääkärin hyväksyntätodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Komission asetuksen N:o 1178/2011 mukaan työterveyslääkärin 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 arviointoja. Kielitaitotarkastajat puolestaan vastaanottavat lupakirjaan liitetyn kielitaitomerkinän 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 lentomiestöasetus 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 koulutusorganisaatiossa. Koulutusorganisaation hyväksynnästä ja valvonnasta on säädetty lentomiestöasetuksessa. 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.

Matkustamomiestöön koulutuksesta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 216/2008 ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Matkustamomiestöön peruskoulutuksesta, koulutusorganisaation hyväksynnästä ja valvonnasta on säädetty lentomiestöasetuksessa (komission asetus (EU) N:o 1178/2011). Tyyppikoulutuksesta ja määräaikaikoulutuksesta 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 matkustamomiestöön peruskoulutusta järjestäville organisaatioille.

Ammattilentäjien ja matkustamomiestöön 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 merenkulujärjestössä (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 Euroopan neuvoston ja parlamentin merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetussa direktiivissä 2008/106/EY (jäljempänä vähimmäiskoulutusdirektiivi). Merenkulkijoiden pätevyyksistä säädetään Suomessa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) sekä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013, 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 miehityasetuksessa. Vaatimukset koostuvat tyypillisesti vähimmäisikärajasta, riittäväksi katsottavasta meripalvelusta ja soveltuvasta STCW-säännösten A osan mukaisesta koulutuksesta. Vuonna 2016 aktiivisia merenkulkijoita eli henkilöitä, jolle 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 pätevyydet kotimaanliikenteessä. STCW-yleissopimuksen vaatimukset on katsottu kotimaanliikenteessä liian koviksi ja koulutus turhan laajaksi rannikko-, saaristo- ja sisävesiliikenteeseen. Nämä kotimaanliikenteen pätevyydet 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), laissai 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 erityyötä 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 määräväleihin merimieslääkärintarkastuksia. Alukseen työhön pyrkivä ja työssä oleva saa ammattitaitoisien arvion terveydellisestä soveltuvuudestaan ja kykenevyydestään laivatyöhön niin, ettei hänen oma terveytensä ja turvallisuutensa, muiden laivassa työskentelevien turvallisuus eikä merenkulun turvallisuus vaarannu. Aluksen omistajan/varustamon (laivanisännän) ja aluksen päällikön on kyettävä varmistamaan laivaväen kelpoisuusehtojen täyttyminen 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. Rekisteriin merkitään myös se, minkä koulutuksen perusteella oikeus on myönnetty. Valviran rekisterissä on tällä hetkellä 475 merimieslääkärinä.

Vuodessa tehdään noin 6000 - 8000 merimieslääkärintarkastusta. Merimieslääkärin on toimitettava 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 vastaa puolestaan merimieslääkärien koulutuksesta, ylläpitää lakisääteistä rekisteriä merimieslääkärintodistuksista ja laatii lausuntoja laivaväen terveydellistä soveltuvuutta koskeviin poikkeuslupahakemuksiin. Työterveyslaitos toimii myös merenkulun työterveyden, -hyvinvoinnin ja -turvallisuuden kehittämässä ja tutkimuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää laivaväen terveydellisestä soveltuvuudesta annettavat poikkeusluvat ja laiva-apteekkia koskevat poikkeusluvat 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.. Komissio on 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. Kuljettajien lupakirjat ja lisätodistukset myönnetään Suomessa komission asetuksen sisältämien mallien mukaisina.

Kelpoisuuslakia on muutettu 1 päivänä tammikuuta 2013 voimaan tulleella lailla 860/2012, jolla pantiin kansallisesti täytäntöön veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämistä koskevista perusteista 22 päivänä marraskuuta 2011 annettu Euroopan komission päätös (2011/765/EU), jäljempänä komission koulutuskeskuspäätös ja kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä 29 päivänä lokakuuta 2009 annettu komission päätös (2010/17/EY), jäljempänä komission lupakirjarekisteripäätös. Samalla kelpoisuuslakia yhtenäistettiin rautatielain (304/2011) soveltamisalan ja määritelmien kanssa.

Komission koulutuskeskuspäätöksen täytäntöön panemiseksi annettiin valtioneuvoston asetus rautateiden liikenneturvallisuuskoulutusta antavia oppilaitoksia koskevista vaatimuksista sekä eräistä kelpoisuuksista ja luetteloinneista (13/2013). Komission lupakirjarekisteripäätöksen täytäntöön panemiseksi annettiin valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista (11/2013). Kelpoisuuslain nojalla on myös annettu valtioneuvoston asetus (524/2011) rautatiealan terveydenhuollon asiantuntijoiden pätevydestä ja täydennyskoulutuksesta. Lisäksi kelpoisuuslain nojalla on annettu 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 koskevien vaatimusten osalta 24 päivänä kesäkuuta 2014 annettulla komission direktiivillä (2014/82/EU). Kyseisen komission direktiivin liitteet I ja II on pantu täytäntöön rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmista 25 päivänä kesä-

kuuta 2015 annetulla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRAFI/3883/03.04.02.00/2015). Lisäksi veturin-kuljettajadirektiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta kielitaitovaatimusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2016 annetulla komission direktiivillä (EU) 2016/882. Kyseisen komission direktiivin kielitaitovaatimuksia koskeva liite on pantu täytäntöön rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmista 27 päivänä kesäkuuta 2016 annetulla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRA-FI/205384/03.04.02.00/2016).

Komissio on myös 8 päivänä kesäkuuta 2015 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 kaupunkiraide-liikenteestä 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 liikenteenpalveluista hankkeen 1. 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 tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta. 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 tavara- 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 kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Koulutuksen oppiaineet määräytyvät direktiivin mukaisesti erikseen kummallekin kuljettajaryhmälle sekä näille yhteisesti. Koulutusta järjestävät koulutuskeskukset ovat viranomaisen hyväk-

symiä. 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 ennakoivan ajamisen opetuksesta käytännön harjoituksina on omat kansalliset säännöksensä.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksesta voidaan osa antaa ajokorttikoulutuksen ajo-opetukseen hyväksytyllä simulaattorilla tai erityisellä harjoitteluradalla. Kansallisin säännöksin edellytetään perustason koulutukseen sisällytettäväksi ennakoivan 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 perusteoson 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.

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 ammattipätevyyden 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 ammattipätevyyden 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 ammattipätevyiden suorittavista henkilöistä suorittaa Puolustusvoimissa tavaraliikenteen ammattipätevyiden varusmiespalveluksen aikana. Vuosittain ammattipätevyyskoulutuksen suorittaa Puolustusvoimissa noin 3 000 henkilöä. Ammatillisessa koulutuksessa ammattipätevyiden suorittavien määrä on samaa luokkaa, noin 2 000–3 000 paikkeilla. Kummassakin ryhmässä voi olla henkilöitä, jotka ovat aiemmin suorittaneet ammattipätevyiden 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 ammattipätevyiden suorittajista.

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

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

| | | | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Jatkokoulutusmerkintöjä 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, kuljetusyritys tai Puolustusvoimat. Vaatimukset lupamenettelystä ja koulutuskeskusten valvonnasta perustuvat ammattipätevyysdirektiivin vaatimuksiin. Perustason ammattipätevyttä 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 ammattipätevyiden koulutuksessa olleet suorittavat kokeen Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymällä palveluntuottajalla (Ajovarma 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). Vapailla 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 suurehkosta vaihtelusta voidaan päätellä, että perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kilpailutilanne vapailla 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 tarkoitus 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. Kummasakin 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 yh-

distelmätutkintoon 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 erikoistuneissa autokouluissa. Raskaan kaluston ajokorttiopetus perinteisissä autokouluissa väheni merkittävästi ammattipätevyysäännösten 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 pääsyänsä 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 joukko-liikennelakiin (869/2009, sellaisena kuin sitä on muutettu lailla 177/2015).

Lentomatkustajien oikeuksia koskevien EU-asetusten valvonnassa Liikenteen turvallisuusvirastolla on käytävissä ilmailulain 151 §:n mukainen käsky tai kieltö, joiden tehosteeksi on mahdollista asettaa uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämishukka siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään. Muutoksenhausta käskyn, kieltöön 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. Matkustajan oikeudet sopimusrikkomustapa-

uksessa, kuten matkan viivästyessä tai suorituksen ollessa virheellinen, määräytyvät yleisten sopimusoikeuden periaatteiden mukaan. 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 tuomiopiirissä kuluttajan asuinpaikka on.

Kuluttaja-asiamiehellä on yleistöimivalta 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 tehokseen 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 heikkomman osapuolen eli matkustajan vähimmäissuojasta. Asetuksessa on liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet turvaavia säännöksiä sekä säännökset liikenteenharjoittajan velvollisuuksista sekä matkustajalle maksettavista vakiokorvauksista matkan viivästy- 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 ku-

luttaja 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, terminaalinpitäjää, 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 kiello 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 kansainvälisestä 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 Venäjänliikenteen 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 tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ovat kuluttaja-asiamies, kuluttajariitalautakunta ja Liikenteen turvallisuusvirasto. Joukkoliikennettä koskevat säännökset on liikennekaarisäädöshankkeen ensimmäisessä vaiheessa siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin, ja joukkoliikennelaki kumoutuu uuden lain voimaan tulon myötä.

Matkustajien yksittäisissä riita-asioissa toimivaltainen viranomainen on kuluttajamatkustajien osalta kuluttajariitalautakunta ja liikematkustajien osalta Liikenteen turvallisuusvirasto. Jälkimmäisessä tapauksessa seuraamus asetuksen noudattamatta jättämisestä on Liikenteen turvallisuusviraston kiello 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-automatkestajien oikeuksia koskevan asetuksen täytäntöönpanosta vastaavat Ahvenanmaalla lähtökohteisesti 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 pakettikiertomatoista (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 suoritetut maksut ja järjestetään paluukuljetus. Suomessa direktiivin sisältö on saatettu voimaan valmismatkalaililla (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 liikennemuoto-kohtaisten 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 kääntyä 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 ohella sen antamien tarkempien ohjeiden mukaisesti aluehallintovirastot sekä poliisi. Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii lisäksi valmismatka-asiaain neuvottelukunta, jonka asettaa työ- ja elinkeinoministeriö kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Neuvottelukunta seuraa valmismatkaliiketoiminnan kehitystä ja valmismatkalainsäädännön soveltamista ja valvontaa, antaa lausuntoja sekä tekee esityksiä ja aloitteita lainsäädännön ja valvonnan kehittämiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei ole toimivaltainen viranomainen 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 valmistelee oikeusministeriön asettama työryhmä (toimikausi 2.6.2016–1.3.2017).

Uudella direktiivillä saatetaan matkailualaa koskevat säännökset ajan tasalle ja vastaamaan verkkokaupan kehittymisen myötä muuttuneita matkailumarkkinoita. Direktiivillä muun muassa parannetaan kuluttajan suojan 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 soveltamisalaan. 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 soveltamisalaan 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 infrapalvelutarjoajien velvoitteista (lentoasema, ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja, rataverkon haltija). Infrapalvelun tarjoajat eivät kuulu lain liikenteen palveluista 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 puitteista (jäljempänä ITS-direktiivi) tavoitteena on nopeuttaa älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä kaikkialla Euroopassa. Direktiiviä sovelletaan kaikkiin tieliikennealan älykkäisiin liikennejär-

jestelmiin 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 julkaisi maaliskuun lopulla 2017 ehdotuksensa asetukseksi EU:n laajuisten multimodaalien matkatietopalvelujen tarjoamisesta. Ehdotusta käsitellään vielä Euroopan parlamentissa ja neuvostossa.

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 prioriteettivyöhykkeitä, joihin sovelletaan asetuksen mukaisia määräytyksiä. Jäsenvaltioiden tulee tehdä selkoa Euroopan komissiolle kansallisen yhteyspisteen toteutuksesta sekä siihen liittyvistä järjestelyistä 13.7.2017 mennessä. Samalla jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa mahdollisista määrittämistään kansallisista prioriteettivyöhykkeistä, joihin sovelletaan asetuksen mukaisia määräytyksiä.

Multimodaalien matkatietopalvelujen tarjoamisesta annettu asetusehdotus edellyttää myös kansallisen yhteyspisteen luomista. Vähintään staattinen liikenne- tai matkatieto sekä historiatieto, 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 1. vaiheessa Liikenneviraston tehtäväksi annettiin toimia metadatan keräyspisteenä. Asetuksen liitteessä tiedot on jaettu staattisiin ja dynaamisiin tietoihin sekä erilaisiin palvelutasoihin. Tiedot on toimitettava asetuksessa määriteltujen 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 vanhan yhteentoimivuusdirektiivin 33 artiklan 5 kohtaan.

RAHEKEa koskevan kansallisen sääntelyn taustalla on otettava huomioon veturinkuljettajadirektiivi (2007/59/EY) 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 pätevyysvapauksista STCW-yleissopimuksen VIII artiklan 3 kohdan mukaisesti, mitä koskee myös valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä (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 sääde-

tään 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 käsittely 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 edellytyksiä, vaan siinä painotetaan käyttötarkoitussidonnaisuutta ja henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuutta. Artiklan kolmannen kohdan mukaan riippumaton viranomainen 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), henkilötietosääntelyn 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), käytännesäännöistä (27 artikla) sekä valvontaviranomaisista (28–30 artiklat). Direktiivin korvaa Euroopan unionin yleinen tietosuojasetus 25.5.2018 alkaen.

2.2.2 Liikenteen markkinat

2.2.2.1 Lentoliikenteen markkinat

Lentoliikenteen toimiluvat ja luvanvaraisen lentotoiminnan sääntely perustuu Chicagon yleissopimuksen 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 sanot-

tuun 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 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 tavara- 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 voimaantunut 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 toimiluvan lisäksi Norjassa, Italiassa, Saksassa, Tanskassa, Virossa, Latviassa, Liettuassa, Portugalissa, Slovakiassa, Sloveniassa ja Espanjassa. Ministeriö myöntää toimiluvan Luxemburgissa, Ranskassa, Kroatiassa, Italiassa, Romaniassa ja Unkarissa. Itävallassa, Belgiassa, Bulgariassa, Alankomaissa ja Sveitsissä kansallinen turvallisuusviranomainen 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 tehtyä valmistelua voidaan hyödyntää EU-lainsäädäntöön vaikuttaessa. Tänä vuonna odotettavien maantiealoitteiden piiriin voi ennakkotietojen perusteella olettaa kuuluvan ajo- ja lepoaika-asetuksen, ajopiirturiasetuksen, maantieliikenteen liikuvissa 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 Ammattipätevyudet

2.2.3.1 *Lentoliikenteen ammattipätevyudet*

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

2.2.3.2 *Merenkulun ammattipätevyudet*

Merenkulun ammattipätevyyksiä koskeva lainsäädäntö perustuu edellä kuvatuksi kansainväliseen, erityisesti IMO:ssa hyväksytyyn sääntelyyn sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyksistä ja ammatissa toimimisen muista edellytyksistä määrätään STCW-yleissopimuksessa. STCW-yleissopimuksessa tarkoitetuista asioista säädetään myös vähimmäiskoulutusdirektiivissä.

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 neuvotte-
luja 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 turvallisuus-tehtäviksi 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. Säädosmuutoksen myötä rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuuskriittiseksi katsomia tehtäviä koskisi OPE-YTE:n ja turvallisuusjohtamisjärjestelmiä koskevien säädösten vaatimukset. Ruotsissa veturinkuljettajadirektiivin 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 turvallisuusviranomainen 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 tähytjänä 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 turvallisuustehtäviä koskeviin 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 lisäksi 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 turvallisuusviranomainen 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 pätevydenhallintaan. Muita turvallisuuskriittisiä tehtäviä koskevaa rautatiesääntelyä ei varsinaisesti ole, mutta rautateiden turvallisuusviranomainen 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 rajaus koskee myös rajoitetulla alueella pienimuotoisia vaihtotöitä tekeviä kuljettajia. Englannissa turvallisuusviranomainen hyväksyy koulutusohjelmat oppilaitoshyväksynnän yhteydessä.

Ranska. Ranskassa on veturinkuljettajadirektiivin vaatimusten lisäksi veturinkuljettajia koskevaa muuta sääntelyä, joka käsittelee muun muassa pätevyden 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 taseristeyksen 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 säädöksensä. Saksassakaan turvallisuusviranomaisen ei erikseen hyväksy oppilaitosten koulutusohjelmia.

2.2.3.4 *Tieliikenteen ammattipätevydet*

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

Kaikkiaan 15 jäsenvaltiota ja Norja ovat valinneet koulutusvaihtoehtoon, 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 koulutusvaihtoehtoon että näyttökoevaihtoehtoon ohella on mahdollista hankkia perustason ammattipätevyys nopeutetusti osallistumalla 140 tunnin mittaiseen koulutukseen ja kokeeseen, joiden suorittaminen osoitetaan ammattipätevyydistyksellä. Tällöin kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Koulutuksen jälkeen toimivaltaiset viranomaiset teettävät kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Perustason ammattipätevyyden 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 ammattipätevyyden hankkimiseksi edellytettävän koulutuksen kesto ja ajetun reitin pituus. Perustason ammattipätevyys ei edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta. Luokkaan C tai D kuuluvan ajokortin saamiseksi edellytettävän ajo-opetuksen ja perustason ammattipätevyyden 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_multi-modal_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 lentomat-
kustajien 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 I vaiheessa

Liikenteen palveluista annetun lain 1. 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.

Velvoitteet myös tarkoittavat perusoikeuksien, lähinnä omaisuuden suojan rajoittamista, mutta asiassa ei nähty perustuslaillisia ongelmia liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheen käsittelyn yhteydessä, eikä perustuslakivaliokunta ottanut lausunnossaan (PeVL 46/2016 vp.) kantaa lain III osan tietosääntelyyn.

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

Vastaavasti lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen 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.

Liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheen sääntely on herättänyt suurta kiinnostusta kansainvälisesti, ja se edistänyt Suomen mahdollisuuksia olla liikennemarkkinoiden kehittämisen edelläkävijä. Lain 2. vaiheessa halutaan täydentää ensimmäisen osan sääntelyä etenkin niiden liikennemuotojen ja eri palveluiden osalta, joita 1. vaihe ei edellä kerrotuin tavoin kata. Haasteita valmistelulle aiheuttaa etenkin se, että 1. 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 alustavan 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 liikennemuotokohteisesti. Rekisterilainsäädäntöä on laadittu ajallisesti eri vuosikymmeninä. Lakien sääntelytekniikassa ja sääntelyn kattavuudessa olevat 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 itse eivät pysty hyödyntämään tietojaan, eikä tietoja saada riittävässä määrin digitaalisen palvelukehityksen ja -tarjonnan käyttöön.

Nykytila – Liikenteen rekisterit ja lainsäädäntö



Yksi keskeinen nykyisen hajanaisen ja erimitallisen 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 koskeissa 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 tietojen luovuttamista koskevia erityissäädöksiä ei ole, jolloin tietoja voidaan luovuttaa vain viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999, julkisuuslaki) 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 tietosuoja-asetuksen 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 täysimääräisesti edistä digitalisaatiota tai tiedon laajempaa tietojen hyödyntämistä yhteiskunnassa. Tämä johtuu muun muassa siitä, että sopimuskumppaneille muodostuvat aloitus- ja ylläpitokustannukset ovat usein liian korkeat alalle pyrkiville uusille yrityksille.

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 syntyminen.

2.3.1.4 EU:n yleinen tietosuoja-asetus

Yleinen tietosuoja-asetus hyväksyttiin huhtikuussa 2016. Kuten henkilötietodirektiivi, 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 henkilötietodirektiivin.

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 asetuksessa 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.

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.

Ehdotetun lainsäädännön osalta arvioidaan tässä esityksessä ensinnäkin oikeusperusta suhteessa tietosuoja-asetukseen ja toiseksi yleisesti sääntelyn tietosuoja-asetuksenmukaisuus. Tarkemmat perustelut kansallisen liikkumavaran käytöstä löytyy 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. Lisäksi jatkotyöhön voi vaikuttaa oikeusministeriön tietosuoja-asetuksen kansallista toimeenpanoa koskevan työryhmän työ. Työryhmän on määrä antaa mietintönsä toukokuussa 2017. Työryhmän tehtävänä on esittää, mitä toimia tietosuoja-asetuksen kansallisesti vaatii ja miten tietosuoja-asetuksen kansallinen liikkumavara käytetään. Sääntelyssä on myös otettava huomioon valtiovarainministeriön 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 artiklat), rekisteröidyn oikeuksien rajoituksista (23 artiklat), rekisterinpitäjän ja henkilötietojen käsittelijästä ja heidän yleisistä velvollisuuksista (24–31 artiklat), henkilötietojen turvallisuudesta (32–34 artiklat), tietosuoja koskevasta vaikutustenarvioinnista ja ennakkokuulemisesta (35–36 artiklat), tietosuojavastaavasta (37–39 artiklat), käytännesäännöistä ja sertifioinnista (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, salassapitovelvollisuuden sekä kirkot ja muut uskonnolliset yhdistykset (85–91 artiklat).

Käsittelyn lainmukaisuudesta säädetään asetuksen 6 artiklassa. Kaikelle henkilötietojen käsittelylle tulee olla yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen perusta. Käsittelyn oikeudellinen perusta vaikuttaa osittain niihin oikeuksiin, joita rekisteröidyllä on käytettävissään. Vaikutuksia on esimerkiksi tietosuoja-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 tuomioistuimien 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 rajoituksen oikeasuhtaisuus edellyttää, että sillä on oltava legitimit 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 tietosuoja-asetus suojaa kansalaisten oikeutta henkilötietojen suojaan ja yksityiselämän suojaa, jotka ovat perusoikeuksia. Oikeutuksen arvioinnissa tulee huomioida muassa toimenpiteen ala, puuttumisen 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. Tietosuoja-asetuksen 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.

Tietosuoja-asetuksen johdanto-osan 41 perustelukappaleen mukaan aina kun asetuksessa viitataan käsittelyn oikeusperusteeseen tai lainsäädäntötoimeen, siinä ei välttämättä edellytetä parlamentissa hyväksyttyä säädöstä, sanotun kuitenkin 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 tietosuoja-asetus ei edellytä, että kaikkia yksittäisiä tiedonkäsitteilytilanteita 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 perustuessa rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteeseen tai jos käsittely on tarpeen yleisen edun vuoksi toteutettavan suorittamiseksi 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 biometrinen 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 koske-

vasta 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 toimenpiteistä 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 lain 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 säädetävä suojoitoimenpiteistä. 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 suojoitoimista 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 liikenneympäristö kaikille liikenteessä olijoille. Liikenneturvallisuus ei ole yleisen edun käsitteenä uusi, vaan sille löytyy analogiaa sisämarkkinoiden perusvapauksien osalta. Liikenneturvallisuuden suojeleminen on unionin tuomioistuimen 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 suojoitoimenpiteen muodostaa se, että terveystiedot sekä 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. Rekisteröidyn suostumus muodostaa tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisen käsittelyperusteen, ja anonymisoituihin 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 tietoturvalisuuden hallintaan kuuluvat niin tietojen suojaaminen, käyttöoikeuksien hallinta, tekninen tietoturva, koulu- tus 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 käsittelystä voidaan määrittää tarkemmat edellytykset jäsenvaltion lainsäädännössä. Tunnistetta on kuitenkin käytettävä ainoastaan noudattaen rekisteröidyn oikeuksia ja vapauksia koskevia asianmukaisia suojatoimia 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 tietosuoja-säännöt (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.

Näitä erityisiä käsittelytilanteita koskevan erityissääntelyn tarpeen ja tarkan sisällön määrittelyn osalta merkityksellistä on, millaiseksi kansallinen tietosuoja koskeva yleislaki muodostuu. Esityksessä on lähdetty liikkeelle siitä, että näitä tilanteita varten säädetään yhteiset säännöt kansallisessa tietosujaa koskevassa yleislaissa.

Tästä peruslähdekohdasta 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. Edellytyksenä olisi, että pyytäjällä olisi 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 on täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen ja on oikeasuhtaista. Julkisuusperiaatteen toteuttaminen ja tietojen parempi hyödyntäminen on yleisen edun mukainen tavoite. Sääntelyn oikeasuhtaisuus olisi myös otettu huomioon. Tarkempi arviointi sisältyy yksityiskohtaisiin perusteluihin.

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 perusteleminen 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 yleislailalla (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 rekisterinpitäjän 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 henkilötietodirektiivissä ja henkilötietolaissa säädetään jo rekisteröidyn tiedonsaantioikeudesta, rekisterinpitäjän informointivelvollisuudesta sekä tietoturvallisuudesta. 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. Lähtökohtana on se, että tallennettavaksi säädetään vain ne tiedot jotka ovat tarpeellisia rekisterinpidon kannalta eli Liikenteen turvallisuusviraston lakisäätteisten 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 rekisterinpitotapaan. Liikenteen turvallisuusviraston suorittama henkilötietojen käsittely perustuu pääasiassa lakiin. Laissa on säädetty, mitä tietoja rekisteröidystä kerätään ja mihin tarkoituksiin. Rekisteriselosteet ovat henkilötietolain 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 henkilötietodirektiivin 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 henkilötietolainsäädännössä eikä yleisessä tietosuoja-asetuksessa ole asetettu henkilötietojen säilyttämiselle tiettyjä määräaikoja, vaan tiedot on lähtökohteisesti poistettava heti, kun niitä ei enää tarvita. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohta kuitenkin nimenomaisesti mahdollistaa säilytysajoista säättämisen 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 henkilötiedot 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 henkilötiedot 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 suoja-toimien 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 nykytilassa 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(3) artiklan nojalla säädettäisiin oikeuden koskevan myös 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 oma-data-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 säätämisen vaatimuksen lisäksi perustuslain 124 § edellyttää, että ulkoistaminen on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä se vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Myöskään henkilötietojen suojaa 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 tietosuojasetuksen kanssa poistettaisiin. Päällekkäisyyttä tietosuojasetuksen kanssa on siltä osin kuin nykyisessä lainsäädännössä säädetään henkilötietojen käsittelijää koskevista tietosuojavaatimuksista 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 tietosuojasetuksen 24 artiklassa ja käsittelyn turvallisuudesta 32 artiklassa. Tietosuojasetuksessa 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 tietosuojaa koskevat toimintaperiaatteet, ja rekisterinpitäjän velvollisuuksien tarkka sisältö riippuu siitä, millainen riski käsittelyllä on. Rekisterinpitäjän on toteutettava tarvittavat tekniset ja organisatoriset toimenpiteet, joilla tietosuojasetuksen 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. Suojatoimilla on varmistettava, että tietosuojaperiaatteita noudetaan. Lisäksi rekisterinpitäjän on toteutettava asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet, joilla varmistetaan, että oletusarvoisesti käsitellään vain käsittelyn kunakin 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 tietosuoja-asetusta toteutetaan muun muassa sisäisten ohjeistusten ja menettelyjen avulla. Liikenteen turvallisuusvirastossa on käytössä kehittämisen elinkaarimalli, joka edellyttää hankkeilta, projekteilta ja kehitysehdotuksilta tietosuoja- ja tietoturvalausuntoa.

Tietosuojasta on myös tehtävä *vaikutustenarviointi* asetuksen 35 artiklan mukaan. Riskipohjaisen lähestymisen mukaisesti tietosuoja-asetuksen 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 ylittää sen selvittämistä, mitä rekisterinpitäjän velvoitteita ja rekisteröityjen oikeuksia kyseiseen riskinarvioinnin kohteena olevaan henkilötietojen käsittelyyn liittyy.

Liikenteen turvallisuusvirastossa toteutettiin kokeilunomaisesti vuonna 2016 tietosuoja-asetuksen kriteeristöön ja vaatimukseen pohjautuva tietosuoja-asetuksen 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 arvioinnit auttoivat hahmottamaan riskipohjaisen lähestymistavan merkitystä rekisterinpitäjälle ja luovat asetuksen siirtymäaikana pohjan tietosuoja-asetuksen 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 määrämuotoista 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 tietosuoja-asetuksen 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 tietosuojasetuksen 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 kolmannesta 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. Avoin data sisältyy vuonna 2017 kaikkien hallinnonalan virastojen tulostavoitteisiin.

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, ilma-aluksista, 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 lento-

liikennemarkkinoilta 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 sijoittautumisvaltion valintaa.

Voimassa olevan ilmailulain lentoliikenteen markkinoita koskeva sääntely täydentää pääasiassa sellaisenaan sovellettavaa EU-sääntelyä. Liikenne- ja viestintäministeriön tietoon ei ole tullut muutostarpeita lentoliikennemarkkinoita koskevan kansallisen lainsäädännön osalta muutoin, mutta maakuntaudistuksen 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 ministeriöta-solta virastotasolle. Kabotaasiluvat soveltuisivat viraston myönnettäviksi edellyttäen, että kriteerit lupien myöntämiselle määriteltäisiin laissa nykyistä yksityiskohtaisemmin. Kabotaasilupia on viime vuosina haettu liikenne- ja viestintäministeriöltä vain muutamia vuodessa.

2.3.2.3 Raideteliikenteen 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, rata-

verkon 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 soveltuisivat 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 veloitteet. 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 merkittävällä 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 palvelulaissa 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 lepoaika vaatimuksista säädetään EU-tasolla EASA-asetuksen nojalla annetussa lentotoiminta-asetuksessa. Rautateillä ei ole eriyttäviä erityislainsäädäntöä, vaan sovelletaan

yleisiä säännöksiä. Merenkulun työaikasääntely koostuu merityöaikalaista (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 siirrettäväksi, 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, olisi luontevaa siirtää lain säännökset liikenteen palveluista annetun lain kansainvälistä tieliikennettä koskevaan lukuun.

EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia julkisen liikenteen viranomaistehtäviä hoitaa tällä hetkellä yhdeksän ELY-keskusta 26 kunnallisen ja seudullisen viranomaisen lisäksi. Tehtäviä on keskitetty siten, että kaikilla ELY-keskuksilla ei ole julkisen liikenteen tehtäviä, vaan muutamat ELY-keskukset hoitavat tehtäviä useamman maakunnan alueella. Tiettyjä tehtäviä hoidetaan myös keskitetysti jossakin ELY-keskuksessa. Tämä on ollut toimiva ratkaisu, koska on todettu, että liikenteen palveluita on tehokasta suunnitella kokonaisuuksina eivätkä liikkumistarpeet rajoitu tietyn kunnan tai maakunnan alueelle. Toimivaltaisten viranomaisten määrää on viime vuosina pyritty vähentämään, jotta liikennepalveluiden kokonaisuudesta voitaisiin huolehtia tehokkaammin ja jotta viranomaisalueiden väliset epäselvyydet vastuunjaosta voitaisiin minimoida.

2.3.3 Ammattipätevydet

2.3.3.1 Ammattipätevydet lentoliikenteessä

Ilmailun ammattipätevyyksiä koskeva sääntely perustuu valtaosin koko Euroopassa sovellettavaa unionilainsäädäntöön. Yksityiskohtaiset vaatimukset perustuvat komission lentomiehistöasetukseen, eikä kansallista liikkumavaraa ole. Ilmailulain lupakirjoja koskeva sääntely koskee ammattilentäjän lupakirjojan 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 viranomais määräyksin. Lupakirjavaatimusten täyttymisen arviointiin osallistuvat muun muassa ilmailulääkäri, kielitaitotarkastaja ja tarkastuslentäjä.

EU-lainsäädännön mukaan myönnetty 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 muutospainetta. Voimassa oleva ilmailulaki ja EU-sääntely mahdollistavat tiettyjen tehtävien siirtämisen pätevälle yksikölle 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 Ammattipätevydet merenkulussa

Pätevyudet. Laivaväkilain ja miehityasetuksen 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 ammattipätevyden tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/36/EY (jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*) nojalla merenkulun säännelyihin ammatteihin liittyviä toisen EU-valtion kansallisia pätevyyskirjoja. Nämä pätevyyskirjat eivät kuulu STCW-yleissopimuksen mukaiseen tunnustamisjärjestelmään. 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 aluksessa. Tämän vuoksi olisi tarpeen säätää Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista 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 vaatimuksiin perustuvaa koulutuksenjärjestäjän ja koulutuksen sisällön STCW-yleissopimuksen mukaisuutta ei tarkasteta eikä hyväksytä. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA on antanut tarkastuksissaan Suomelle huomautuksen näistä puutteista. Lisäksi Suomen koulutusvientiä tekevien oppilaitosten ulkomaanyksiköitä 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 täytyessä, pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen. Tämä mahdollistaisi myös ulkomaisen koulutusyksikön hyväksymisen, joka on tarpeen, koska esimerkiksi Virossa on koulutus- ja koulutusjärjestämistä, 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 onlinekurssien 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. Pätevyksien 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 tarpeellisenä, vaan pätevyyskirjavaatimus voitaisiin korvata perehdyttämiskaavalla. Kansallisista pätevyyskirjoista poikkeava koneenhoitajankirja, joka on tarkoitettu koti-

maanliikenteen lisäksi rajoitetusti kansainväliseen liikenteeseen. Tämän pätevyyden 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 merimieslääkäreitä. Laki lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi velvoittaa merimieslääkärin työnantajaa 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, vaikka 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 myöskään 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 merimieslääkäreitä 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 lääkäreistä (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 rutiinintarkastusvälin (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 viranomaistoinnasta 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 siirrytty menettelyyn, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto tapauskohtaisesti arvioisi tarpeen asiantuntijalausannon 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 kelpoisuusvaatimuksia koskevista säädöksistä. Selvityksen tarkoituksena oli kartoittaa rautateiden kelpoisuussääntelyn 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 kelpoisuussääntely on nykyisin pääosin kansallista. EU-lainsäädännössä kelpoisuuksia koskeva sääntely painottuu rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden ylläpitämiin turvallisuusjohtamisjärjestelmiin, joissa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden tulee määritellä turvallisuuteen vaikuttavat tehtävät. Turvallisuusjohtamissääntelyn 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 kelpoisuussääntely 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 rataverkon 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 tehtäväkokoaisuuksia koskevaa soveltamisalaa.

Lainsäädännön alueellisen soveltamisalan osalta nähtiin suuria tarpeita rajata nykyisin kaikkia kuljettajia koskeva, suhteellisen raskas kelpoisuusvaatimussäännöstö koskemaan vain varsi-naista 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 hallinnoiduksi 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 määrittellä 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. Kansallisestikaan 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 soveltuvuusarvioinnin 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 syystä myöntää 19 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa liikenneturvallisuustehtävissä 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 liikenneturvallisuustehtäviin 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 liikenneturvallisuustehtävissä 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 lisäjä.

Lailla 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 näihinkin 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. Komissiossa on ollut vireillä direktiivin muutostarpeiden tarkastelu, jonka pitäisi valmistua vielä vuoden 2016 aikana annettavaan muutosesitykseen.

Valtaosa ammattipätevyksistä hankitaan varusmiehille annettavassa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa tai ammatillisen kuljettajakoulutuksessa, jolloin koulutuksesta ei aiheudu kuljettajalle kustannuksia. Muuten ammattipätevyyskoulutuksia pidetään kalliina lisävaatimuksina ja erityisesti kokeneet kuljettajat kritisoivat 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 oppi-

misalustojen 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.

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 kuluttajajärjestöjen, 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 heikomman 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. Lentomatkamiseen 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 lentomatkamiseen, johon liittyvät valitukset ovat lukumääräisesti suurin kuluttajariitalautakunnan käsittelemä valitusryhmä. 2015 vuonna kuluttajariita-

lautakuntaan 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. Rautatievastuulaista 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 uudensuuniteluihin 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 sopimusperusteisella, 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 osaluokkiin 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

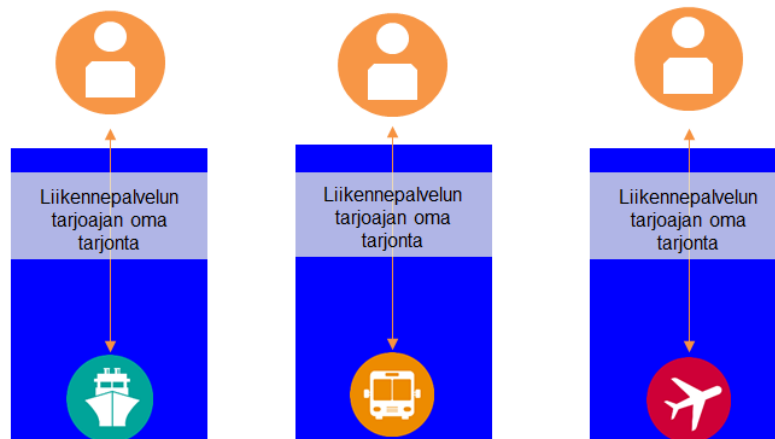
3.1.1 Tiedon sääntely liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa

Liikenteen palveluista annetun lain 1. 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 1. vaiheeseen sisältyi IV osan 1 luvun 2 §:n 2 momentissa säännös siitä, että palveluntarjoajilla on velvollisuus toimittaa liike- tai ammattisalaisuuden estämättä määräajoin 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 2. 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.

Nykytila – liikennepalveluiden hankkiminen



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.

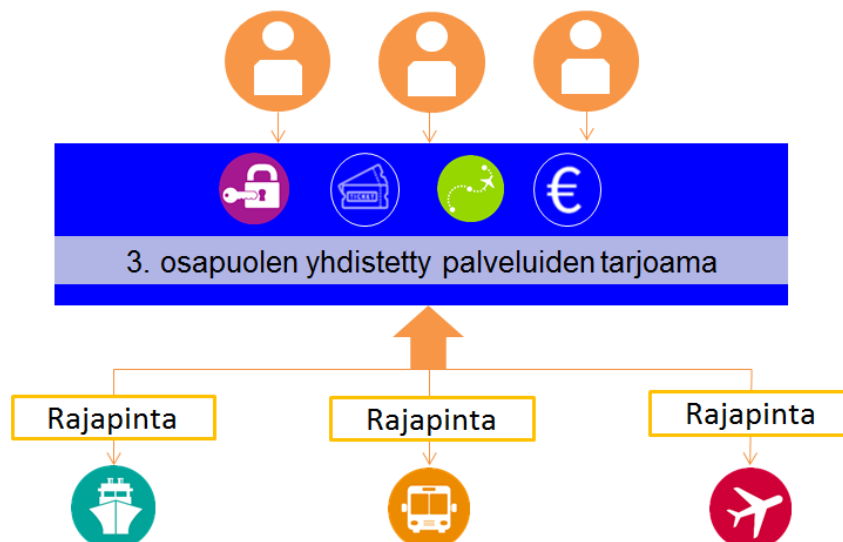
Lakiin liikenteen palveluista sisältyvän tietosääntelyn tavoitteena on asettaa palvelunkäyttäjä keskiöön ja tällä tavoin mahdollistaa yhtenäisten matkaketjujen muodostuminen ovelta ovelle. Lain ensimmäisessä vai-

heessa on jo säädetty siitä, että tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun kertamatka voidaan hankkia toiselta palveluntarjoajalta avoimen rajapinnan kautta. Lain 2. 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 mukaan palvelun käyttäjällä on oikeus pyytää, että liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja, näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija tai muu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjä mahdollistaa sähköisessä palvelussaan toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle avoimen rajapinnan kautta asioinnin hänen puolestaan. Vahvaa sähköistä tunnistamista on käytettävä, 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 luottamusverkoston 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. Pääsyä tietoihin ei saisi 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. Tällainen viranomaisen myöntämä lupa voisi olla vaikka maksupalveludirektiivin edellyttämä toimilupa, jos palveluntarjoajalla on tarve sellaisen hakemiseen direktiivin mukaisesti. Jos pääsy evätään, on pääsyä hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt. Käytettävien ehtojen on puolestaan oltava liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 4 §:n mukaisesti oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

Liikenteen palveluista annetun lain II vaiheessa mahdollistetaan henkilön puolesta-asiointi



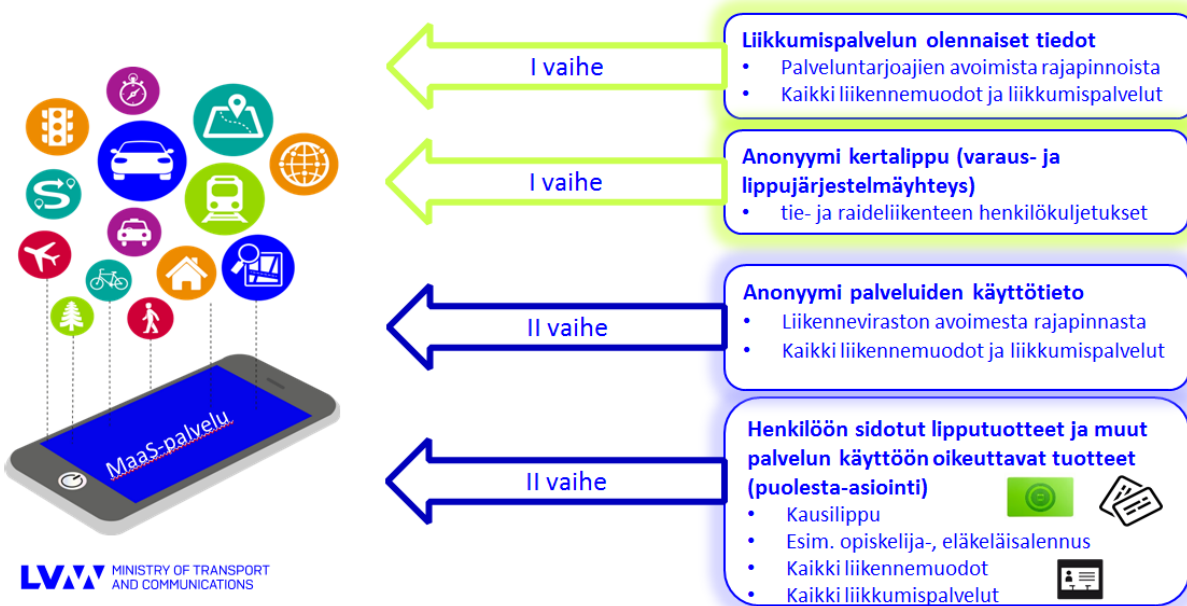
Tämä etenemistapa on saanut vaikutteita toimintamallista, joka on luotu EU:n toisella maksupalveludirektiivillä (PSD2-direktiivi). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/2366 maksupalveluista sisämarkkinoilla, direktiivien 2002/65/EY, 2009/1001/EY ja 2013/36/EU ja asetuksen (EU) N:0 1093/2010 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 huomattavaa vaivannäköä.

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 terveystalv palveluita.

Liikenteen palveluista annetun lain III osan tietosäätely muodostaa lain ensimmäisen ja toisen vaiheen jälkeen vahvan pohjan uudenlaisten, käyttäjakeskeisten 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 massa-luovutusten rinnalle on pystyttävä luomaan käytäntöjä, jotka mahdollistavat rekisteritietojen hyödyntämisen esimerkiksi tuotteiden ja palveluiden kehittämiseen liittyvässä tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnassa. 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 2. osan johdosta kumoutuu kokonaan myös laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä, jonka 9 luku koskee kelpoisuusrekisteriä. Lisäksi kumoutuu pykälä 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 1. vaiheeseen sisältyneet 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, joka tulee voimaan 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 näin 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 toiminnanharjoittajia, liikennevälineitä ja henkilökohtaisia edellytyksiä 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 tietosuojasetuksen 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 koske-

Liikenteen palveluista annetun lain II vaihe tuo mukanaan liikenneasioiden rekisterin



via säännöksiä ja kolmas sisältää säännökset siitä, kuinka rekisterissä olevia tietoja voidaan luovuttaa.

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 looginen 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 kehittämisen 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 saavuttamisen 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. Selvää tietenkin on, että 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 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.

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 luovutusikäntöjä 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 tietoja, jotka eivät lainkaan ole henkilötietoja. Parhaillaan kehittyvät myös anonymisointitekniikat, mikä mahdollistaa suurten tietomassojen hyötykäytön tietosuoja 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. Lähtökohdaksi 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 tutkimus-, 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 henkilöluvuissa. 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 helppokäyttöisiä 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 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 käsittelystä säädetään laissa. Vastaavat perusteet ovat johdettavissa yleisen tietosuojaa-asetuksen 6 artiklasta. Henkilön suostumuksella luovuttaminen avoimesta rajapinnasta olisi siis mahdollista ilman nimennaista 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 tiekuljetukseen tarvittavasta ADR-ajoluvasta sekä taksinkuljettajan ajoluvasta. 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 henkilölupia tai joitakin muita henkilöön liittyviä oikeuksia. Tarve tarkastukseen saattaa liittyä esimerkiksi työhönottotilanteeseen, palvelun hankkimista koskevaan tilanteeseen, liikennevälineen omistajan vaihdokseen tai vahinkotilanteeseen. 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 liittyyneen suoramarkkinointiin, joka on puhtaasti

kaupallinen käyttötarkoitus, johon liittyy ainoastaan erittäin rajoitetusti yleisempiä yhteiskunnallisia hyötyjä. Suurin osa hyödyistä myös kohdistuu suoraan tietoja 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 sähköisesti teknisen käyttöliittymän avulla. 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, 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, jatkuvuuskiellolla ja rekisteröidyn kieltäoikeudella 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 ympäristötavoitteiden saavuttamista. Liikenneasioiden rekisteristä voitaisiin luovuttaa tietoja näitä tarkoituksia palvelemaan tutkimus-, kehittämis- ja innovaatio toimintaan. 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 tutkimus-, kehitys- ja innovaatio toimintaan 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 ammatillisalaisuusiksi katsottavia elementtejä. Tietojen luovuttaminen edellyttäisi aina Liikenteen turvallisuusviraston päätöstä, jota tehdessään viraston olisi voitava varmistua pyydettyjen tietojen tarpeellisuudesta käyttötarkoitukseen huo-

mioiden, tietojen turvallisesta käsittelystä ja hakijan luotettavuudesta. Luovutettuja tietoja 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 tietoja 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 kielto-oikeutta suojaustoimenpiteenä ja luovutusmahdollisuus koskisi vain rajattuja tietoja joiden saamista puoltaa yleinen etu.

3.1.6 Omadata

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. 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 digitalisaatiokehityksen 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 luotamusta viranomaisen suorittamiin henkilötietojen käsittelytoimiin ja myös lisää läpinäkyvyyttä.

Ehdotettu sääntely mukauttaisi EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen sääntelyä. Kansallisen liikkumavaran perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 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.

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 saatamiseksi 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 liikennemuotokohtaisien 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 luovutuksen saajalla ei ole oikeutta vastaanottaa kyseisen tietotuotteen sisältämää tietoa sellaisenaan. Myös täysin avoimien 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 käsittelyssä.

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 uudistuksella on mahdollistaa kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen monipuolinen kehittäminen. EU:n lainsäädäntö tunnistaa kaksi vaihtoehtoista tapaa ammattipätevyuden saavuttamiseksi, koulutuspainotteinen malli ja näyttökoepainotteinen malli. Kummankin mallin rinnalla voidaan lisäksi valita nopeutetun koulutuksen malli.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyuden saavuttamisessa ehdotetaan siirryttäväksi koepainotteiseen ammattipätevyuden suorittamiseen. Ammattipätevyysdirektiivin mukainen osaaminen saavutettaisiin näyttökokeilla. Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen nopeutetulla 140 tunnin koulutuksella ehdotetaan pysyttäväksi. Jatkokoulutukseen ei ehdoteta muutoksia.

Koevaihtoehto vastaisi nykyisin käytössä olevaa 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutusta ja se oikeuttaisi C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittamiseen 18-vuotiaana ja D-luokan linja-auton ajokortin

suorittamiseen 21-vuotiaana. Linja-auton kuljettajana toimimiseen tätä nuorempana ammatillisen linja-auton kuljettajan koulutuksen perusteella ei ehdoteta muutoksia.

Koevaihtoehto edellyttäisi teoriakokeen ja käytännön kokeiden suorittamista ajokorttidirektiivin vaatimusten mukaisesti. Teoriakokeen vähimmäiskesto olisi neljä tuntia ja käytännön kokeen kaksi tuntia. Käytännön koe sisältäisi ajokokeen, jonka kesto olisi vähintään 90 minuuttia. Osa ajokokeesta voitaisiin korvata simulaattorilla tai liikenteen ulkopuolisella alueella tehtävällä vaikeissa olosuhteissa toimimiseen keskittyvällä osiolla. Muutoksilla ei olisi vaikutusta kuljettajan osaamiseen, sillä kokeiden perustan muodostaisi direktiivissä määriteltä oppiaineiden luettelo, joka olisi edelleen myös nopeutetun koulutuksen perustana. Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa osaamisen perusteissa lisättäisiin. Virasto vahvistaisi nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen, jatkokoulutuksen ja kokeiden perusteet.

Ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyinä koulutuskeskuksina voisivat edelleen toimia opetus- ja kulttuuriministeriön tutkinnon ja koulutuksen järjestämisluvalla toimivat koulutuksen järjestäjät ja Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän raskaan kaluston autokoululuvan haltijat.

Myös Puolustusvoimat voisi edelleen toimia ammattipätevyyskoulutuksessa ja perustason ammattipätevyyskoulutuksen saavuttamiseen liittyvien kokeiden vastaanottajana. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä saavutetusta perustason ammattipätevydestä ja jatkokoulutuksesta annetut todistukset tunnustettaisiin ja ne oikeuttaisivat tässä laissa säädetyn kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ammattipätevydestä ajokorttiin tehtävään merkintään.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamiseen yhdistettäisiin matkustajien oikeuksia linja-autoliikenteessä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011 toimeenpano siltä osin kuin se koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevan henkilöstön koulutusvaatimuksista. Linja-auton kuljettajalta asetuksen mukaan vaadittava osaaminen olisi huomioitava linja-auton kuljettajien koulutuksessa ja kokeissa.

Ehdotettuun koepainotteiseen ammattipätevyyskoulutuksen suorittamiseen siirtymisen johdosta kuorma- ja linja-auton ajokortin suorittamisvaatimukseen ei tässä vaiheessa ehdoteta muutoksia. Ajokorttien suorittamiseksi vaadittaisiin edelleen ajokorttisäännösten mukainen kuljettajaopetus.

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä on noussut esille, etteivät tieliikennelain 6 a luvun säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja ajopiirturista luontevasti istu tieliikennelakiin. Tämän vuoksi esitetään, että tieliikennelain 6 a luvun säännökset ja samalla yrittäjäkuljettajan työaikaäksittävän lain säännökset siirretään lakiin liikenteen palveluista. Säännöksiin tehtäisiin vain ne muutokset, jotka siirtäminen edellyttää. Samalla tavalla sääntelyn sujuvoittamisen hengessä esitetään, että eräistä kansainvälisistä yhdisteistä 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 lain- säädäntökehikkoon 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 kehittämisen.

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 täytäntöönpantu. Täytäntöönpanon puutteellisuudet heijastuvat muun muassa koulutuksen järjestäjien mahdollisuuksiin koulutusvientiin. Siltä osin kuin puutteet koskevat myös EU:n vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanoa, riski on myös seuraamustoimista EU-tasolla. Esitys sisältää uusia vaatimuksia koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen sisällön hyväksymisestä, joiden myötä poistettaisiin kansainvälisten ja EU:n vaatimusten täytäntöönpanon 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 hallinnointi 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 kansainvälisten 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.

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

3.2.4 Ilmailuun liittyvät tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Ilmailun keskeiset ehdotukset koskevat säännölliselle lentoliikenteelle asetettavaa julkisen palvelun veloitetta, jonka osalta toimivalta siirtyisi vuoden 2019 alusta Liikennevirastolta maakunnille. Lisäksi ehdotetaan säilytettäväksi mahdollisuus kansalliseen sääntelyyn kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin ilmailulaista lisäksi luvanvarainen lentotoiminta. Esityksessä sujuvoitettaisiin markkinoillepääsyä koskevien organisaatio- ja henkilölupien kansallista lupaprosessia ja mahdollistettaisiin EU-sääntelyn mukaisesti ilmoituksenvarainen toiminta lentotyössä ja lentomiehistön koulutuksessa myös kansallisesti.

3.2.5 Maakuntauudistukseen liittyvät tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten julkisen liikenteen järjestämiseen liittyvät tehtävät siirrettäisiin perustettaville maakunnille 1.1.2019 alkaen. Muutoksella toimeenpantaisiin eduskunnan käsiteltävänä oleva maakuntalaki (HE 15/2017 vp), jolla perustettaisiin maakunnat ja lakkautettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.

Esityksellä laajennettaisiin julkisen liikenteen toimivaltaisena viranomaisen toimivan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueella Siuntion ja Tuusulan kuntien alueelle 1.1.2018 alkaen. Siuntion ja Tuusulan liittymisen käsittely on kesken kunnissa, joten ehdotus on ehdollinen kunnes kuntien päätökset asiassa on tehty.

3.3 Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia

3.3.1 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 digitaalisuus 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 ylittävässä 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 ovat ratifioineet vain yksitoista valtiota. CMR-yleissopimus estää sähköisen rahtikirjan vaatimisen pakollisena kansainvälisissä kuljetuksissa, kunnes sen lisäpöytäkirja on asianmukaisesti riittävän monessa sopimusvalti-

ossa ratifioitu. Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto mahdollistettiin Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä uuden Venäjä-sopimuksen (84–85/2016) tultua voimaan 22.12.2016.

3.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyuden saavuttamisessa ehdotetaan siirryttäväksi koepainotukseen ammattipätevyuden suorittamiseen. Ammattipätevyysdirektiivin mukainen osaaminen saavutettaisiin näyttökokeilla. Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen nopeutetulla 140 tunnin koulutuksella ehdotetaan pysyttäväksi. Jatkokoulutukseen ei ehdoteta muutoksia.

Koevaihtoehto korvaisi nykyisin käytössä olevan 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja se oikeuttaisi C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittamiseen 18-vuotiaana ja D-luokan linja-auton ajokortin suorittamiseen 21-vuotiaana. Linja-auton kuljettajana toimimiseen tätä nuorempana ammatillisen linja-auton kuljettajan koulutuksen perusteella ei ehdoteta muutoksia.

Koevaihtoehto edellyttäisi teoriakokeen ja käytännön kokeiden suorittamista ajokorttidirektiivin vaatimusten mukaisesti. Teoriakokeen vähimmäiskesto olisi neljä tuntia ja käytännön kokeen kaksi tuntia. Käytännön koe sisältäisi ajokokeen, jonka kesto olisi vähintään 90 minuuttia. Osa ajokokeesta voitaisiin korvata simulaattorilla tai liikenteen ulkopuolisella alueella tehtävällä vaikeissa olosuhteissa toimimiseen keskittyvällä osiolla. Muutoksilla ei olisi vaikutusta kuljettajan osaamiseen, sillä kokeiden perustan muodostaisi direktiivissä määritellyt oppiaineiden luettelo, joka olisi edelleen myös nopeutetun koulutuksen perustana. Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa osaamisen perusteissa lisättäisiin. Virasto vahvistaisi nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen, jatkokoulutuksen ja kokeiden perusteet.

Keskusteluissa on pohdittu 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 ammattipätevyuden suorittaneet kuljettajat ajavat jo tänä päivänä myös Suomen maanteillä.

Ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä voidaan tehokkaasti viestiä erilaisista yhteiskunnallisista tavoitteista ja näkökohdista kuten ympäristö- ja liikenneturvallisuusnäkökohdista. Näyttökoevaihtoehdossa vastaavalle viestinnälle ei ole luontevaa paikkaa. Toisaalta näitä kysymyksiä käsitellään luontevasti jo ajo-oikeuteen tähtäävässä koulutuksessa ja kullakin työpaikalla. Kuljettajan on hallittava oman työnantajan toiminnan erityispiirteet: yritys perehdyttää työntekijänsä yrityksen toimintakulttuuriin ja käytössä olevaan kalustoon, laitteisiin ja järjestelmiin.

Ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyinä koulutuskeskuksina voisivat edelleen toimia opetus- ja kulttuuriministeriön tutkinnon ja koulutuksen järjestämisluvalla toimivat koulutuksen järjestäjät ja Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän raskaan kaluston autokoululuvan haltijat.

Myös Puolustusvoimat voisi edelleen toimia ammattipätevyyskoulutuksessa ja perustason ammattipätevyuden saavuttamiseen liittyvien kokeiden vastaanottajana tai ulkoistaa nämä tehtävät, kuten se osin nykyäänkin jo tekee. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä saavutetusta perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetut todistukset tunnustettaisiin ja ne oikeuttaisivat tässä laissa säädetyn kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ammattipätevyydestä ajokorttiin tehtävään merkintään.

Perustason ammattipätevyuden suorittamiseen yhdistettäisiin matkustajien oikeuksia linja-autoliikenteessä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011 toimeenpano siltä osin kuin se koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevan henkilöstön koulutusvaatimuksista. Linja-auton kul-

jettajalta asetuksen mukaan vaadittava osaaminen olisi huomioitava linja-auton kuljettajien koulutuksessa ja kokeissa.

Ammattipätevyyden saavuttamismallia on tarkasteltu ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistä käsittelevässä työryhmässä, joka julkaisi raporttinsa vuonna 2014 (http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisu_10_2014.pdf?sequence=1). Ensimmäisessä nähtiin, että direktiiviä olisi saatava muutetuksi niin, että saman jäsenvaltion sisällä voitaisiin käyttää sekä näyttökoejärjestelmää että perustason ammattipätevyyden hankkimista normaalimuotoisella koulutuksella. Komissio on tehnyt ehdotuksen niin kutsutun 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-FI-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 ehdotti, 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 järjestämistavasta 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 peruskoulusta noin 5 000 euron hintaan.

Koulutusvaihtoehtoon sisältyvän kokeen järjestäminen on luonnollisestikin huomattavasti edullisempaa kuin näyttökoevaihtoehdossa. Toisaalta, vaihtoehtoja ei voi vertailla yksinomaan kokeen perusteella, vaan on otettava huomioon koulutusvaihtoehdon edellyttämien pakollisen teoria- ja ajokoulutuksen kustannukset sekä mahdollisuudet saavuttaa koevaihtoehdossa ammattipätevyyden edellyttämät tiedot ja taidot edullisemmalla tavalla. Näyttökoejärjestelmään siirtymisen vaikutuksia on arvioitu jäljempänä vaikutusten arviointia koskevassa osiossa.

Puolustusvoimissa suoritettavien ammattipätevyysnäkökulmasta harkinnassa oleva muutos kohdistuisi kolmanneksen nyt koulutettavista. Tällä hetkellä Puolustusvoimat kouluttaa jo kaksi kolmannesta nopeutetulla koulutuksella. Tästä nopeutetusta koulutuksesta luopumista ei harkita, joten muutoksella olisi vaikutuksia kolmanneksen 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 ammattipätevyyden haltijoita. Vaikka ammattipätevyysdirektiiviä ei sovelle-

ta asevoimien kuljetuksiin, myös siviilipuolelle kelpaava Puolustusvoimissa hankittu pätevyys toimii hyvänä houkuttimena Puolustusvoimien maakuljetuspuolelle hakeutumiseen. Elinkeinoelämän näkökulmasta on välttämätöntä, että Puolustusvoimissa hankittu koulutus täyttää ammattipätevyysdirektiivin 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.

Ehdotettuun koepainotteiseen ammattipätevyuden suorittamiseen siirtymisen johdosta kuorma- ja linja-auton ajokortin suorittamisvaatimukseen ei tässä vaiheessa ehdoteta muutoksia. Ajokorttien suorittamiseksi vaaditaisiin edelleen ajokorttisäännösten mukainen kuljettajaopetus.

Esityksen valmistelun yhteydessä on keskusteltu työnjaosta liikenne- ja viestintäministeriön ja opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan kesken. Koska opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala toimii tielikenteen ammattipätevyyskouluttajien lupa- ja valvontaviranomaisena ammatillisen koulutuksen yhteydessä tapahtuvassa toiminnassa ja Liikenteen turvallisuusvirasto muussa toiminnassa, pohdittiin, onko edelleen

perusteltua, että kahdella eri hallinnonalalla hoidetaan tällaisia rinnakkaisia tehtäviä. Koska tältä osin ei tunnustettu vahvoja muutostarpeita, ei tässä esityksessä ehdoteta muutoksia viranomaisten väliseen työnjakoon.

3.3.3 Muutokset rautatieliikenteessä

Veturinkuljettajadirektiivin ja sen nojalla annettujen komission päätösten täytäntöönpanosäännöksiä 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 ollaan kuitenkin monen muun liikennemuodon tavoin siirrytty turvallisuusjohtamisjärjestelmämalliin, jossa turvallisuutta hallinnoidaan siten, että toimijat tunnistavat turvallisuuteen vaikuttavat tehtävänsä ja määrittävät keinonsa 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 turvallisuusjohtamisjärjestelmissään turvallisuuteen vaikuttavat tehtävänsä ja niitä koskevat toimintatapansa sekä niistä seuraavat henkilöstön kehittämistarpeet.

3.3.4 Merenkulun ammattipätevyudet

3.3.4.1 Merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksyminen

Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet edellyttävät, että merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutus hyväksytään STCW-yleissopimuksen mukaisesti. Merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksynnän osalta toimivaltaisen viranomaisen rooli soveltuisi joko opetushallinnon alalta Opetushallitukselle tai liikennehallinnon alalta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Koska kyse on STCW-yleissopimuksen ja vähimmäiskoulutusdirektiivin asettamien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanosta ja hyväksynnässä arvioidaan sitä, että koulutuksen 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 pätevyudet ja lisäpätevyudet ja sillä on tehtävän edellyttämää erityisasiantuntemusta STCW-yleissopimuksesta. Li-

kenteen turvallisuusvirasto osallistuu myös STCW-yleissopimuksen muutosten valmisteluun IMOssa, minkä vuoksi sillä on myös tieto tulossa olevista yleissopimuksen muutoksista.

3.3.4.2 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 terveyskysymyksissä. Se myöntää laivaväen ammattipätevyyden osoittamiseksi edellytettävät pätevyyskirjat, lisäpätevyydistodistukset 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

Asiakkaan kannalta merkittävintä on, että liikenteen rekisteriuudistuksen myötä tiedon hyödynnettävyys eri tarkoituksissa parantuu. Tämä tekee yksityisasiakkaan palvelusta sujuvampaa ja vähentää asiointitarvetta. Asiointin kustannukset voivat välillisesti laskea, kun esimerkiksi valokuvaa 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. Jos mahdollisuudesta hyödyntää esimerkiksi passikuvaa tai muuta asiakirjaa useassa käyttötarkoituksessa syntyvä kustannussäästö olisi esimerkiksi 50 euroa, muodostuisi yksityisten asiakkaiden kertaluonteiseksi hyödyksi miljoona 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.

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. Esimerkiksi 100 euron vuotuinen kustannus- ja aikasäästöhyöty viidesosalle Suomen kymmenen suurimman kaupungin väestöstä (vajaat 450 000 henkilöä) tarkoittaisi noin 45 miljoonan euron vuotuisia asiakashyötyjä.

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

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

| | hyötyvien määrä | hyöty (milj. euroa) |
|---|-----------------|------------------------|
| Asiainn sujuvuuden kasvu (esim. asiakirjan uudelleen käyttö) | 20 000 | 2 |
| Liikkumispalvelut (oletettu, että täysi 100 euron hyötypotentiaali saavutetaan 5 vuodessa) | 435 000 | 257 |

Liikenneasioiden rekisteriä koskevalla rekisterien sisältöä yhtenäistävällä lakiesityksen osalla ei kuitenkaan 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 tasolla.

4.1.1.2 Ilmailuun liittyvien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Ilmailun osalta keskeinen muutos koskee lentoliikenteen julkisen palvelunvelvoitteen siirtymistä maakunnille. Toimivallan siirtyminen maakunnille voidaan arvioida lisäävän paikallisten alueiden erityispiirteiden huomioon ottamista, koska päätöksenteko siirtyy valtakunnalliselta tasolta alueelliselle tasolle.

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 opiskelijoiden 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 hyväksyntä on voimassa toistaiseksi ja hyväksyntämaksun suuruuden näiden koulutusten osalta arvioidaan olevan korkeintaan 600 euroa.

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 meri-

mieslääkärintarkastuksen asiakashintaan. Asiakashintojen vaihtelu on nykyisinkin suurta ja yksityiset toimijat hinnoittelevat palvelunsa itsenäisesti.

Merimieslääkäreiden pätevyiden ja toiminnan hallinnan ja valvonnan ajanmukaisuuden myötä merimieslääkäreiden 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 perustavoitteeseen. Merimieslääkärintarkastuksessa käyvien osalta hoitavan lääkärin ilmoitusvelvollisuus tarkoittaisi parantunutta varmuutta alusten miehistön toimintakykyisyydestä. Toisaalta osalle laivaväestä tämä voi tarkoittaa kelpoisuuden menetyksiä.

4.1.1.4 Tielikennettä koskevien muutosten vaikutus kotitalouksiin

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyiden suorittamistavalla on vaikutusta kotitalouksiin lähinnä alalle pyrkivien henkilöiden (koulutettavien) näkökulmasta. Koulutettavien asemaan vaikuttavia näkökulmia on kuvattu laajemmin kohdassa muut yhteiskunnalliset vaikutukset. Tässä kohdassa käsitellään koulutettaviin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia.

Nykytilanteen koulutusvaihtoehdossa puolet henkilö- tai tavaraliikenteen ammattipätevyiden suorittavista käy maksuttoman koulutuksen Puolustusvoimissa. Suuri osa muista käy ammattioppilaitoksessa tai muussa julkisrahoitteisessa koulutuskeskuksessa järjestettävän logistiikan perustutkinnon tai aikuisopintojen ammattitutkinnon. Perustason ammattipätevyiden koulutus on siis pitkälti maksutonta tai maksut ovat suhteellisen vähäisiä. Karkeasti ottaen 5/6 hankkii ammattipätevyiden maksuttomana koulutuksena.

Tällä hetkellä ammattipätevyys voidaan saavuttaa sekä normaalimittaisella (280 tuntia) että nopeutetulla koulutuksella (140). Ehdotuksella ei olisi vaikutuksia nopeutettuun koulutukseen. Puolustusvoimat ja oppilaitokset voivat edelleen järjestää opetuksensa nopeutetun perustason ammattipätevyiden edellytysten mukaisina ja järjestää siihen liittyvän kokeen ammattipätevyiden saavuttamiseksi. Puolustusvoimissa nykyisellään 2/3 suorittaa koulutuksen nopeutettuna (noin 2000 henkilöä vuodessa). Koulutuksen päätteeksi tulevalle nykyisentyypiselle kokeelle ei ole varsinaista hinnan korotuspainetta.

Puolustusvoimien ja ammatillisen koulutuksen ulkopuolella ammattipätevyiden hankkii vuosittain noin 1000 henkilöä. Markkinaehtoisessa koulutuksessa nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta on tarjolla hiukan yli 3 000 euron hintaan ja peruskestoista noin 5 000 euron hintaan. Yksityisillä palvelumarkkinoilla suoritettavan näyttökokeen järjestämiskustannuksiksi kalusto-, tila- ja henkilöstökuluineen on arvioitu muodostuvan noin 750–1 000 euron suuruiseksi. Näyttökoeperusteisessa mallissa ammattipätevyiden hankintakustannus ei koostu yksin näyttökokeen kustannuksista, vaan on myös huomioitava kokeeseen valmistautumisen kustannukset. On odotettavissa, että nykyisen määrämuotoisen koulutuksen rinnalle ja tilalle syntyy uutta itseopiskeluun soveltuvaa koulutusaineistoa sekä räätälöityä koulutusta. Ammattipätevyteen tähtäävän henkilön taustasta ja osaamisesta riippuen ammattipätevyys voidaan hankkia nykyistä edullisemmin. Toisaalta, koulutuksen räätälöinti kasvattaa koulutuksen kustannuksia ja näyttökokeen uusiminen on merkittävästi kalliimpaa kuin nykyisen, koulutuksen päätteeksi suoritettavan kokeen uusiminen.

On huomattava, että jo ammattipätevyysdirektiivin voimaan tullessa C-luokan kuljettajantutkintojen suorittaneiden määrä laski keskimäärin 19 700 vuotuisesta tutkinnosta nykyiseen 9 500 tutkintoon (-52 %) ja D-luokan kuljettajantutkintojen suorittaneiden määrä 1 800:sta 1 100:aan (-38 %). Yhtenä tutkinnon suorittaneiden määrän laskun syynä voidaan pitää kuljettajantutkinnon suorittamisen kallistumista. Ammattipätevyiden suorittamisen kustannusten voidaan odottaa nytkin heijastuvan alan työvoiman määrään.

4.1.2 Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin

4.1.2.1 Tiedon saatavuuden parantaminen vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin

Avoimen datan vaikutuksia innovaatiotoimintaan on vaikea tarkasti arvioida etukäteen: vaikutukset riippuvat saatavilla olevista tietoaineistoista, niiden saamisen helpoudesta sekä yritysten halusta ja kyvystä innovoida. Olemassa oleva tutkimus- ja tilastotieto kuitenkin viittaa siihen, että avoin data on merkityksellistä talouden ja innovaatiotoiminnan kannalta.

Euroopan komission tekemässä tutkimuksessa on arvioitu, että Euroopan unionissa avoimen datan markkina-arvo on vuonna 2020 75,7 miljardia euroa. Kasvu vuoteen 2015 olisi 36,9 %. Välillisesti avoimen datan markkinoiden arvo olisi vuonna 2020 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 yrityskoon 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 työllistävässä 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.)

ETLAn vuonna 2011 tehdyn yrityskyselyn ja vuosien 2010 - 2014 tilinpäätöstietojen perusteella tehdyt estimointitulokset viittaavat siihen, etteivät julkisia tietoja tai dataa ylipäätään uusien tuotteiden tai palveluiden kehittämisessä käyttäneet yritykset ole kasvaneet muita yrityksiä nopeammin liikevaihdolla tai henkilöstömäärällä mitattuna. 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 digitalisoituminen tarjoaa paljon mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseen ja uuteen toimintaan, voidaan liikennetiedon paremman hyödyntämisen odottaa luovan kasvua edellä esitetyn perusteella.

Liikenneasioiden rekisteriä koskevat ehdotukset vaikuttavat Liikenteen turvallisuusviraston nykyisiin sopimuskuoppaneihin (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. Liikenneasioiden rekisterin tietoja hyödyntävät yritykset toimivat muun muassa lakisääteisissä tehtävissä (esim. katsastusyrietykset, vakuutusyhtiöt), suoramarkkinoinnissa (esim. Posti, Fonecta) ja palveluntuotannossa (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. Välillisenä vaikutuksena eri rekisterien sääntelyn yhtenäistäminen tukee osaltaan tietojen luovutuksen automatisointia, mikä voi laskea yritysasiakkailta perittävien maksujen suuruutta. Tiedon luovutusten automatisointi mahdollistaa aiempaa suurempaan tietopyyntöjen määrään vastaamisen, mikä puolestaan luo yrityksille paremmat mahdollisuudet tiedon hyödyntämiseen ja palveluiden kehittämiseen.

Mahdollisuus tietojen luovutukseen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin yhdessä liikenneasioiden rekisterin tietosisällön selkeyttämisen ja yhtenäistämisen kanssa tekevät rekisteristä asiakasyrityksille selkeämmän ja helppokäyttöisemmän. Tietojen luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin ei edellytä yrityksiltä merkittäviä hallinnollisia kustannuksia, mikä tukee pienten toimijoiden mahdollisuutta tiedon saantiin. Näin tuetaan kilpailun lisääntymistä ja parannetaan 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 sovelluskehitystoimintaa. Tutkimus- ja kehitystoiminnan investointikustannukset liikennelupia, -välineitä ja toimijoita koskevassa tiedon saannissa 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 aiheuttamien ympäristöhaittojen pienentämiseen liittyvää liiketoimintaa. Pienillä yrityksillä on valmius 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 suomalaisten 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. Valtioneuvoston kanslia, luonnos 1.3.2017). Tutkimuksissa on todettu uusien työpaikkojen syntyvän herkimmin nimenomaan pieniin yrityksiin (Eija-Leena Koponen, Heikki Räisänen (2013): Minne ja miten uudet työpaikat syntyvät? TEM analyysijä 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 perusteella. Voidaan arvioida, että tieliikenteen tietojen käytön tehostuminen ja kolmen muun liikennemuodon (raideliikenne, merenkulku, ilmailu) tietojen käytön mahdollistaminen kokonaisuutena kolmin tai nelinkertaistaisi liiketoiminnan laajuuden. Tämä tarkoittaisi laskennallisen liikevaihdon kasvua noin 300–400 miljoonan euron luokkaan ja 1 200 henkilön työllistämistä, mikäli liikennemarkkinoiden rakenne jatkuisi nykyisenkaltaisena. Liiketoiminnan kasvun voidaan arvioida tapahtuvan muutaman vuoden kuluessa, minkä jälkeen vaikutus on pysyväisluonteinen.

Liikkumispalveluiden kasvun suuruusluokkaan vaikuttavat useat vaikeasti ennustettavat tekijät, kuten palveluiden käyttöönoton laajuus ja muiden avautuvien tietovarantojen vaikutus yritysten 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 miljoonaa 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 digitalisaatiota. 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 operaattoreille. 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 asiointin nopeutumisesta ja liikkumispalveluiden kehityksen tuomasta liiketoiminnan kasvusta saaman hyödyn suuruusluokasta kymmenen vuoden tarkastelujaksolla (diskonttaus korko 5 %). Arvio on melko maltillinen verrattuna WEF:n arvioihin.

| | hyötyvien määrä | hyöty (milj. euroa) |
|--|-----------------|------------------------|
| Asiointin nopeutuminen (2 htp á 1 100 euroa, 70–200 yritystä) | 70–200 | 1,5 |
| Liikevaihdon kasvu (voittoprosentti maltillinen 5 %) | 70–200 | 76 |

4.1.2.2 Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin

Ilmailun osalta muutokset ovat hyvin vähäisiä. Yritysvaikutusten näkökulmasta keskeisin muutos koskee lupamenettelyn kevenemistä. Markkinoillepääsyn voidaan arvioida helpottuvan, kun kansallista lupaprosessia kevennetään ja lisätään lentotyön ja koulutuksen osalta ilmoituksenvaraista toimintaa mahdollistamalla lupamenettelyn tilalle ilmoitusmenettely 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). 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 kurssien hyväksynnät olisivat korkeintaan noin 600 euroa.. 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 koulutusvientä. 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 mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hyväksyä tämän varustamoiden aluksilla antaman koulutuksen. Toisaalta kolme suurta matkustaja-alusvarustamo harjoittaa jo tätä koulutustoimintaa aluksillaan Liikenteen turvallisuusviraston laivaväkilain nojalla myöntämän poikkeuslupan nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto 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 järjestäjien ja koulutuksen hyväksyntää koskevan esityksen vaikutusten varustamoille kokonaisuutena ei arvioida olevan merkittäviä yritysvaikutuksia. 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 varus-

tamojen henkilöstösuunnittelua. Merimieslääkärijärjestelmään esitetyillä muutoksilla ei kuitenkaan arvioida olevan varustamoille merkittäviä yritysvaikutuksia.

Vaikutukset merimieslääkärintoimiviin. Merimieslääkärijärjestelmän muutosten keskeisin tavoite on järjestelmän laadun ja sitä kautta merenkulun turvallisuuden parantuminen. Merimieslääkärintoimiville 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. Yksittäisen lääkärin kustannus täydennyskoulutuksesta olisi noin 1 000 euroa viidessä vuodessa. Toisaalta merimieslääkäreillä on maksullinen täydennyskoulutusvelvollisuus jo nykyisinkin, nyt osaamisen ylläpitämistä ainoastaan valvottaisiin tehokkaammin määräämiskäytännön myötä.

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

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.

Muutoksen taloudelliset vaikutukset rautatiealan oppilaitoksille olisivat kaksijakoiset. Muutos vähentäisi lakisääteisten koulutusten määrää, mikä voi aiheuttaa rautatiealan oppilaitoksille taloudellisia menetyksiä. Suurimman osan toimijoista arvioidaan kuitenkin tarvitsevan ulkopuolisen 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 uudentyyppisiä tehtäviä rautateiden koulutussektorille. Uudet tehtävät voisivat liittyä mm. rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden pätevyyskysymysten 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 muutosvaiheessa 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 rautatie-

lääkäriin edellyttämät tarkastukset. Näin toimijat voisivat pyrkiä saamaan aikaan kustannussäästöjä. Tällöin rautatielääkäriin tulee toimia lain vaatimukset täyttävä työterveyshuollon erikoislääkäri, joka työskentelee myös työterveyshuoltolaissa tarkoitettuna työterveyshuollon ammattihenkilönä (työterveyslääkäriin). Erivapausmenettelyn 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*

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyysien suorittamistapa vaikuttaa suoraan liikennekoulutusta harjoittaviin yrityksiin ja välillisesti kuljetusalan yrityksiin.

Henkilö- ja tavaraliikenteen perustason ammattipätevyyttä tarjoavia koulutuskeskuksia on kaikkiaan noin 120, joista puolet on opetus- ja kulttuuriministeriön alaisia. Lopuista 60:stä Puolustusvoimien koulutuskeskuksia on 12, joten varsinaisia vapailla markkinoilla toimivia koulutusyrityksiä on noin 50. Liikennealan koulutusyritykset ovat pääasiassa pieniä autokouluyrityksiä (liikevaihto alle 500 000 euroa, henkilöstöä alle 5), mutta alalla toimii myös jonkin verran isompia yrityskehittäjiä (liikevaihto 1–2 miljoonaa, henkilöstöä alle 25). Vapailla markkinoilla toimivien koulutuskeskusten pääasiallinen toiminta ammattipätevyysien osalta keskittyy jatkokoulutusten tarjoamiseen. Koulutuskeskuksina voivat toimia myös esimerkiksi suurimmat henkilö- tai tavaraliikenteen liikenteen harjoittajat, jotka haluavat tarjota koulutusta omille työntekijöilleen.

Perustason ammattipätevyyskoulutus edellyttää yritykseltä investointeja koulutuksessa käytettävään kalustoon. Kuljetusalan eri toimijoiden yhteistyössä koostaman tietosivuston mukaan uuden kuorma-auton arvonlisäveroton hinta on keskimäärin noin 130 000 euroa, täysperävaunuyhdistelmän 230 000 euroa ja säiliöauton 380 000 euroa. Edelleen kaupunkiliikenteessä käytettävän linja-auton arvonlisäveroton hinta lähtee puolestaan keskimäärin 230 000 eurosta, pikavuoroliikenteen linja-auto 280 000 eurosta ja tilausajoliikenteen linja-auto 300 000 eurosta ylöspäin. Koulutuksessa käytettävä kalusto on yleensä käytettyä hankittua ja sitä käytetään sekä kuljettajantutkintoihin että ammattipätevyysiin liittyvässä koulutuksessa. Kalustoinvestointi on pienten yritysten näkökulmasta merkittävää luokkaa.

Kun ammattipätevyys voidaan saavuttaa joko näyttökokeella tai nopeutetulla koulutuksella, on odotettavissa, että koulutuksen kysyntä jossain määrin heikkenee. Koska näyttökokeen suorituskustannukset ovat suhteellisen korkeat (arvio siis lähellä 1 000 euroa), nopeutetun koulutuksen ja siihen liittyvän edullisemman kokeen vaihtoehto säilyttäneenä jatkossakin kiinnostavuutensa, vaikka osallistujamäärät voivat jonkin verran laskea. Nopeutetun koulutuksen hintakehitykseen vaikuttanee se, missä määrin koulutusta tai sen osia päädytään käyttämään näyttökokeeseen valmentavana koulutuksena. Muutosten taloudelliseen merkittävyyteen vaikuttaa suuresti syntyvä kilpailutilanne ja esimerkiksi kuljetusyritysten kiinnostus omien kuljettajien kouluttamiseen.

Esimerkiksi voidaan ajatella, että nykytilanteessa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen käy vuosittain 1 000 henkilöä. Oletetaan, että nämä siirtyvät kouluttautumaan itsenäisesti ja hankkivat esimerkiksi vain 3 - 5 keskeisimpinä pitämäänsä päivän kurssia, joiden hintaluokka on 200 euroa. Tällöin vapailla markkinoilla toimivien koulutuskeskusten tulonmenetykset olisivat vähintään 2 000 000 euron luokkaa. Pienyrityksille muutoksella voi olla merkittävä kannattavuutta heikentävä kustannusvaikutus erityisesti ottaen huomioon perustason koulutuksen tarjoamisen edellyttämät kalustoinvestoinnit. Viimeistään kaluston poistovaiheessa koulutusyritykset todennäköisesti luopuvat perustason koulutusten tarjoamisesta, mikä puolestaan heikentää kouluttautumismahdollisuuksia. Näitä tulonmenetyksiä kompensoisi toisaalta mahdollisuus

ottaa vastaan näyttökokeita. Suurten yritysten, kuten liikenteenharjoittajien, etuna ammattipätevyyden koulutustoiminnassa on se, että niillä on käytettävissä kalustoa tai ainakin paremmat mahdollisuudet kalustoinvestointeihin. Tästä muodostuu huomattava kilpailuetu.

Suuret palveluntuottajat pystyvät paremmin hyödyntämään toiminnan skaalaetua muun muassa kaluston ja asiantuntemuksen käytettävyyden suhteen.

Koulutuskeskusten ja näyttökokeiden vastaanottajien hallinnollinen taakka ei merkittävästi muutu, koska vaadittavien viranomaismenettelyjen voidaan ennakoida säilyvän nykyisen tasoisina (hakemusmenettelyt asiakirjoineen).

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 liikkumis- ja palveluiden 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.

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 välittömät suora vaikutus kansantalouteen tuotoksena tai työllisyysvaikutuksina on suhteellisen pieni verrattuna esimerkiksi Suomen bruttokansantuotteeseen (214 miljardia euroa) (Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito [verkkajulkaisu]ISSN=1795-8881. Helsinki: Tilastokeskus, viitattu: 17.3.2017). Lakiesityksen mahdollistaman rekisteritietojen luovutuksen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin on edellä arvioitu kasvattavan Liikenteen turvallisuusviraston asiakasyritysten liiketoiminnan laskeutumiselta liikevaihdoltaan 300–400 miljoonan euron suuruusluokkaan ja nostavan asiakasyritysten työntekijämäärää noin 1 200 henkilöön. 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 ansiotulovero- 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 tietotalalla työskentelevien vero- ja maksutuotot kunnille ja valtiol-

le ovat siis vuosittain noin 10–15 miljoonaa euroa. Hyöty on luonteeltaan jatkuva ja potentiaalisesti kasvava, kun muita liikenteen ja siihen liittyvien toimintojen tietovarantoja avataan käyttöön. Yhteiskunta hyötyy myös yritysten maksamasta yhteisöverosta.

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. Liikenneasioiden rekisteriä koskevalla rekisterien sisältöä yhtenäistävällä lakiesityksen osalla ei ole suoraa tai välillistä vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston maksutuloihin. Asiakkaiden hakemusmaksujen 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 tarjotaisiin lähtökohtaisesti maksutta. Tämä vähentää Liikenteen turvallisuusviraston tiedon luovutuksesta saattavia liiketaloudellisia tuloja. Vaikutus toteutuu pitkällä aikavälillä sitä mukaa, kun omadata-konseptia tarjoavat palveluntuottajat kehittävät konseptiin liittyviä palveluita. Uuden yritystoiminnan alueen kehitys- ja muutostyötä 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.

Lakiesityksen mahdollistama rekisteritietojen luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin mahdollistaa Liikenteen turvallisuusviraston muun kuin omadatan liittyvän tietopalvelutoiminnan jatkumisen nykyisellä kustannusvastaavuuteen perustuvalla mallilla. Tietojen kasvava käyttö ja mahdollisuus tiedon automaattiseen luovutukseen voivat johtaa asiakkailta perittävien 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. Lakiesitys velvoittaa Liikenteen turvallisuusvirastoa mahdollistamaan omadatan 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.

4.1.3.2 Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Keskeisin vaikutus julkiseen talouteen koskee lentoliikenteen julkisen palvelunvelvoitteen asettamisen siirtymisen valtakunnalliselta tasolta alueelliselle tasolle maakuntiin. Näin ollen myös ostoliikenteeseen varatut rahat jotka nykyisin ovat 1 miljoonaa vuodessa siirtyvät maakuntien käytettäväksi.

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

Yhteiskunta kantaa Puolustusvoimissa ja ammatillisessa koulutuksessa suoritettavan ammattipätevyyden kustannukset. Nyt ehdotetussa mallissa nopeutetun koulutuksen vaihtoehto säilytetään nykymuotoisena ja Puolustusvoimissa suoritettavan koulutuksen osalta jäisi enemmän liikkumavaraa edellyttäen, että ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset täytettäisiin. Tämä tarkoittaa sitä, että uudistuksella olisi vaikutuksia ensisijaisesti Puolustusvoimien ulkopuolella hankittavaan ammattipätevyyteen, jossa toistaiseksi on noudatettu 280 tunnin koulutuksen vaatimuksia.

Ammatillisten tutkintojen yhteydessä suoritettavaan ammattipätevyyteen uudistuksella voidaan arvioida olevan suhteellisen vähäisiä vaikutuksia. Siltä osin kuin tutkintoon on sisällynyt 280 tunnin koulutus, näyttökokeen suorittamisesta aiheutuvia kustannuksia kompensoida kehittämällä tutkintoon sisältyviä koulutusosioita valventavampaan suuntaan.

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 säätelyyn ja rekisterinpitoon ei lakiesityksessä puututa, vaan voimassa olevat käytännöt jatkuvat nykyisenlaisina. Liikenneasioiden rekisterin tietojen säilyttämisen ratkaiseminen edellyttää asiasta päättämistä ja sopimista Liikenteen turvallisuusviraston ja Kansallisarkiston välillä.

Merimieslääkärijärjestelmän suorittaman laivaväen soveltuvuusarvioinnin valvonta siirtyisi muutoksen myötä Valviralta Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan, mikä vähentäisi päällekkäistä sääntelyä ja selkiyttäisi menettelytapoja.

Merimieslääkärijärjestelmää koskevat muutosehdotukset tukevat eri liikennemuotojen yhtenäistä sääntelyä: liikennelääketieteellinen toimivalta on ilmailun ja rautatieliikenteen osalta Liikenteen turvallisuusviraston toimivallassa. Myös tieliikenteen ajoterveysasiat on siirretty Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan 1.1.2016 lukien. Eri liikennemuotojen liikennelääketieteellisten toimintojen yhdistäminen yhden viranomaisen toimivaltaan tukee toimintatapojen yhtäläisyyttä ja sujuvoittamista.

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. Omadataan liittyvien rajapintojen toteuttaminen edellyttää henkilön vahvan tunnistamisen ratkaisemista. Omadataveloitteeseen liittyviä kustannuksia on käsitelty edellä kohdassa vaikutukset julkiseen talouteen.

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 veloitteiden nojalla, vaikka säännösten sanamuotoa saatetaan yksinkertaistaa sekä jättää joitakin asioita yleislakien säännösten varaan.

Esityksessä liikenneasioiden rekisteristä säädetään liikenneasioidenrekisterin sisältämien tietojen säilyttämis- ja poistamisajoista. Esityksessä asetetaan kaikelle tiedolle käyttötarkoituksen mukaan poistoaika paitsi liikennevälineen tiedoille, jotka esitetään pysyvästi säilytettäväksi. Poistoaikojen koskevan esityksen vaikutusten kannalta keskeistä on, että hankitaan rekisterille seulontapäätös, jonka jälkeen voidaan sopia Kansallisarkiston ja Liikenteen turvallisuusviraston keskinäisestä työnjaosta tietojen pysyvässä säilyttämisessä. 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. SAPA-hanke) on edennyt riittävästi.

4.2.2 Julkisen liikenteen viranomaistehtävät

Maakuntauudistus. Esityksellä siirrettäisiin julkisen liikenteen järjestäminen lakkautettavilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta perustettaville maakunnille vuodesta 2019 alkaen.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten henkilöstö siirtyisi pääosin maakuntiin. Nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousarviosta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille osoitettu määräraha julkisen liikenteen järjestämiseen sisältyisi jatkossa yleiskatteellisena maakuntien rahoitukseen.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten oikeudet ja velvoitteet sekä niissä vireillä olevat asiat siirtyisivät maakunnalle. ELY-keskuksilla on erilaisia julkisen liikenteen järjestämiseen liittyviä sopimuksia. Ensinnäkin ELY-keskuksilla on niin sanottuja siirtymäajan liikennöintisopimuksia, joilla vanhat, ennen vuonna 2009 voimaan tullutta joukkoliikennelakia myönnettyt linjaliikenneluvat muutettiin liikennöintisopimuksiksi. Viimeiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät vuoden 2019 aikana.

ELY-keskuksilla on myös liikennöintisopimuksia liikenteenharjoittajien kanssa ja osa jo tehdyistä sopimuksista jatkuu vuoteen 2019 asti tai pidemmälle. Osassa näissä sopimuksissa on ELY-keskusten ja liikennöitsijöiden lisäksi osapuolina alueen kuntia osarahoittajina. Lisäksi ELY-keskuksilla on kuntien kanssa yleisempiä sopimuksia vastuiden ja tehtävien jakamisesta. Näiden lisäksi ELY-keskuksilla on muutamia muita sopimuksia koskien esimerkiksi lippu- ja maksujärjestelmiä ja markkinaehtoisen liikenteen nousukorvauksia.

Sopimusten lisäksi ELY-keskukset ovat osapuolina muutamissa valitus- ja kanteluasioissa, joita ei välttämättä saada päätökseen ennen maakuntahallintoon siirtymistä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän laajentuminen. Tuusulan ja Siuntion kunnat ovat päättäneet hakea Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän jäsenyyttä 1.1.2018 alkaen. HSL:n hallitus on hyväksynyt kuntien hakemuksen ja HSL:n nykyiset jäsenkunnat ovat hyväksyneet kuntalain 57 §:n mukaisesti kuntayhtymän perussopimuksen muutettavaksi siten, että Siuntion ja Tuusulan kunnista tulisi kuntayhtymän jäsenkuntia 1.1.2018 alkaen. HSL:n yhtymäkokous on käsitellyt perussopimuksen muutoksen. Muutoksella HSL:lle siirrettäisiin Uudenmaan ELY-keskuksen julkisen liikenteen järjestämiseen liittyvät tehtävät.

Tuusulan ja Siuntion kuntien kannalta HSL-jäsenyydessä on kyse Euroopan unionin palvelusopimusasetuksen mukaisen toimivaltaisen viranomaisen muutoksesta, joukkoliikenteen matkalippu- ja taksajärjestelmän muuttamisesta, joukkoliikenteen suunnittelun ja hankinnan toteuttamisen muuttamisesta, kunnan alueella käytettävistä joukkoliikenteen tietoteknisistä järjestelmistä, kunnan osallistumisesta joukkoliikenneinfrastruktuurin rahoitukseen HSL-jäsenkuntien alueella sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun liittyvästä kunnan roolin muutoksesta.

Tuusula ja Siuntio liittyvät HSL-alueen lippujärjestelmään, joka mahdollistaa kuntien joukkoliikenteen järjestämisen nykyistä kustannustehokkaammalla tavalla. Joukkoliikenne voidaan järjestää HSL-alueen rai-deyhteyksiin tukeutuen, kun lipputuote on yhtenevä kaikkien joukkoliikennemuotojen kesken. Kustannustehokas joukkoliikenteen järjestämistapa mahdollistaa Tuusulan ja Siuntion joukkoliikennetarjonnan parantamisen erityisesti hiljaisen ajan liikenteessä iltaisin, sekä viikonloppuisin.

HSL-jäsenyyden kustannuksia Tuusulan kunnalle arvioidaan syntyvän noin 3,04 milj. € vuodessa. Arvion mukaan noin 480 000 € tästä syntyy HSL-jäsenyyden kiinteistä kustannuksista ja muut kulut syntyvät liikenteen operoinnista sekä kunnan osallistumisesta HSL-alueen joukkoliikenneinfrastruktuurin rahoitukseen. Lisäksi HSL-jäsenyys edellyttää peruspääoman kertaluonteista maksua, joka on arvioilta noin 320 000 €.

Siuntion kunnalle HSL-jäsenyyden kustannuksia on arvioitu syntyvän noin 550 000 € vuodessa, joista 50 000 € syntyy HSL-jäsenyyden kiinteistä kustannuksista ja muut kulut liikenteen operoinnista, sekä kunnan osallistumisesta HSL-alueen joukkoliikenneinfrastruktuurin rahoitukseen. HSL-jäsenyyden peruspääoma Siuntion kunnan osalta on arviolta noin 51 000 €.

4.2.3 Ilmailua koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan

Julkisen palvelun velvoitteen siirtyminen Liikennevirastolta maakuntiin aiheuttaa henkilöstötarpeita maakunnissa sekä vähentää henkilöstötarvetta Liikennevirastolta.

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

4.2.4 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 järjestämisen 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 pätevyysiin ja lisäpätevyysiin 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 lupatapausta vuosittain ja näihin kuluu 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 pätevyysiin 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.

4.2.4.1 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 henkilötövuosien 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 ammattipätevyysien säätelyyn ja suorittamiseen liittyviä viranomaisia ovat opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala (opetushallitus, toisen asteen oppilaitokset), liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala Liikenteen turvallisuusvirasto sekä Puolustusvoimat.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala. Tieliikenteen raskaan kaluston ammattipätevyyskoulutuksiin liittyvät toiminnot Liikenteen turvallisuusvirastossa ovat nykytilanteessa: ammattipätevyyskorttien ja -merkintöjen myöntäminen koulutuksen antajan todistuksen perusteella,

perustason ammattipätevyyskoulutuksen koulutuskeskusten hyväksyminen ja valvonta niiden keskusten osalta, jotka eivät kuulu opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan myöntämien lupien piiriin (noin 60 koulutuskeskusta), jatkokoulutusten koulutuskeskusten ja opetussuunnitelmien hyväksyminen, rekisterin ylläpitäminen suoritetuista jatkokoulutuksista.

Näistä tehtävistä lakiesityksessä ei esitetä muutoksia ammattipätevyyskorttien ja -merkintöjen myöntämiseen, jatkokoulutusten hyväksymiseen tai jatkokoulutusrekisterin ylläpitoon.

Yhdistelmävaihtoehdossa säilytetään nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus ja mahdollistetaan suorittaminen näyttökokeilla. Liikenteen turvallisuusviraston työmäärä koulutuskeskusten ja koulutusten hyväksynnässä vähenee, kun osa yrittäjistä luopuu perustason koulutusten tarjoamisesta. Toisaalta viraston työmäärä vastaavasti kasvaa näyttökokeiden vastaanottajien hyväksynnän vuoksi. Liikenteen turvallisuusviraston on myös määriteltävä riittävä koe ja hyväksyttävä suoritus. Näyttökokeen suunnittelun tasoksi riittää yleisten puitteiden linjaaminen ja arviointikriteerien kuvaaminen, mikä on kertaluonteinen panostus, jonka työmääräksi voidaan arvioida 0,5 henkilötyövuotta. Näyttökokeiden vastaanottajien hyväksyminen pystytään hoitamaan nykyisten prosessien puitteissa.

Näyttökokeisiin perustuvassa vaihtoehdossa Liikenteen turvallisuusviraston resurssitarve vähenee perustason ammattipätevyyttä tarjoavien koulutuskeskusten osalta. Toisaalta näistä useat toimivat jatkokoulutuksessa, joten resurssitarve ei täysin poistu. Näyttökokeiden vastaanottajien osalta Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan tulee vastaanottajien hyväksyminen sekä näyttökokeen ja hyväksytyt suorituksen määrittely. Näyttökokeen suunnittelun tasoksi riittää yleisten puitteiden linjaaminen ja arviointikriteerien kuvaaminen, mikä on kertaluonteinen panostus, jonka työmääräksi voidaan arvioida 0,5 henkilötyövuotta. Näyttökokeiden vastaanottajien hyväksyminen pystytään hoitamaan nykyisten prosessien puitteissa.

Näyttökokeisiin perustuvan vaihtoehdon haasteena on se, että perustason ammattipätevyyskokeeseen valmentavan koulutuksen ohjaus ja valvonta puuttuisivat, mikä johtaisi tarjottavan koulutuksen laadun vaihtelevuuteen. Koulutuksen kykyä valmistaa koulutettavaa näyttökokeeseen ei voitaisi taata.

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksiä koskevan toimivallan keskittäminen Liikenteen turvallisuusvirastolle tukisi osaltaan yhden viranomaisen mallin toteuttamista, sääntelyn vähentämistä sekä eri liikennemuotojen toimintatapojen yhtenäistämistä. Koulutukseen perustuvissa vaihtoehdoissa se lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston työmäärää, kun hyväksyttäviksi ja valvottaviksi tulisi noin 60 koulutuskeskusta lisää. Yhdistelmävaihtoehdossa koulutuskeskusten määrä saattaisi olla hiukan pienempi, mutta vastaavasti näyttökokeiden järjestäjien hyväksyntöjen määrä nousisi. Näyttökoevaihtoehdossa koulutuskeskusten hyväksynnän määrä laskisi ja valvontatyö poistuisi, mutta kokeiden vastaanottajien hyväksynnän ja valvonnan määrä kasvaisi. Poistuvien ja kasvavien resurssitarpeiden määrä voidaan hyväksyntöjen ja valvonnan osalta pitää neutraalina.

Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonala vastaa nykytilanteessa toisen asteen oppilaitosten ja niiden opetussuunnitelmien hyväksynnästä ja valvonnasta. Toisen asteen oppilaitokset antavat perustason ammattipätevyyskoulutusta osana logistiikan perustutkintoa ja muita ammattitutkintoja. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan toimintavaltuudet säilyvät kaikissa vaihtoehdoissa käytännössä ennallaan, koska hallinnonala vastaa jatkossakin toisen asteen opetuksen kokonaisuudesta.

Yhdistelmävaihtoehdossa, jossa nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus säilyy näyttökokeen rinnalla, on todennäköistä, että toisen asteen oppilaitokset voivat säilyttää pitkälti nykyisen toimintatapsansa ja ammattipätevyyden voi suorittaa tutkinnon yhteydessä suoritettavalla kokeella. Pitkällä aikavälillä nopeute-

tun ammattipätevyyskoulutuksen järjestäminen kuitenkin edellyttää kalusto- ja henkilöresursseja, joiden resursointi saatetaan kyseenalaistaa, jos ammattipätevyyskoulutus ei palvele tutkinnon suorittamista.

Näyttökokeisiin perustuvassa vaihtoehdossa on mahdollista, että toisen asteen oppilaitokset eivät ole kiinnostuneita vastaanottamaan ammattipätevyysnäyttökokeita. Näyttökokeiden vastaanottaminen edellyttää henkilöresursseja (ks. vaikutukset julkiseen talouteen) ja pitkällä aikavälillä uusia kalustoinvestointeja. Toisaalta, jos kokeiden vastaanottajina voidaan käyttää samoja resursseja kuin tällä hetkellä käytetään pakollisessa käytännön koulutuksessa, eivät vaikutukset ole välttämättä merkityksellisiä.

Puolustusvoimat. Puolustusvoimat antaa nykyisin perustason ammattipätevyyskoulutusta omiin kuljetustarpeisiinsa vuosittain noin 3 000 varusmiehelle. Puolustusvoimilla on siis joka tapauksessa omia intressejä sekä kalustoinvestointeihin että riittävään koulutushenkilökunnan määrään.

Näyttökokeisiin perustuvassa vaihtoehdossa kokeiden järjestäminen vaatisi toiminnan uudelleen suunnittelua. Näyttökokeiden vastaanottaminen vaatii henkilöresursseja. Tämän muutoksen merkitys on riippuvainen siitä, voidaanko näyttökokeen vastaanottajina käyttää henkilöitä, jotka nyt hoitavat pakollista koulutusta.

4.3 Ympäristövaikutukset

4.3.1 Tiedon saatavuuden parantamisen ympäristövaikutukset

Lakiesityksellä ei ole tunnistettavissa suoria vaikutuksia luonnonvarojen tai energian käyttöön, tuotteiden valmistukseen tai kulutuskäyttäytymiseen, 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.

Lakiesitys vaikuttaa ympäristöön välillisesti mahdollistamalla erilaisia tietopohjaiseen ohjaamiseen perustuvia palveluita, jotka vaikuttavat kansalaisten kulutus- ja liikkumistottumuksiin. Esitys voi vaikuttaa esimerkiksi eri käyttövoimaisten ajoneuvojen markkina-asemaan, jos ajoneuvotietoja hyödynnetään kuluttajille suunnatuissa ajoneuvojen vertailupalveluissa. Eri tietoja yhdistelevät henkilöiden tai tavaroiden liikkumispalvelut voivat puolestaan vaikuttaa liikennemuotojen keskinäisiin suhteisiin tai liikkumisen ja kuljetusten optimointiin. Kulutus- ja liikkumiskäyttäytymisen muutokset vaikuttavat puolestaan liikkumisen ympäristövaikutuksiin: elinympäristöön, meluun, ilmanlaatuun ja kasvihuonekaasupäästöihin.

World Economic Forumin arvion mukaan maailmanlaajuisesti henkilöliikenteen digitalisaatio ja palveluituminen 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. Muutoksilla saavutettaisiin henkilöliikenteessä noin 540 miljoonan tonnin säästö CO₂-päästöissä ja logistiikassa noin 9 900 miljoonan tonnin säästö. (World Economic Forum (2017): Digital Transformation Initiative -yhteenvetoraportti. World Economic Forum, tammikuu 2017). Liikenneasioiden rekisteriä koskeva lakiesitys ei yksinään tuota mittavan suuruusluokan hyötyjä, mutta mahdollistaa osaltaan liikkumispalveluiden ekosysteemin syntyä ja liikenteen markkinoiden kehittymistä. Liikkumispalveluiden kehitys- ja tuotantotoiminta edellyttää mahdollisuutta liikennetietojen laajaan massaluovutukseen, jotta tietojen käytön kynnys ja siten sovelluskehityksen taloudellinen riski on mahdollisimman matala.

4.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet

Raskaiden tiekuljetusten osuus Suomen liikenteen energiankulutuksesta on 18 % ja linja-autojen osuus 3 %. Taloudellisen ajotavan omaksuminen yhdistettynä kuljettajan opastamiseen teknisin apuvälinein voi tuottaa noin 5–15 % säästön raskaan liikenteen polttoaineen kulutuksessa. Ammattipätevyyden suorittamistapa voi vaikuttaa polttoaineen kulutukseen kuljettajien tietotason kautta. Luovuttaessa velvoitteesta perustason ammattipätevyyskoulutuksen käymiseen vähennetään samalla mahdollisuuksia lisätä kattavasti koulutettavien tietoisuutta taloudellisesta ajotavasta.

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 tietoja sallitun rajauksen mukaan kaikille, jotka ovat tiedoista kiinnostuneita. Käyttäjää 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 henkilötietosuoja koskevan lainsäädännön periaatetta kuin muissakin tietojen luovutuksissa ja varmistetaan näin yksilönsuojan toteutuminen. Alaikäisiä koskevan tiedon käsitte-lystä 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 tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittamistavalla tai viranomaisten toimivallan jaolla tieliikenteen ammattipätevyysasiassa 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

4.4.1 *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 ole-

massa 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 hallinointiin. 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/yti>, viitattu 24.3.2017).

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

4.4.4.1 *Tieliikenteen ammattipätevydet*

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyiden suorittamistavalla on vaikutusta kansalaisten asemaan ja toimintaan yhteiskunnassa lähinnä alalle pyrkivien henkilöiden (koulutettavien) näkökulmasta. Koulutettavien ensisijainen intressi on pätevyiden saavuttaminen ja sen myötä mahdollisuus kuljetusalan työpaikkaan. Koulutettavan näkökulmasta olennaista on ammattipätevyiden saavuttamisen selkeys ja prosessin sujuvuus. Olennaisia tekijöitä ovat myös koulutuksen tai näyttökokeen hinta, laatu, alueellinen saatavuus ja koulutus- ja tarjonta. Taloudellista näkökulmaa on käsitelty edellä kotitalouksien taloudellisten vaikutusten yhteydessä.

Luovuttaessa perustason ammattipätevyyskoulutuksista ammattipätevyiden edellytyksenä vaikutetaan koulutuksen laatutason varmistamismahdollisuuksiin siltä osin kuin koulutus annetaan ammatillisten tutkintojen ulkopuolella. Nykyisin koulutuksen laatutasoa pystytään ohjaamaan sekä laissa ja asetuksessa koulutuskeskuksille ja koulutuksen sisällöille säädettyjen vaatimusten kautta että viranomaisten hyväksyntä- ja valvonta-toiminnan kautta. Koulutettavat voivat näin suhteellisen hyvin luottaa siihen, että koulutus johtaa riittäviin tietoihin ja taitoihin ammattipätevyiden saavuttamiseksi.

Koska nopeutettu koulutus jää keinoksi saavuttaa ammattipätevyys, on tälle koulutukselle edelleen lakisääteiset vaatimukset ja viranomaisvalvonta. Koulutusvaihtoehtoa käyttävät koulutettavat voivat tunnistaa tällaiset hyväksytyt koulutuskeskukset ja siten varmistua koulutuksen riittävästä laadusta.

Näyttökokeeseen valmentavan koulutuksen osalta riittävän, soveltuvan tai tarkoituksemukaisen koulutuksen valinta jää ammattipätevyyttä tavoittelevan henkilön tai hänen työnantajansa vastuulle.

Ammattipätevyiden suorittamismahdollisuuksien alueelliseen saavutettavuuteen vaikuttavat useat vaikeasti ennakoitavat tekijät. Ammattiopistotasolla ammattipätevyiden kattavaa logistiikan perustutkintoa on mahdollista opiskella 36 eri paikkakunnalla, jotka sijoittuvat kattavasti ympäri Suomen. Suuri osa näistä oppilaitoksista (20–25) tarjoaa myös mahdollisuuksia aikuisopintoina suoritettaviin ammattitutkintoihin (esim. linja-auton kuljettaja), joihin ammattipätevyys sisältyy. Tämän koulutustarjonnan voidaan arvioida olevan

suhteellisen riippumatonta ammattipätevyden suorittamistavasta, koska ammattipätevyys muodostaa vain osan tutkintoa.

Puolustusvoimat antaa kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyteen johtavaa koulutusta kuudessa joukko-osastossa eri puolilla Suomea. Koulutettuja on vuosittain noin 3 000, mikä on noin 14 % vuotuisesta varusmiesten määrästä. Puolustusvoimien tarjoamaa koulutusta voidaan pitää alueellisesti ja määrällisesti kattavana koulutusmahdollisuutena ainakin miesten osalta.

Perustason ammattipätevyyskoulutusta tarjoavat myös kaupalliset toimijat. Tällä hetkellä koulutusta on tarjolla ainakin suurimmilla paikkakunnilla. Luopuminen perustason ammattipätevyyskoulutuksen edellyttämisestä laskisi todennäköisesti näiden toimijoiden kiinnostusta perustason koulutuksiin. Yhtäältä tämä voisi lisätä koulutettavan tarpeeseen räätälöidyn ja kurssimuotoisen koulutuksen tarjontaa. Toisaalta se voisi heikentää pienten toimijoiden kannattavuutta ja siten kaventaa alueellista saavutettavuutta.

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

Tieliikenteen ammattipätevyysuudistuksen voidaan arvioida luovan lisää joustavuutta ammattipätevyysien 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 auto-liikennealan 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 ammattipätevyden suorittamisen vaihtoehtoista nykyinen koulutukseen perustuva malli tuottaa työmarkkinoille vuosittain noin 6 000 ammattipätevyden 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 ammatin pätevien kuljettajien ylimäärää, joka pystyy vastaamaan esimerkiksi sijaisuustarpeisiin.

Ehdotetussa mallissa nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus säilytetään, mikä mahdollistaa 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 ylimäärää ei juurikaan synny.

4.4.6 Tiedon saatavuuden parantamisen vaikutukset rikosentorjuntaan ja turvallisuuteen

Säädösehdotuksen pääasialliset vaikutukset rikosentorjuntaan 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 terveystarpeen toteutuessa on olemassa suuronnettomuuden vaara.

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittamistapa ei suoraan vaikuta rikosten tekemisen todennäköisyyteen, helppouteen tai alttiuteen. Kokeen läpäisseen henkilön on täytettävä ammattipätevyyden 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 tietosalalla. 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.

Lentoliikenteeseen ja maakuntauudistukseen liittyvä esityksellä siirtää päätökset lentoliikenteen julkisen palvelun velvoitteen asettamisesta Liikennevirastolta maakunnille voi olla vaikutuksia aluekehitykseen, kun päätöksenteko asiassa tuodaan valtakunnan tasolta alueelliselle tasolle.

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyuden suorittamistapa on alueesta riippumaton. Kuitenkin, vapauttaessa ammattipätevyudessa edellytettävän osaamisen hankkimistapaa, saatetaan 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.

4.4.8.1 *Liikenneasioiden rekisterin sisältämien aineistojen luonne ja 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 maahantuojilta, oppilaitoksilta tai näytön vastaanottajilta, terveydenhoidon asiantuntijoilta, katsastustoiminnan harjoittajalta ja Liikennevakuutuskeskukselta 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 suunnitteluvollisuutta 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.

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 vaatimukseen 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.

EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen toimeenpanemiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto on nimennyt 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. Konkreettisena 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 voimaantulon mennessä prosessit tietoturvaloukkausten havaitsemiseen, kriisi- ja häiriötilanneviestintään, tietoturvaloukkauksista ilmoittamiseen ja ilmoituksen tekemiseen sekä tietoturvaloukkausten dokumentointiin.

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. Informaation 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 käsittelyä koskeva tieto päivitetään tietosuoja-asetuksen siirtymäajan kuluessa vastaamaan vallitsevaa tilannetta ja asetuksen tarkentuneita ja laajentuneita velvoitteita. Lakiesitys liikenneasioiden 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 omakätisesti allekirjoitettuna. Rekisterin pitäjän velvollisuutena on kuitenkin tunnistaa rekisteröity silloin, kun hän käyttää oikeuttaan päästä henkilötietoihin, jotta oikeus voidaan toteuttaa ilman, että muiden oikeuksia tai vapauksia loukataan. Jos rekisteröity esittää pyynnön sähköisesti, on rekisterin pitäjän toimitettava tiedot yleisesti käytetyssä sähköisessä muodossa. Henkilötietolaissa 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 rekisteröidyn mahdollisuutta saada kokonaiskuva asiointiprosessin yhteydessä tallennettavista tiedoista. Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää valmiutta tarvittaessa toimittaa rekisteröidyn omat tiedot myös muulla tavalla. Lakiesitys liikenneasioi-

den rekisteristä nojautuu näiltä osin yleislainsäädäntöön eikä aseta lisävelvoitteita tietosuoja-asetukseen näiden.

Oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen. EU:n tietosuoja-asetuksen mukaan rekisteröidyllä on oikeus saada häntä koskevat tiedot ja siirtää ne toiselle rekisterinpitäjälle. Käytännössä oikeutta siirtää tiedot järjestelmästä toiseen toteutetaan kuitenkin vain, jos henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste tulee suostumuksesta tai sopimuksesta. Tämän vuoksi oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen ei velvoita Liikenteen turvallisuusvirastoa. Liikenneasioiden rekisteristä annetussa lakiesityksessä Liikenteen turvallisuusvirasto kuitenkin veloitetaan mahdollistamaan rekisteröidyn omien tietojen hakeminen ja siirtäminen toiseen tietojärjestelmään avoimen rajapinnan välityksellä koneluettavassa muodossa. Tämä osaltaan vahvistaa rekisteröidyn oikeuksia ja luottamusta viranomaisen suorittamiin henkilötietojen käsittelytoimiin sekä lisää rekisterinpidon läpinäkyvyyttä.

Vastustamisoikeus. EU:n tietosuoja-asetuksen mukaan rekisteröidyllä on oikeus henkilökohtaiseen erityiseen tilanteeseen liittyvällä perusteella milloin tahansa vastustaa henkilötietojensa käsittelyä tietyissä käyttötarkoituksissa. Voimassaolevassa lainsäädännössä vastustamisoikeus sisältyy henkilötietolakiin (kielto-oikeus 30 §) ja henkilötietojen käsittelyä tarkentaviin erityissäästöksiin, kuten liikennemuotoikohtaisiin erityislakeihin. Tiedonluovutuksen rajoittamisesta säädetään liikenneasioiden rekisteriä koskevassa esityksessä, ja se muodostaa yhden rekisteröidyn oikeuksia suojaavan oikeusturvakeinon.

Liikenteen turvallisuusvirasto on jo voimassa olevan lainsäädännön perusteella mahdollistanut sen, että rekisteröity voi ilmoittaa vastustavansa tietojensa käsittelyä henkilötietolaissa ja liikennemuotoikohtaisissa erityislaeissa mainittuihin tarkoituksiin. Tieto vastustuksesta tallennetaan tietojärjestelmiin niin, että se voidaan huomioida tietoja käsiteltäessä. EU:n tietosuoja-asetus velvoittaa aiempaa tarkemmin informoimaan rekisteröityä selkeästi ja muusta tiedotuksesta erillään tämän oikeudesta vastustaa henkilötietojensa käsittelyä. Liikenteen turvallisuusviraston on toteutettava mahdollisuus ilmoittaa vastustamisoikeuden käyttämisestä sähköisen asioinnin välityksellä.

Oikeus tietojen oikaisemiseen ja oikeus tulla unohdetuksi. Rekisteröidyllä on EU:n tietosuoja-asetuksen 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 tietosuoja-asetus 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 säädöshanke päätös tehtiin elokuussa 2015. Tuolloin todettiin jo, että hanke on laajuutensa vuoksi syytä toteuttaa kolmessa vaiheessa. Hankkeen ensimmäistä vaihetta koskeva hallituksen esitys annettiin eduskunnalle syyskuussa 2019 (Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 161/2016 vp). Hankkeen ensimmäinen vaihe keskittyi liikenteen palvelujen digi-

talisaation 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 neljä sidosryhmätilaisuutta, joissa kaavailtuja uudistuksia tarkasteltiin tiedon, liikenteen markkinoiden ja liikenteen ammattipätevyksien näkökulmasta. Sidosryhmätilaisuudet 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 sidosryhmien edustajien kanssa.

Hankkeella on merenkulun terveystarkastusten osalta liittymäpinta sosiaali- ja terveysministeriön 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 tutkimuksiin. 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

[täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

5.3 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon

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.

Tieliikenteen ammattipätevyyskysymykset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallinnon piiriin.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 3 kohdan mukaan kauppamerenkulku kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Laivaväen pätevyudet kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan valtionvirasto pitäisi jatkossakin rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskeva lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esityksellä on vaikutusta tämän lain III osan 4 lukuun sekä IV osan 1 luvun 3 §:ssä nimettyihin EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisiin tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin siten, että jos esitys hyväksytään, jatkossa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan toimivaltaisia viranomaisia olisivat perustettavat maakunnat.

Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ammatillisesta koulutuksesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 39/2017 vp). Ammatillisen koulutuksen uudistusta koskeva hallituksen esitys on huomioitu tämän esityksen II osan 3 luvussa, jossa käsitellään kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Ehdotus laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi

I OSA: Yleistä

1 luku: Yleiset säännökset

1 § *Määritelmät.* Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisen osan 1 luvun 1 §: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.

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 säädetään 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, ilmailulääkäriin hyväksyntätodistus, matkustamomiehistön kel-

poisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus, ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä, tarkastuslentäjän hyväksyntä, kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksineen. Merenkulun saralla puolestaan on laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) tarkoitetut pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset sekä luotsauslain (940/2003) mukaiset 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 (yritykselle 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 henkilölupia.

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 lääkärinlausuntojen antaminen ja terveystarkastusten suorittaminen. Monet muutkin liikenteeseen liittyvät toiminnot vaativat lupia niiden harjoittajilta, kuten esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetus.

Myös toiminnanharjoittajalupien käsittelystä liikenneasioiden rekisterin tarkoituksessa säädetään esityksen V osassa.

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.

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 esitetään voimassa olevaan taksiliikennelain muotoiluun pohjautuvaa säännöstä, jonka mukaan palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla saa kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin tai vastaaviin palveluihin, joissa kuljetus on vain pieni osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

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 määritelmiä. 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 tietynlaisia 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 sovellettaisiin EU-asetuksiin tai kahdenvälisiin 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 lentomiestien 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 digitalisointia, automaatiota ja uusia innovaatioita. Suomessakin on jo kokemuksia tarkkaan rajatuista kokeiluista, joissa on ollut käytössä automaattiauto.

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 (373/2007) (ammattipätevyyslaki) 2 §:n säännöksiä.

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.

Pykälään ehdotetaan nyt linja-autokuljetusten osalta lievennystä, jossa linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä ei edellytettäisi, kun linja-autoa käytetään yksityisiin tarkoituksiin, jos matkustaja tai vajaavaltisten matkustajien osalta hänen holhoustoimesta annetussa laissa (442/1999) tarkoitettu edunvalvojansa on tietoinen siitä, että kuljettajalla ei välttämättä ole 1 momentissa tarkoitettua linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä. Tällä muotoilulla vapautettaisiin ammattipätevyysvaatimuksesta kuljetukset, jossa pikkubussin omistaja tarjoaa pikkubussillaan ystävälleen kyydin kotiin, tai jossa perheen pikkubussin kyydissä olisi toisessa osoitteessa asuvia aikuisia lapsia tai isoäiti. Urheiluseurakuljetuksissa tai vastaavissa ammattipätevyysvaatimuksesta voisi yksityisiin tarkoituksiin käytettävissä kuljetuksissa tinkiä, jos matkustajat tietävät, että kuljettajalla on vain linja-autonkuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus, ei linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä. Jos linja-auton kyydissä olisi lapsia, olisi heidän edunvalvojillaan oltava sama tieto.

4 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä. Säännökset vastaisivat ammattipätevyyslain 8 ja 9 §:n säännöksiä.

5 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys. Pykälän 1 momentissa vakinaista asuinpaikkaa koskeva viittaus tarkistettaisiin EU:n lainsäädännön muutosten takia koskemaan ajokorttidirektiiviin sisältyvää määrittelyä. Vakinaisen asuinpaikan määrittely olisi ennallaan.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät säännökset perustason ammattipätevyuden suoritustavasta. Peruskestoisen 280 tunnin koulutusta koskevasta vaatimuksesta siirryttäisiin koevaihtoehtoon, jossa osaaminen vastaava osoitettaisiin pelkästään näyttökokeilla. Näyttökokeiden läpäisemiseen tarvittavan osaamisen hankkimistapaa ei enää säänneltäisi, vaan se olisi vapaasti hankittavissa. EU:n lainsäädännön mahdollistama perustason ammattipätevyuden hankkiminen nopeutetulla koulutuksella pysytettäisiin aikuisikäisten keinona päästä nopeammin kiinni ammattiin. Nopeutetulla koulutuksella ei edelleenkään voisi alentaa ajokortin saamisen vähimmäisikää, vaan näyttökokeilla saavutettava ammattipätevyys olisi jatkossa peruste C-luokan kuorma-autokortin saamiseen 18-vuotiaana ja D-luokan linja-autokortin saamiseen 21-vuotiaana. Linja-auton kuljettajien kohdalla olisivat myös alemmat ikäraajat edelleen sovellettavissa vähimmäisikää koskevan pykälän mukaisesti. Näyttökokeilla tai nopeutetulla koulutuksella saavutettu ammattipätevyys pidettäisiin edelleen voimassa jatkokoulutuksella. Ammattipätevyuden viiden vuoden voimassaoloaika olisi ennallaan.

Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin EU:n matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta myötä linja-auton kuljettajille tuleva koulutusvaatimus. Oppiaineiden osaaminen olisi osoitettava näyttökokeen yhteydessä tai nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä. Oppiaineet käsitelisivät erilaista vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta, kuten vammaisuuden ja avuntarpeen tunnistamista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Tarkemmat vaatimukset on perusteltua antaa valtioneuvoston asetuksella, koska vaatimuksilla on vaikutuksia opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan ammatillisiin tutkintoihin sekä Puolustusvoimien koulutustoimintaan.

6 §. *Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen näyttökokeella.* Pykälään sisältyisivät näyttökokeita koskevat säännökset ammattipätevyyttä koskevan direktiivin vaatimusten mukaisesti. Pykälän 1 momentin mukaan näyttökoe koostuisi teoriakokeesta ja käytännön kokeesta, jonka toteutuksessa olisi varaa kansalliseen sääntelyyn. Kokeiden sisältönä olisi ammattipätevyysdirektiivissä määritelty oppiaineiden luettelo, joka nykyisin on muodostanut koulutusvaihtoehdon oppiaineiden perustan. Asiallisesti osaamisvaatimukset pysyisivät ennallaan. Kokeiden suorittamisesta annettava todistus käynnistäisi direktiivin vaatimusten mukaisesti viisivuotisen ammattipätevyuden.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät tarkemmat säännökset teoriakokeen toteutuksesta ja vähimmäiskestosta. Momenttiin sisältyisi myös säännös ammatin vaihtajilta vaadittavasta osaamisesta ja se olisi asiallisesti ennallaan. Ammatinvaihtajia koskeva hyvitys koskisi vain teoriakoetta, jonka 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 3 momenttiin sisältyisivät säännökset käytännön kokeesta ja sen vähimmäiskestosta. Ajokokeessa pääpaino olisi kuljettajan turvallisuusperusteisessa ajokäyttäytymisen arvioimisessa, minkä edellytettäisiin tapahtuvan monipuolisesti erilaisissa liikenneympäristöissä ja kuljettajalle kuuluvissa tehtävissä. Direktiivissä edellytetään ajokoe mahdollisuuksien mukaan toteuttavaksi erilaisilla taajamassa ja sen ulkopuolella olevilla teillä, vilkkaukseltaan vaihtelevissa liikenneolosuhteissa ja -tilanteissa sekä erilaisissa ongelmakohdissa, joita kuljettaja todennäköisesti kohtaa työssään. Momenttiin sisältyisivät myös ne arviointikohteet, jotka direktiivissä edellytetään nimenomaisesti sisällytettäväksi käytännön kokeeseen. Ne koskisivat ajoneuvon turvallista ja käyttötarkoituksenmukaista kuormitusta sekä henkilöliikenteessä myös matkustajien turvallisuuden ja mukavuuden huomioon ottamista. Lisäksi ne koskisivat rikollisuuden ja salamatkustuksen ehkäisemistä, kuljettajan fyysisten riskitekijöiden tunnistamista ja ennalta ehkäisemistä sekä hätätilanteissa toimimista lisävahinkojen estämiseksi. Ajokoe kattaisi valtaosan käytännön kokeesta.

Ajokoetta voitaisiin kuitenkin lyhentää 4 momentin mukaisesti liikenteen ulkopuolisella alueella tai simulaattorilla toteutettavalla osiolla. Arvioinnin kohteena olisi siinä direktiivin mukaan oltava ajaminen ja ajoneuvon hallinta kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaikeissa olosuhteissa vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan. Ajokokeen lyhentämisen edellytyksenä olisi, että suoritus olisi hyväksytty. Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä osion vaatimuksista ja suorituksen hyväksi lukemisesta ajokokeen kestossa. Direktiivissä edellytetään osiossa olevalta simulaattorilta korkeatasoisuutta, minkä takia virastolle annettaisiin myös valtuus simulaattoreiden teknisiä vaatimuksia koskevien määräysten antamiseen, jotta tämä laatuvaatimus tulisi huomioitua.

Pykälän 5 momentin mukaan käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon olisi täytettävä tutkintoajoneuvon vaatimukset. Simulaattorin vaatimuksen on korkeatasoinen simulaattoria ilman tarkempia määrittelyjä. Ammattipätevyys on raskaimpien ajokorttiluokkien ikävaatimusten alentamisen edellytys, mistä syystä se tulisi suorittaa ennen ajokorttitutkintoa. Tämän vuoksi käytännön ajokokeeseen tulevalta ei edellytettäisi ajo-oikeutta. Ellei ajo-oikeutta olisi, sovellettaisiin kokeessa ajo-opetusta koskevia säännöksiä. Kokeiden perusteet vahvistaisi Liikenteen turvallisuusvirasto ja näitä perusteita olisi noudatettava ammattipätevyuden tuottavia kokeita järjestettäessä ja toteutettaessa. Momenttiin sisältyisi myös valtuus liikenneyrittäjäkoulutuksella saavutetun osaamisen hyväksi lukemisesta, mikä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyvää sääntelyä.

7 §. *Perustason ammattipätevyyskoulutuksen saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella.* Pykälän 1 ja 2 momenttiin sisältyvä nopeutetulla koulutuksella tapahtuvan ammattipätevyuden saavuttamista, koulutuksen

kestoa ja sisältöä koskeva sääntely olisi asiallisesti ennallaan. Pykälän 3 momentin mukaan koulutuksessa noudatettavat opetus suunnitelmat ja nopeutettuun koulutukseen liittyvän teoriakokeen perusteet vahvistaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Momenttiin sisältyisi säännös ajo-opetuksen toteutuksesta ajokorttiopetuksen mukaan, jos pätevyyttä suorittavalla ei olisi kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeutta, olisi ennallaan. Momenttiin sisältyisi myös valtuus oppituntia koskevien tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella erotuksena direktiiviin perustuvista kokeen kestoa koskevista vaatimuksista. Momenttiin sisältyisi myös valtuus aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai liikenneyrityskoulutuksen hyväksilukemiseen.

8 §. Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa. Laajempaan ammatilliseen koulutukseen liittyvää sääntelyä tarkistettaisiin koulutusvaihtoehdosta koevaihtoehtoon siirtymisen takia. 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 kokeet voitaisiin sallia suoritettaviksi vaiheittain muuhun koulutukseen sovitukseksi. Säännöksen taustalla on direktiivissä säänneltyä 280 ja 140 tunnin ammattipätevyyskoulutusta laajempi koulutus, koska kyseisiä koulutuksia suorittaville ei ole sallittu ajamista ilman ammattipätevyyttä koulutuksen aikana ennen ammattipätevyyden saavuttamista. 1 momentissa edellytettäisiin kysymyksessä olevan paitsi opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla annettava ammatillisen tutkinnon suorittamiseen valmistava ammatillinen kuljettajakoulutus, myös muun koulutuksen antajan muulla perusteella, esimerkiksi oppisopimuksella, antama vastaava tutkinnon suorittamiseen valmistava ammatillinen kuljettajakoulutus. Tällöin näyttökokeet voitaisiin suorittaa vaiheittain ja koulutuksessa olevalle antaa hyväksymisasiakirja koulutuksen aikaisia ajoja varten.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä kuljettaa ammattipätevyyttä edellyttävää ajoneuvoa hyväksymisasiakirjalla ammatillisen kuljettajakoulutuksen aikana ennen ammattipätevyyden saavuttamista. Menettely vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyvää menettelyä näyttökoevaihtoehtoon sovitettuna. Koulutuskeskuksen antama hyväksymisasiakirja edellyttäisi kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeutta ja vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä.

Pykälän 3 momentin mukaan hyväksymisasiakirjan antamisen edellytyksenä olisi edelleen, että koulutuskeskus arvioi kuljettajan osaamisen ja hyväksyy sen pohjalta kuljettajana toimimisen. Hyväksymisasiakirja antaa oikeudet kuljetuksiin sekä koulutuksen aikana että koulutusjaksojen välisenä loma-aikana. Ammattipätevyysdirektiivi antaa vain näyttökoemallilla saavutetun ammattipätevyyden kautta mahdollisuuden ajokortin ikävaatimusten alentamiseen C- ja D-luokissa. Vaatimuksena kuitenkin on, että ammattipätevyys on suoritettu. Tämä edellyttää ammattipätevyyden suorittamista ennen ajokorttitutkintoa, jotta tutkintoon voisi päästä alemmaa vähimmäisikävaatimusta noudattaen. Ammatillisen tutkintokoulutuksen joustavan järjestämisen mahdollistamiseksi ajokorttisäännöksiin sisällytettäisiin kuitenkin edelleen mahdollisuus tutkintoon pääsyyn ennen ammattipätevyyden saavuttamista, jos henkilö olisi 1 momentissa tarkoitettussa kuljettajakoulutuksessa, jonka yhteydessä tämä kelpoisuus saavutettaisiin. Saatava ajo-oikeus olisi kuitenkin tällöin sidoksissa vain hyväksymisasiakirjalla suoritettaviin ajoihin ennen näyttökokeiden suorittamista 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 ja kokeen vastaanottajat.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin koulutuskeskukseksi hyväksymisen perusteista ja koulutuksista, joiden antamista varten koulutuskeskuksia voitaisiin hyväksyä. Ammattipätevyyskoulutusta antavien koulutuskeskusten vaatimukset tulevat ammattipätevyysdirektiivistä. Lähtökohtaisesti tämä koskisi nopeutetulla koulutuksella annettavaa ammattipätevyyskoulutusta. Myös näyttökokeiden suorittaminen edellyttäisi koulutusta kokeiden edellyttämän osaamisen saavuttamiseksi. Myös tähän koulutukseen olisi perusteltua voida hyväksyä koulutuskeskuksia. Mahdollisuus hyväksymisasiakirjalla ajamiseen edellyttäisi koulutuskeskuksen antamaa lupaa, mikä puoltaisi koulutuskeskusten hyväksymistä näihin koulutuksiin. Kouluttajina voisivat edelleen olla Opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla ammatillista kuljettajakoulutusta järjestävät sekä, Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä autokoululuvalla raskaan kaluston ajokorttikoulutusta järjestävät toimijat.

Pykälän 2 momentin mukaan jatkokoulutuksen antajiksi voitaisiin edelleen hyväksyä myös muita toimijoita, joilla olisi edellytykset jatkokoulutuksen antamiseen.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät toimivaltasäännökset koulutuskeskusten hyväksymisessä. Toimivaltasäännökset olisivat asiallisesti ennallaan. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi autokoululuvalla toimivat ja puolustusvoimien yksiköt. Opetus- ja kulttuuriministeriö omalla koulutuksen ja tutkintojen järjestämisluvalla toimivat koulutuksen järjestäjät. Hyväksyminen annettaisiin toistaiseksi, jolleivät 2 momentissa tarkoitettut luvat olisi määräaikaista. Siinä tapauksessa myös hyväksyminen annettaisiin lupaa vastaavaksi ajaksi. Autokoululuvat myönnetään olemaan toistaiseksi voimassa. Momenttiin sisältyisi myös koulutuskeskukseksi hyväksytyyn velvollisuus ilmoittaa annettuja tietoja koskevista muutoksista.

Koulutuskeskusten hyväksymisen yhteydessä hyväksyttäisiin myös koulutuksiin liittyvien kokeiden vastaanottajat. Koulutuksissa olisi noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamia opetussuunnitelmia ja tutkintojen perusteita ja jatkokoulutusta annettaessa koulutusohjelmia. Viranomaiset vastaisivat hyväksymisensä koulutuskeskusten ja kokeiden vastaanottajien valvonnasta.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisivät vastuusäännökset kokeiden järjestämisestä ja todistusten antamisesta, jotka oikeuttaisivat ammattipätevyyskortin tai ajokorttimerkinnän tekemiseen saavutetun ammattipätevyuden osoittamiseksi liikenteessä. Kokeen vastaanottajaksi hyväksytyt vastaisi kokeiden järjestämisestä ja antaisi hyväksytyyn kokeen suorittaneelle siitä todistuksen.

Pykälän 5 momenttiin sisältyisivät säännökset koulutuskeskusten vaatimuksista. Koulutuskeskukseksi hyväksyminen tapahtuisi hakemuksesta ja hakemuksessa olisi annettava ne tiedot, joiden perusteella voitaisiin arvioida vaatimusten täyttyminen. Hakemuksessa olisi myös annettava tiedot järjestettävästä koulutuksesta ja sen toteuttamisesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tiedoista, joiden olisi ilmentävä hakemuksesta.

11 §. *Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja –välineet.* Pykälän sääntely vastaisi ammattipätevyyslakiin perustuvaa sääntelyä.

12 §. *Koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen.* Pykälä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä.

13 §. *Ammattipätevyuden osoittaminen.* Pykälä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä. Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin ammattipätevyuden voimassaolon alkamisajankohtaa. Kokeen hyväksytystä suorittamisesta annettava todistus aloittaisi viisivuotiskauden.

14 §. *Erityisiä säännöksiä ammattipätevyuden osoittamisesta.* Pykälä vastaisi ammattipätevyyslakiin sisältyviä säännöksiä. Pykälässä tarkennettaisiin kuitenkin sanamuotoa ammattipätevyyskortin pääasiallisen toimi-

tustavan 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 päivitettyllä kuljettajatodistuksen viittauksella EU:n lainsäädäntöön. Säännös on aiemmin sisältynyt asetustasolle.

16 §. Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys. Puolustusvoimissa ammattipätevyden suorittamiseen liittyvä koulutus ja osaamista mittaavat kokeet yhteen sovitetaan varusmiespalvelukseen sisältyvän muun koulutuksen kanssa. Koulutuksessa huomioidaan myös Puolustusvoimien kuljetuksia koskevat, kuljetusten luonteesta johtuvat erityistarpeet ja -ehdot. Pykälän 1 momentissa todettaisiin, että ammattipätevyuden voisi saavuttaa myös Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Ammattipätevyysdirektiiviä ei sovelleta Puolustusvoimien tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa. Siltä osin kuin Puolustusvoimissa annettu koulutus täyttää ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset, on Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys tunnustettava ammattipätevyysdirektiivin mukaiseksi, ja Liikenteen turvallisuusviraston on merkittävä ammattipätevyys V osassa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin sekä myönnettävä ammattipätevyuden osoitukseksi ammattipätevyyskortti tai tehtävä asianmukainen merkintä ajokorttiin.

Koska Puolustusvoimissa ammattipätevyuden saavuttaminen on edellä kuvatulla tavalla yhteen sovitettu Puolustusvoimien antamaan koulutukseen, esitetään, että tarkemmat säännökset asiassa annettaisiin Puolustusministeriön asetuksella.

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 yrittäjäkuljettajia koskevan työaikalain 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 suuntautuviissa 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 säädösviitaukset. Vaatimus pysyvistä 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 §. Ajopiirturikorttien peruuttaminen. Pykälä vastaa tieliikennelain 92 d §:ää. Pykälään tehtäisiin uuden ajopiirturiasetuksen mukainen muutos säädösviitaukseen ja muutettaisiin Verohallituksen nimi Verohallinnoksi. Pykälän 5 momentissa tarkoitettu asetus on sama kuin edellisessä pykälässä.

5 §. Kuljettajan velvollisuus ajopiirturin käyttöön. 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, säilytettäisiin nykyisellään, jotta kuljetusyrityksellä on mahdollisuus järjestää työvuorot niin, että säädetyt 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.

6 §. Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä. Pykälä vastaa asiallisesti tieliikennelain 92 g §:ää. Ajopiirturiasetuksen 33 artiklassa on säädetty kuljetusyrityksen vastuusta ajopiirturin käyttämisessä. Sen 1-kohdan mukaan kuljetusyritykset ovat vastuussa sen varmistamisesta, että kuljettajat käyttävät asianmukaisesti ajopiirturia. Samanlainen määräys on AETR-sopimuksen 10 artiklassa. Näiden määräysten täytäntöön panemiseksi 3 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 ajoneuvoyksiköstä ja kuljettajakortista kopioidaan kaikki tiedot jäsenvaltion määräämin väliajoin ja että olennaiset tiedot kopioi-

daan useammin sen varmistamiseksi, että kaikki tiedot sen toteuttamista tai sen lukuun toteutetuista toimista kopioidaan.

7 §. *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 tarkoitetut 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.

8 §. *Digitaalisen ajopiirturin tietojen käsittely korjaamalla.* Pykälä vastaa tieliikennelain 92 i §:ää. Sanamuotoon ei ehdoteta muutosta.

9 §. *Valvontaviranomaisen tiedonsaantioikeus.* Pykälä vastaa tieliikennelain 92 j §:ää. Sanamuotoon tehdään vain tämän lakiesityksen pykäliin ja uuden ajopiirturiasetuksen artiklaan tarvittavat säädösviittausten muutokset.

Pykälän 3 momentissa tarkoitetut tarkemmat säädökset on annettu ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 7b §:ssä (714/1996) ja koskevat poliisin ja työsuojeluhallinnon vastuualueita tarkastuksissa.

10 §. *Yrittäjäkuljettajan viikoittainen enimmäistyöaika.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajan työaikalain 3 ja 4 §:ää, niiden sanamuotoa muuttamatta.

11 §. *Yrittäjäkuljettajan yötyö.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajien työaikalain 5 ja 6 §:ää, niiden sanamuotoa muuttamatta.

12 §. *Yrittäjäkuljettajan työajan tauot.* Pykälä vastaa yrittäjäkuljettajien työaikalain 7 §:ää, sen sanamuotoa muuttamatta.

13 §. *Yrittäjäkuljettajan työajan valvonta.* 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 neuvoston 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, muoseoliikenteen 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 rautatie-laista osaksi lakia liikenteen palveluista. Pykälän 1 momentin 1 kohdassa viitattaisiin rautatielain 4 §:ssä tarkoitettuun turvallisuustodistukseen, 2 kohdassa viitattaisiin rautatielain 10 §:n sijasta tämän luvun 2 §:ään,

3 kohdassa viitattaisiin rautatielain 26 §:ään, 3 kohdassa rautatielain 30 §:ään ja 2 momentissa rautatielain 90 §:ään.

2 §. Toimiluvan myöntämisen edellytykset. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain 12 §:ää. Pykälässä säädetään niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä Liikenteen turvallisuusviraston on toimilupaviranomaisena 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 täytyessä. 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 liikennejohtotehtäviin määrätyt henkilöt olisivat jättäneet noudattamatta voimassa olevia työehtosopimuksia. Lisäksi pykälän 1 momentin 1 kohdassa viitattaisiin tämän luvun 3 §:ään ja 6 kohdassa rautatielain 90 §:ään.

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 säädetty 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.

6 §. Rautatievastuuasetuksen soveltaminen. Pykälä perustuu rautatiekuljetuslain (1119/2000) 8 a §:ään. Ehdotetun 2 momentin sanamuoto poikkeaisi voimassa olevasta säännöksestä siten, että Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdyshäilyliikenteen 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. Luettelossa mainituilla rataosuuksilla ei sovelleta tiettyjä rautatievastuuasetuksen säännöksiä.

Pykälä liittyy siis EU:n rautatieliikenteen matkustajanoikeuksia koskevien säännösten soveltamiseen. Koska matkustajan oikeuksia koskevat kansalliset säännökset ehdotetaan koottavaksi tähän lakiin, myös tämä rauta-

tieliikennettä koskeva soveltamisalarajaus ehdotetaan siirrettäväksi. Vastaavasti rautatiekuljetuslain 8 a§ ehdotetaan kumottavaksi.

7 §. 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 osuuksien kanssa.

1 §. Kaupunkiraideliikenne. Luvun 1 §:ssä määriteltäisiin kaupunkiraideliikenne ja säädettäisiin luvun soveltamisalasta. Säännös vastaisi soveltuvin osin 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 rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettua lakia (1664/2009, jäljempänä kelpoisuuslaki) ei lain 2 §:n 4 momentin mukaan sovelleta metro-, raitiovaunu- ja pikaraitiotiejärjestelmiin. 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 rautatiejärjestelmässä rataverkon haltijalta ja rautatieliikenteen harjoittajalta vaadittavaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Liikenteenharjoittajan olisi 2 kohdan mukaan osoitettava, että se voi turvallisuusjohtamisjärjestelmällään varmistaa turvallisen liikenteen harjoittamisen. Käytännössä liikenteenhar-

joittajan olisi osoitettava vaatimuksen täytyminen 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 säädetyt rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnettävän toimiluvan täsmennetyt 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 tarkoitetun 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 veloitettaisiin 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 veloitettaisiin osoittamaan ilmoituksessa, että se täyttää 2 §:ssä säädetyt vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto ei antaisi lupaa tai muuta hyväksyntää, mutta se voisi ilmoituksen perusteella todeta, täyttääkö liikenteenharjoittaja toiminnan harjoittamiselle säädetyt edellytykset.

Liikenteenharjoittaja veloitettaisiin 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 käsitte-lyä varten. Virasto voisi tarvittaessa pyytää sanottuja tietoja myös IV osan 2 luvun 2 § tarkoitetun 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. Ulosottokaaren (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 turvallisesta 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. Virasto määritteli vähimmäisturvallisuustason yhteistyössä liikenteenharjoittajien kanssa. Turvallisuustavoitteissa kysymyksessä olisi ensisijaisesti liikenteenharjoittajille asetettavista laadullisista turvallisuustavoitteista, jotka perustuisivat liikennetapahtumista saataviin tietoihin ja niiden arviointiin. Kaupunkiraideliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet asetettaisiin pääosin laadullisina tavoitteina.

6 §. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälä vastaisi kaupunkiraideliikennelain 7 §:ää. Pykälässä säädettäisiin 3 §:ssä liikenteenharjoittajalta edellytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän pääasiallisesta sisällöstä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkoituksena on ohjata organisaation toiminnan turvallisuutta ja riskien hallintaa. Turvallisuusjärjestelmä määriteltäisiin pykälän 1 momentissa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä 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. Liikenteenharjoittajan ylin johto vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä. Ylin johto velvoitettaisiin 2 momentissa vastaamaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta käyttöönottamisesta ja ylläpitämisestä johtamaan 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 soveltuvien 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 soveltuvien osin niitä kelpoisuusvaatimuksia, jotka edellytetään rautatiejärjestelmässä liikkuvan kaluston kuljettajan tehtäviä hoitavilta kelpoisuuslain 5 §:ssä.

Kaupunkiraideliikenteessä kuljettajan tehtävää hoitavalta vaadittaisiin 2 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 6 momentin nojalla muista kelpoisuusvaatimuksista tarkemmat määräykset.

Pykälän 3 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 veloitettaisiin varmistamaan, että pykälän 1 momentissa tarkoitettussa kuljettajan tehtävässä aloittava henkilö käy lääkärintarkastuksessa ennen kuin hän aloittaa tehtävänsä. Sen jälkeen kuljettajan tehtävää hoitava veloitettaisiin käymään säännöllisesti lääkärintarkastuksessa. Jos kuljettajan tehtävää hoitava laiminlöisi lääkärintarkastuksensa, liikenteenharjoittajalla olisi 4 momentin nojalla oikeus siirtää hänet muihin tehtäviin, joiden hoitaminen ei edellyttäisi pykälässä tarkoitettua kelpoisuutta.

Pykälän 5 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 6 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkemmat määräykset kelpoisuutta ja terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja lääkärintarkastuksista ja siitä, kuinka usein kuljettajan tehtäviä hoitavan on osoitettava kelpoisuutensa. Virasto voisi valtuutuksen nojalla määrätä muun muassa, kuinka usein kuljettajan tehtävää 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 vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä 23 päivänä lokakuuta 2007 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2007/59/EY, jäljempänä *veturinkuljettajadirektiivi*. Veturinkuljettajadirektiivi on nykyisin pantu täytäntöön rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetulla lailla (1664/2009), jäljempänä *kelpoisuuslaki*. 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.

Sääntelyä kevennettäisiin siten, että lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista määrättäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä. Rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista annettu valtioneuvoston asetus (11/2013) kumoutuisi.

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 perusteella 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. Liikkuvan kaluston 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 haakeutuviin. 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 perusteluun, 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 tarkentaisi 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 liikennöintimenettelyissään varmistaa, että rajoitetulla alueella voi toimia vain yksi toimija kerrallaan. 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 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 turvallisuusjohtamisjärjestelmässään määrittämät kelpoisuusvaatimukset. Rautatieliikenteen harjoittajan, jolla on palveluksessaan tai toiminnassaan mukana kohdassa tarkoitettuja kuljettajia, täytyy kuvata toiminta turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ja määrittellä tehtävässä tarvittava kelpoisuus sekä tehtävässä noudatettavat säännöt toimintaan liittyvät riskit huomioiden. Liiken-

teen 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 rata-verkon osalta. Kohdan mukaista rajausta voisi soveltaa myös valtion rataverkolla niissä tilanteissa, kun rata-verkon 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 rautatiera- ja -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 seuranta varten seurantajärjestelmä. Velvoite perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 18 artiklan 1 kohdan toiseen kappaleeseen, joka sisältää vaatimuksen kuljettajien seurantajärjestelmästä.

Rautatielaissa 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 (TRA-FI/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 todennettavissa.

Lupakirjan myöntää rautateiden turvallisuudesta 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798, jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*, 16 artiklassa tarkoitettu turvallisuusviranomaisena, 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.

Liikenteen turvallisuusviraston olisi 3 momentin mukaan julkistettava luvan saamiseksi noudatettava menettely. Momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 14 artiklan 1 kohdassa toimivaltaiselle viranomaiselle säädetty velvoite lupakirjan saamiseksi noudatettavan menettelyn julkistamisesta.

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 hyväksytyt suorittamisen sijasta edellytettäisiin kuljettajan lupakirjaa varten valmistavan koulutuksen ja lupakirjaa varten annettavan näytön hyväksytyä suorittamista. Pykälässä ei enää säädettäisi kuljettajan enimmäisiästään. Jos kuljettaja muutoin täyttäisi tehtävää koskevat terveydentilavaatimukset ja muut kelpoisuusvaatimukset, ja asianomainen rautatieliikenteen harjoittaja pitäisi henkilöä kelpoisena kuljettajan tehtävään, hän voisi nykyisen enimmäisiään 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 veturinkuljettajadirektiivin 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 näytön vastaanottajalta todistuksen lupakirjaa koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta. Näytöön 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 koe. Liit-

teessä IV asetetaan kuljettajien koulutuksen yleiset tavoitteet sekä ne osaamisalueet, jotka liikkuvan kaluston 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 (TRAFI/205384/03.04.02.00/2016).

Hakijalta vaadittaisiin 1 momentin 4 kohdassa myös Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän lääkärin (*rautatielääkäri*) antama lääkärintaus terveydentilaa koskevien vaatimusten täyttymisestä 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 tämän lain VI osan 2 luvun 8 §:ssä tarkoitettuun huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä tarkoitettuun rikokseen tai rikoslain 23 luvussa tarkoitettuihin liikenne rikoksiin. Rikostietoja tarvittaisiin hakijan hyvämaineisuuden ja kelpoisuuden arviointia varten. Liikkuvan kaluston kuljettajaksi hakevan vastuulla voi olla suurten ihmisjoukkojen kuljetusten turvallisuus. Pääteiden 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 pääteiden ongelmakäytöstä tai muusta vastuuttomasta käyttäytymisestä liikenteessä. Näin ollen rautatieliikenteen liikkuvan kaluston 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 säännöksiä ja olisivat linjassa rautatieyritysten edellyttämän nollatoleranssin mukaisen nuhteettomuusvaatimuksen kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto veloitettaisiin 3 momentissa ratkaisemaan lupakirjan myöntämistä koskeva hakemus kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitettut 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.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 4 momentin valtuutussäännöksen nojalla antaa tarkemmat määräykset lupakirjan hakemisesta ja uusimisesta. 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 annettussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010. Koska komission asetus sisältää nykyisin säännökset lupakirjan kielestä, muodosta ja sisällöstä, 4 momentin valtuutussäännökseen ei sisällytettäisi valtuutta antaa niitä koskevia tarkempia määräyksiä.

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.

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 pois 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 määräjain 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 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan olisi järjestettävä kuljettajilleen täydennyskoulutusta, jolla varmistetaan 1 momentissa tarkoitetun ammatillisen osaamisen ylläpito. Koulutusta olisi annettava muun ohella turvallisuusriskien muuttuessa turvallisuusjohtamisjärjestelmässä tapahtuneista muutoksista. Tarkoituksena on korostaa kunkin rautatieliikenteen harjoittajan omaa vastuuta henkilöstönsä osaamisen ylläpitämisestä turvallisuusjohtamisjärjestelmässään.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin luvan uusimisesta. Luvan uusimiseen sovellettaisiin mitä luvan myöntämisestä säädetään. 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.

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 kelpoisuuslain 19 §:ää, jossa on säännökset kelpoisuuslaissa tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä sekä turvamiehen ja turvalaitteiden asennus- ja huoltotehtäviä hoitavien yleisistä terveydentilaa koskevista vaatimuksista. Pykälässä tarkoitetun lääkärintodistuksen antaisi rautatiealan asiantuntijalääkäri 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 lääkärintarkas-

tuksissa. Riittävien terveydellisten toimintaedellytysten olemassaolo olisi osoitettava voimassa olevalla rautatielääkäriin 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 tarkoitettuja lääkkeitä.

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 rautatielääkäriin hyväksytyä niiden käytön kuljettajan tehtäviä hoidettaessa. Hyväksyminen voitaisiin antaa esimerkiksi lääke- ja lääketieteellisen tutkimuksen, lääkemääräyksellä tai muussa kirjallisessa muodossa.

Jos kuljettajan tehtäviä hoitava henkilö on jonkun muun lääkärin kuin rautatielääkäriin hoidossa ja hän saa momentissa tarkoitettujen lääkemääräyksen muulta kuin rautatielääkäriltä, on erityisen tärkeää, että asia saateetaan rautatielääkäriin 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 liikenneturvallisuuksiin on yleisesti tunnettu. Kuljettajan tehtäviä hoitavat henkilöt osaavat ottaa asian huomioon. Myös lääkärit tuntevat merkinnän merkityksen suhteellisen yleisesti.

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 hoitamisesta 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 määrittellä tarkemmin, milloin kuljettajan kyky toimia tehtäväs-

sä 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 lääkärintarkastuksessa. 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 saattavat haitata tehtävän hoitamista, ei saisi hoitaa kuljettajan tehtävää.

8 §. Lääkärintarkastukset. Pykälässä säädettäisiin kuljettajalle tehtävistä lääkärintarkastuksista. Kuljettajan terveydentila arvioitaisiin lääkärintarkastuksessa. Tässä pykälässä tarkoitettujen lääkärintarkastusten olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteessä II määrätyt 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 lääkärintarkastuksen ennen kuin hän aloittaa tehtävässään, joksi luetaan myös tehtävään liittyvät harjoittelu- ja koulutusjaksot. 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 lääkärintarkastus 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.

Lääkärintarkastus 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 lääkärintarkastukseen, jos hän tietää tai epäilee, että hänen terveydentilansa ei täytä lain mukaisia terveydentilavaatimuksia. Erityiseksi syyksi lääkärintarkastuksen tekemiseen katsotaan se, että kuljettaja on ollut osallisena rautatieliikenteessä tapahtuneessa onnettomuudessa tai onnettomuuden vaaratilanteessa tai tilanteessa, jossa liikenneturvallisuus rautatieliikenteessä on muutoin vaarantunut. Lääkärintarkastus 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 asetetut terveydentilavaatimukset. Todistuksessa rautatielääkäri määrittelee kuljettajan terveydentilallisen 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. Kuljettaja voisi nykykäytännön mukaan valita lääkäriin. Rautatieliikenteen harjoittajalla olisi myös oikeus ohjata kuljettaja valitsemalleen rautatielääkärille.

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 laiminlyömisestä vaikuttaa rautatieturvallisuuteen. Terveydentilaa on silloin seurattava tiheästi 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 arvion 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 tarkoitettu 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. Tehtävänä pidettäisiin myös tehtävään liittyviä harjoittelu- ja koulutusjaksoja, koska veturinkuljettajakoulutukseen 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 rautatielääkärin tai rautatieliikenteen harjoittajan arvion perusteella on syytä epäillä, että kuljettajalla ei enää ole psykologisia valmiuksia tehtäviensä hoitamiseksi. Kuljettajilta ei edellytetä määrääjain tapahtuvia psykologisia tarkastuksia, sillä määrääjain 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 veturinkuljettajadiirektiivin 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 (TRAFI/8037/03.04.02.02/2012). Määräys on tarkoitus uudistaa lain uudistamisen yhteydessä.

10 §. *Toimintakyvyn heikkeneminen.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 22 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nollatoleranssista. Kuljettajan tehtävää ei saisi momentin mukaan hoitaa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena. Vastaava säännös ilmaliikenteessä on ilmailulain 170 §:n 1 momentissa.

Rikoslain 23 luvun 7 §:ssä säädetään junaliikennejuopumuksesta. Pykälän mukaan se, joka ohjaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuden 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 junaturvallisuuden 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, puhumattakaan muusta huumausainesta, 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 junaturvallisuuden liittyvissä tehtävissä on kyse monipuolisesta keskushermoston koordinoitua vaativasta toiminnasta, joten on perusteltua vaatia, että näissä tehtävissä toimivat eivät missään olosuhteissa työskentele alkoholin tai muun huumausaineen aiheuttaman vaikutuksen alaisena ja siten vaarana suurten ihmisjoukkojen turvallisuutta ja henkeä.

Nollatoleranssin todentaminen edellyttäisi verikoetta, mutta tällaiseen henkilökatsastukseen ei ole nykyisellään mahdollista pakkokeinoinlain (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 turvatus henkilökohtaisen vapauden ja koskemattomuuden suojan tai 10 §:ssä turvatus yksityisyyden suojan näkökulmasta olevan riittäviä edellytyksiä. Nollatoleranssista säättäminen kelpoisuuslaissa on kuitenkin katsottu perustelluksi, koska rautatieyritykset edellyttävät jo omien turvallisuuden hallintajärjestelmiensä ja kansainvälisen sääntelyn puitteissa nollatoleranssia.

Pykälän 2 momentin mukaan kuljettajan tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta. Vastaava säännös ilmaliikenteessä on ilmailulain 170 §:n 2 momentissa.

11 §. Lisätodistus. Liikenteen palveluista annettavan lain II osan 7 luvun 11 §: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 säädetty 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 kuljettamaan vaihtovetureita, kunnossapitoon tarkoitettuja kalustoyksiköjä ja muita vaihtotyöhön käytettäviä vetureita ja luokan B lisätodistus tavarajäsenliikenteessä käytettäviä junia. 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. Kuljettaja veloitettaisiin pitämään lisätodistus mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa.

12 §. 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 veloitettaisiin 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 kul-

jettavia henkilöitä. Rautatieliikenteen harjoittaja myöntäisi momentin 1 kohdan mukaan palveluksessaan tai toiminnassaan mukana olevalle kuljettajalle lisätodistuksen, jos kuljettaja on suorittanut oppilaitoksen tai kouluttajan 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 liikennöntikieli 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 liikennöntikieltä puhuvalta. Veturinkuljettajadirektiivin 12 artiklassa määritellään lisätodistuksen hakijalta 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 mittaavalla 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. 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).

Veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI 8 kohtaa on tarkennettu uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY muuttamisesta kielitaitovaatimusten osalta 1 päivänä kesäkuuta 2016 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). Komission direktiivien liitteillä korvataan veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI 8 kohta. 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 tuntemaan rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Kuljettaja olisi koulutettava rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmään siltä osin kuin turvallisuusjohtamisjärjestelmässä määritetään rautatieliikenteen harjoittajan toiminnassa suoritettavissa asianomaisissa kuljettajan tehtävissä vaadittava osaaminen. Veturinkuljettajadirektiivin 13 artiklan 3 kohdan mukaan rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija antaa hakijalle rautatieturvallisuusedirektiivin mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä koskevan koulutuksen.

Vakiintuneen käytännön mukaan lisätodistus on annettu koko rataverkolle. Rautatieliikenteen harjoittaja voisi kuitenkin tarvittaessa myöntää lisätodistuksen vain osalle rataverkkoa. Esimerkiksi 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 valtuutussäännöksen nojalla antaa tarkemmat määräykset lisätodistuksen hakemisesta, myöntämisestä, päivittämisestä ja raukeamisesta. Lisäksi virasto voisi 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 valtuutussäännökseen 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.

13 §. *Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 12 a ja 12 b §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan lisätodistus olisi voimassa toistaiseksi, jollei kuljettajan palvelussuhde ole päätynyt, ja kuljettaja on osallistunut pätevyytään ylläpitäviin koulutuksiin sekä suorittanut 2 momentissa tarkoitettut kokeet. Lisäksi lisätodistuksen voimassaolon edellytyksenä pykälän 3 momentin mukaan olisi, että kuljettajalla on voimassa oleva lupakirja. Rautatieliikenteen harjoittaja velvoitettaisiin antamaan pyydettäessä kuljettajalle lisätodistuksen oikeaksi todistettu jäljennös veturinkuljettajadirektiivin 6 artiklan 2 kohdan vaatimusten mukaisesti. Kuljettaja tarvitsisi jäljennöstä muun muassa siirtyessään toisen rautatieliikenteen harjoittajan palvelukseen. Hän voisi osoittaa jäljennöksellä 12 §:n 1 momentissa tarkoitettua osaamisensa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuljettajan lisätodistuksen voimassapitämisestä. Säännökset perustuisivat veturinkuljettajadirektiivin 16 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään lisätodistuksen voimassa pysymisen perusteista, sekä määräaikaisten kokeiden uusimista koskevaan veturinkuljettajadirektiivin liitteeseen VII, jossa säädetään säännöksissä tarkoitetuista määräajoista. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi järjestettävä kuljettajalle 2 momentissa tarkoitettut kokeet. Kuljettajan olisi lisätodistuksen voimassa pitämiseksi momentin 1 kohdan mukaisesti suoritettava hyväksytysti kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn liikkuvan kaluston kuljettamisen tuntemusta koskeva koe ja momentin 2 kohdan mukaisesti kuljettajan lisätodistuksessa määritetyn rataverkon tuntemusta koskeva koe vähintään joka kolmas vuosi. Rataverkon tuntemusta koskeva koe olisi lisäksi suoritettava aina, kun kuljettaja on ollut poissa lisätodistuksessa tarkoitetuista tehtävistä vähin-

tään vuoden ajan. Kuljettajan, joka puhuu äidinkielenään muuta kuin rataverkon haltijan määrittämää liikennöintikieltä, lisätodistuksessa määritetty kielitaito rataverkon haltijan määrittämässä liikennöintikielessä 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) säädetyissä vaatimuksissa edellytetään toiminnanharjoittajalta pätevyydenhallintajärjestelmää, jossa kuvataan henkilökunnan jatkokoulutus sekä olemassa olevan pätevyyden ja taitojen säännöllinen ajantasaistaminen.

Rautatieliikenteen harjoittaja veloitettaisiin järjestämään kuljettajilleen lisätodistuksen voimassa pitämiseksi 2 momentissa tarkoitettuja kokeita. 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.

14 §. *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 määrääjäksi. Peruuttamisen sijasta rautatieliikenteen harjoittaja voisi säännöksen nojalla rajoittaa lisätodistuksen laajuutta. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi rajoitettava lisätodistuksen laajuutta esimerkiksi, jos kuljettaja ei enää kuljeta jotakin tiettyä lisätodistuksessa määritettyä liikkuvan kaluston yksikköä. Tällöin lisätodistus olisi rajoitettava siihen liikkuvaan kalustoon, jonka kuljettajana lisätodistuksen haltija säännöllisesti toimii. 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 lisätodistus tai tekemään lisätarkastuksia, jos kuljettaja ei täytä lisätodistuksen saamisen edellytyksiä eikä rautatieliikenteen harjoittaja ole peruuttanut todistusta.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomainen 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.

Lisätodistuksen peruuttaminen ei johda automaattisesti lupakirjan peruuttamiseen.

15 §. Poikkeukset lisätodistusvaatimuksesta. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 14 §:ää. Pykälässä säädettäisiin niistä poikkeuksellisista tilanteista, jolloin kuljettajalta ei edellytettäisi lisätodistusta. Jotta kuljettaja voisi kuljettaa liikkuvaa kalustoa, häneltä vaaditaan pääsääntöisesti lisätodistus sekä kuljettamalleen liikkuvan kaluston yksikölle että sille rataverkolle, jossa hän aikoo kalustoa kuljettaa. Pykälässä säädettäisiin tilanteista, joissa kuljettajalla ei kuitenkaan edellytettäisi lisätodistusta sille rataverkolle, jolla hän aikoo kalustoa kuljettaa. Liikkuvan kaluston ohjaamossa tulisi tällöin olla lisäksi avustava kuljettaja, jolla olisi lisätodistus kyseiselle rataverkolle. 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 tavaraliikenteessä poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa. Tavaraliikenteessä tähän vaadittaisiin lisäksi rataverkon haltijan suostumus. Henkilöliikenteessä avustavan kuljettajan käyttäminen olisi mahdollista vain 1 kohdan mukaisissa tapauksissa, mutta museo- ja tavaraliikenteessä voisi jokin muu poikkeuksellinen tilanne tulla kysymykseen.

Avustavan kuljettajan käyttäminen olisi lisäksi mahdollista 4 kohdan nojalla uuden junan tai veturin toimitamisen tai esittelyn yhteydessä ja 5 kohdan nojalla kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittaja vastaisi ja päättäisi 1 momentissa tarkoitettun avustavan kuljettajan käyttämisestä. Avustavan kuljettajan käytöstä päättää veturinkuljettajadirektiivin 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti rautatieliikenteen harjoittaja. Rataverkon haltija tai Liikenteen turvallisuusvirasto ei voisi edellyttää avustavan kuljettajan käyttämistä. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi kuitenkin ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettusta kuljetuksesta aina etukäteen rataverkon haltijalle.

16 §. Lisätodistusrekisteri. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 45 §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan rautatieliikenteen harjoittajan olisi pidettävä antamistaan kuljettajien lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä.

Rekisteri sisältäisi henkilötietoja, ja käsittelyn oikeusperusta olisi EU:n yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta eli rekisterinpitäjän lakisääteinen velvollisuus. Velvollisuus rekisterinpitoon perus-

tuu veturinkuljettajadirektiivin (2007/59/EY) 22 artiklan 2 kohtaan. EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen säännöksiä tarkennettaisiin 18 §:n 2 momentissa säilytysajan osalta sekä 19 §:ssä tietojen luovuttamisen osalta tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan nojalla. Ne vastaavat nykyistä sääntelyä, ja ne perustuvat suoraan EU:n veturinkuljettajadirektiivin vaatimuksiin ja sen nojalla annettuihin komission päätöksiin.

Rautatieliikenteen harjoittaja saisi 2 momentin nojalla tallentaa lisätodistusrekisteriin yksilöintitietona kuljettajan nimen, henkilötunnuksen ja muut yksilöinti- ja yhteystiedot sekä veturinkuljettajadirektiivissä edellytetyt tiedot. Lisäksi lisätodistusrekisteriin saisi tallentaa tiedot 12 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä näytön vastaanottajalta saadusta todistuksesta.

17 §. *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, kouluttajilta ja näytön vastaanottajilta.

Oppilaitos, kouluttaja ja näytön vastaanottaja veloitettaisiin antamaan salassapitosäännösten estämättä rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheetonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset tiedot, kun kuljettaja on suorittanut hyväksytysti lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen ja näytön sekä 13 §:n 2 momentissa tarkoitetun kokeen.

18 §. *Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika.* Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 47 §:ää. 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 sen vuoden päättymisestä, jonka aikana hänen kelpoisuutensa on päättynyt. Jos määräajan kuluessa aloitettaisiin kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saisi poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt. Pykälä perustuu kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevien perusparametrien hyväksymisestä annetun komission päätöksen (2010/17/EY), jäljempänä *komission lupakirjarekisteripäätös*, liitteen II 6 kohtaan. Komission lupakirjarekisteripäätöksen täytäntöön panemiseksi annettu valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista (11/2013) kumoutuisi kelpoisuuslain kumoamisen yhteydessä.

19 §. *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 säädetty edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä luvan hakijan tai haltijan oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoja ei saisi luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan luvan hakijan tai haltijan yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan.

Rautatieliikenteen harjoittaja saisi 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. Rekisteröidyille tietoja luovutettaisiin siten kuin henkilötietolaissa säädetään.

Rautatieliikenteen harjoittaja saisi 3 momentin nojalla 1 momentissa säädetyin edellytyksin ja salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja näytön vastaanottajalle, jos tämä tarvitsee niitä käsittelemässään kuljettajan kelpoisuutta koskevassa asiassa. Näytön vastaanottaja voisi saada tarvittaessa tietoa esimerkiksi rekisteriin tallennetuista kuljettajan aiemmista suoritetuista koulu-

tuksista, jos tiedon saaminen on välttämätöntä kuljettajan lisätodistusta koskevan näytön vastaanottamista koskevassa asiassa.

Pykälän 4 momentin mukaan tietoa olisi pyydettävä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö olisi perusteltava. Rekisterinpitäjän olisi ilman aiheetonta viivytystä luovutettava pyydetty tiedot, jos pyynnön perustelut ovat riittävät.

Edellä 17 §:ssä ja tässä pykälässä tarkoitettut 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 velvoitettaisiin huolehtimaan tietojen luovuttamisen yhteydessä asianmukaisesta tietojen suojauksesta.

Rekisterinpitäjä voi saada tarvittavat tiedot asianosaisilta teknisen käyttöyhteyden avulla. Rekisterinpitäjä voi myös luovuttaa ylläpitämistään 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.

20 §. 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 tietoineen Liikenteen turvallisuusvirastolle siinä tapauksessa, että kukaan ei jatkaisi konkurssiin menneen rekisterinpitäjän toimintaa. Tällöin vastuu lisätodistusrekisterin tietojen säilyttämisestä siirtyisi Liikenteen turvallisuusvirastolle.

21 §. Ruotsissa myönnetty lisätodistus. Pykälässä säädettäisiin Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyshdyliikenteessä noudatettavasta Ruotsissa myönnetyn kuljettajakelpoisuuden tunnustamisesta Suomessa. Vastaava säännös on kelpoisuuslain 6 §:n 5 momentissa. Säännös koskisi ainoastaan Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyshdyliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-asevilla kuljettajan tehtäviä hoitavaa Ruotsiin sijoittuneiden rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteen harjoittajien henkilöstöä. Suomen ja Ruotsin välinen rautatieyhdyshdyliikenne 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.

22 §. Palvelussuhdetta koskevat ilmoitukset. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 56 §:ää muutoin, mutta nykyisen sääntelyn lisäksi pykälässä velvoitettaisiin 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 muu taho, esimerkiksi toisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, ilmoitus olisi tehtävä asianomaiselle lupakirjan myöntäneelle taholle. Palvelussuhteen päättymisestä tehtävän ilmoitusveloitteen 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 kelpoi-

suusvaatimusten 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 velvoitettaisiin veturinkuljettajadirektiivin 18 artiklan 2 kohdan vaatimusten mukaisesti ilmoittamaan viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevan kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuu-kautta. 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 kokeista sekä koulutusta järjestävien oppilaitosten, kouluttajien 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 Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä 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 kokeet, jotka näytön vastaanottaja ottaa vastaan. Lupakirjaa koskeva koe olisi veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV mukaisten lupakirjaa koskevien vaatimusten mukainen koe. Veturinkuljettajadirektiivin 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 kokeet. Kuljettajan lisätodistuskokeet koskisivat liikkuvan kaluston ja rataverkon tuntemusta. Liikkuvan kaluston tuntemusta koskevan lisätodistuskokeen olisi oltava veturinkuljettajadirektiivin liitteen V mukaisten vaatimusten mukainen koe. Rataverkon tuntemusta koskevan lisätodistuskokeen olisi oltava veturinkuljettajadirektiivin liitteen VI mukaisten vaatimusten mukainen koe. 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). Määräys korvattaisiin 3 momentin valtuutussäännöksen nojalla annettavalla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin, että 1 momentissa tarkoitetut lupakirjaa ja lisätodistusta koskevat koulutukset olisi järjestettävä erillisinä koulutusosioina.

Lupakirjaa koskevan koulutusosion olisi täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV vaatimukset sellaisina kuin liitettä IV on sisällöllisesti tarkennettu edellä mainitun komission direktiivin 2014/82/EU liitteellä I. Lisäksi 2 momentissa edellytettäisiin, 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, siten kuin liitettä VI on tarkennettu edellä mainituilla komission direktiivin 2014/82/EU liitteellä II ja komission direktiivin (EU) 2016/882 liitteellä. Kuljettaja voisi osallistua lisätodistusta koskevaan koulutukseen momentin vaatimusten mukaan vasta, kun hänellä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupakirja. Lupakirjan saadakseen 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.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan tarkemmat määräykset kuljettajan tehtävässä vaadittavan koulutuksen sisällöstä ja 1 momentissa tarkoitetuista näytöistä, näyttöjen järjestämisestä sekä koulutusmenetelmistä. Määräyksen olisi myös täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen III-VI vaatimukset, siten kuin liitteet IV ja VI on tarkennettu edellä mainituilla komission direktiiveillä. Veturinkuljettajadirektiivin liite III sisältää säännökset käytettävistä koulutusmenetelmistä. 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.

Kuljettajien lupakirjaan ja lisätodistukseen vaadittavat näytöt ottaisi vastaan näytön vastaanottaja. Lisätodistukseen liittyvien näyttöjen sisällön määrittäisi rautatieliikenteen harjoittaja Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin mukaiset määräykset huomioon ottaen. Näyttöjen järjestäjien täytyisi suunnitella ja suunnata näytöt kohderyhmä ja näyttöihin valmistava koulutus huomioon ottaen Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten rajoissa. Kuten näyttöjä, myös näyttöihin valmistavaa koulutusta voitaisiin edelleen räätälöidä kohderyhmän tarpeisiin.

2 §. Näytöt. Pykälässä säädettäisiin kuljettajan pätevyyden saamiseksi 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 liikkuvan kaluston kuljettajan tutkinnoista. Kelpoisuuslaissa ei nykyisin ole vastaavaa säännöstä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä olisi vahvistaa kuljettajan osaamisen varmistamisessa käytettävät näytön vastaanottajat lupakirjaa koskevissa näytöissä. Viraston olisi kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitetun lupakirjan myöntämisessä noudatettavan menettelyn. Momentin 2 kohdan mukaan rautatieliikenteen harjoittajan olisi määritettävä lisätodistusta koskevissa näytöissä kuljettajan osaamisen varmistamisessa käytettävät näytön vastaanottajat. Rautatieliikenteen harjoittajan olisi kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely, kun se vahvistaa II osan 7 luvun 12 §:n 1 momentissa tarkoitetun lisätodistuksen myöntämisessä noudatettavan menettelyn. Pykälän 1 momentti perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 1 kohdan a ja b alakohtaan.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa näytöissä voitaisiin 2 momentin mukaan käyttää ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä näytön vastaanottajia. Näytön vastaanottajien hyväksymisestä säädetään jäljempänä tämän luvun 6 §:ssä. Momentin mukaan näytöt olisi toteutettava siten, että vältetään kaikki eturistiriidat, kuitenkin siten, että näytön vastaanottajana voisi toimia myös henkilö, joka kuuluu lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön.

Pykälän 2 momentti perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 2 ja 4 kohtaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin rataverkon tuntemusta koskevan osaamisen varmistamisen suorittamisesta silloin, kun rautatieliikenteen harjoittaja antaa kuljettajalle lisätodistuksen lain soveltamisalaan kuuluvalla rataverkolla. Rataverkon tuntemusta koskevan osaamisen varmistamisen, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt, voisi suorittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja. Pykälän 3 momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 3 kohta. Artiklan 3 kohta edellyttää, että kuljettajan tutkintoon kuuluva rataverkon tuntemuksen arviointi on suoritettava siinä Euroopan unionin jäsenvaltiossa, jossa asianomainen rataverkko sijaitsee.

Kun kuljettaja olisi suorittanut hyväksytysti edellä tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetun lupakirjan tai lisätodistuksen saamiseksi edellytettävän koulutuksen, näytön vastaanottajan olisi 4 momentin mukaan varmistuttava kuljettajan osaamisesta teettämällä kuljettajalle teoreettista ja käytännön osaamista mittaavat kokeet. Näytön vastaanottajan olisi arvioitava kuljettajan kykyä toimia kuljettajana rataverkolla suoritettavalla ajokokeella. Lisäksi 4 momentissa säädettäisiin, että näytössä voitaisiin mitata myös simulaattorin avulla poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa. Pykälän 4 momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 25 artiklan 6 kohta.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 5 momentissa antamaan tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen näyttöjen ja niissä käytettävien näytön vastaanottajien valinnassa noudatettavista menettelytavoista.

3 §. *Oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksyminen.* Pykälässä säädettäisiin rautatiejärjestelmän oppilaitosten ja kouluttajien hyväksymisestä. Pykälä vastaisi kelpoisuuslain 23 §:ää lukuun ottamatta 3 momenttia, jossa tarkoitetaan oppilaitoksen velvollisuudesta antaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla säädettäisiin tämän luvun 4 §:n 1 momentissa. Pykälän sisältöä uudistettaisiin muun muassa niin, että Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi oppilaitoksen antamaan kuljettajaksi valmistavaa koulutusta. Virasto voisi hyväksyä myös yksittäisiä henkilöitä kouluttajiksi. Pykälään yhdistettäisiin kelpoisuuslain 24 §:n säännökset. Sen sijaan kertauskouluttajien hyväksymisestä luovuttaisiin, koska kukin rautatieliikenteen harjoittaja huolehtisi turvallisuusjohtamisjärjestelmässään henkilöstönsä kelpoisuuden ylläpidosta.

Pykälä perustuisi veturinkuljettajadirektiivin 20 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään toimivaltaisen viranomaisen oikeudesta säätää muun muassa tässä tarkoitettujen elinten tunnustamisesta. Kohdan mukaan tunnustamisen tulee perustua riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 1 momentin nojalla hakemuksesta hyväksyttävä oppilaitos tai yksittäinen kouluttaja järjestämään kuljettajien koulutusta tai koulutuksen jotakin osaa, jos oppilaitoksella tai hyväksyntää hakevalta kouluttajalla on hyvä ammatillinen osaaminen rautatiejärjestelmästä sekä tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Hakijana olevan oppilaitoksen tai kouluttajan tulee osoittaa hyväksyntää hakiessaan, että sillä on käytettävissään säännöksessä tarkoitettut resurssit.

Oppilaitos tai kouluttaja 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). Suositusten mukaan toimivaltaisen viranomaisen tulisi hyväksyä oppi-

laitos enintään viiden vuoden määräajaksi. Myös muut tässä luvussa tarkoitetut 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 tai kouluttajan hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen taikka kouluttajan hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutettaisiin olennaisesti. Lisäksi virasto tarkistaisi momentin mukaan oppilaitoksen tai kouluttajan hyväksynnän, jos oppilaitos taikka kouluttaja sitä pyytää. Oppilaitoksen tai kouluttajan tulisi pyytää uutta hyväksyntää, jos oppilaitoksen tai kouluttajan 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*, tarkoitetut määräykset oppilaitokselle ja kouluttajalle asetettavista hyväksymisvaatimuksista. Määräykseen sisällytettäisiin muun muassa komission koulutuskeskuspäätöksen 4 artiklan mukaiset koulutuskeskusten kelpoisuusvaatimukset. Voimassa olevassa rautateiden liikenneturvallisuus-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 ja kouluttajan velvollisuudet. Pykälään olisi koottu muun muassa oppilaitoksen velvollisuudet, jotka ovat kelpoisuuslaissa hajallaan eri pykälissä. Komission koulutuskeskuspäätöksen 3 artiklan mukaisesta oppilaitoksen velvoitteesta koulutuksen tasapuolisuuteen säädetäisiin 4 §:n 1 momentissa. Momentti vastaisi kelpoisuuslain 23 §:n 3 momenttia. Pykälää kuitenkin uudistettaisiin siten että siinä säädetäisiin oppilaitoksen lisäksi myös kouluttajan velvollisuuksista. Rautatielain 35 §:ssä on lisäksi yleissäännös oppilaitosten velvollisuudesta tarjota koulutuspalveluja tasapuolisesti. Oppilaitos ja kouluttaja velvoitettaisiin 4 §:n 1 momentissa antamaan kuljettajaksi valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville, kun oppilaitos tai kuljettaja 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 ja kouluttaja vastaisivat 2 momentin mukaan kuljettajakoulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai rautatieliikenteen harjoittajaksi pyrkivän kanssa. Lisäksi säädetäisiin, että oppilaitoksen tai kouluttajan olisi huolehdittava lisätodistusta koskevaan koulutukseen sisältyvän käytännön koulutuksen järjestämisestä.

Oppilaitos ja kouluttaja veloitettaisiin 3 momentissa hakemaan Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää, jos sen antaman koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti. Hakemuksen saatuaan viraston olisi tarkistettava oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksyntä siten kuin tämän luvun 3 §:n 3 momentissa säädetään. Jos oppilaitoksen tai kouluttajan antaman kuljettajan koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti eikä se ole pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää, virasto voisi tämän lain mukaisesti tarvittaessa peruuttaa oppilaitoksen tai kouluttajan 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 tai kouluttajalla ei ole tarvittavia toimintaedellytyksiä antaa työnopastusta liikkuvan kaluston kuljettamiseen.

Veturinkuljettajadirektiivin 23 artiklan 4 kohdassa veloitetaan 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. Lähtökohtaisesti 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 veloitettava rautatieyritys itse harjoittaisi vastaavanlaista liikennöintiä kuin sitä pyytävä tai alalle tulessa 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 tai kouluttajan kuljettajaksi valmistavaa koulutusta, jonka mukaisen opetuksen järjestämisestä oppilaitos tai kouluttaja 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 veloitettaisiin 3 momentissa ottamaan päätöksenteossaan huomioon, että rautatieyrityksellä olisi riittävät toimintaedellytykset työnopastusta varten ja ettei työnopastus kohtuuttomasti rajoittaisi rautatieyrityksen toimintaa. Edellytyksenä siten olisi, että rautatieyrityksellä on riittävät resurssit toimintansa järjestämiseen siitä huolimatta, että se veloitettaisiin tarjoamaan työnopastusta muille yrityksille. Työnopastusta annettaessa ei

myöskään saisi vaarantaa työnopastusta tarjoavan rautatieyrityksen liikesalaisuuden suojaa 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 kelpoisuussäätelyssä 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 kokeiden toteuttamiseen vaikuttavaa painostusta. Säännöksellä näytön vastaanottaja veloitettaisiin toteuttamaan tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kuljettajan lupakirjaan ja lisätodistukseen oikeuttavat näytöt. Näytön vastaanottajan olisi näyttöjä järjestäessään ja koetuloksia arvioidessaan noudatettava tasapuolisuutta. Tasapuolisuus ilmenisi esimerkiksi siten, että näyttöjä järjestettäessä kokeiden arvosteluperusteet olisivat kokelaiden saatavissa. Kokeeseen osallistuvalla tulisi olla mahdollisuus tutustua omiin koetuloksiinsa, sekä tarvittaessa pyytää kokeen uudelleenarviointia, jos koetulos on hylätty. Näytön vastaanottajan olisi näytön vastaanotto-oikeutta hakiessaan annettava tasapuolisuudestaan hyväksyvälle taholle vakuutus, jonka hakija allekirjoittaisi.

Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan komission koulutuskeskuspäätöksessä tarkoitettut 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 tarkoitetuista asioista. Sääntelyä kevennettäisiin valtuuttamalla Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittavat tarkemmat määräykset.

9 luku: Merenkulku Suomen vesialueella

1 §. Oikeus merenkulkuun Suomen alueella. 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.

Pykälän ensimmäinen ja toinen momentti vastaisivat asiallisesti elinkeinolain 4 §:n 2 momenttia lukuun ottamatta sitä, että toimivaltaisena viranomaisena olisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

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 määräytyiltä 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, pätevyyskiä ja vahdinpitoa koskevan 2 luvun soveltamisalaa. Luvussa säädettyjä pätevyysvaatimuksia sovellettaisiin siten suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen. Laivaväellä tarkoitetaan kaikkia aluksessa työskenteleviä. Soveltamisalasta suljettaisiin kuitenkin pois nykylakia vastaavasti eräissä aluksissa työskentelevä laivaväki. Tällaisia aluksia ovat esimerkiksi puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset, joita ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen.

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 yli 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 yli 500 ja toiminta rinnastettavissa kaupalliseen toimintaan. Muutos mahdollistaisi sen, että tällaisilla aluksilla suoritettu meripalvelu voitaisiin hyväksyä meripalveluksi arvioitaessa pätevyysvaatimusten täytymistä.

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 ehdotetussa laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä säädetty 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 lisäpätevyyksiä. Osoitetusta pätevyydestä annettaisiin pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus. Momentti vastaisi sisällöltään laivaväkilain 15 artiklan 1 momentin ja 18 artiklan 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 myönnetyt voimassa olevat pätevyyskirjat, 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 miehityasetuksen 7 §:ää.

5 §. Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset. Pykälä sisältäisi lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi sisällöltään miehityasetuksen 8 §:ää.

6 §. Miehitettyinä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset silloin, kuin vuokravene vuokrataan miehitettynä. Pykälä vastaisi laivaväkilain 15 §:n 6 momenttia.

7 §. Kalastusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset. Pykälä sisältäisi kalastusaluksen päällystön pätevyysvaatimukset. Pykälä vastaisi miehityasetuksen 9 §:ää.

8 §. 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 pätevyydestä. Kyseessä olevan luvun 11 §:n nojalla pätevyystodistuksen myöntäisi Viestintävirasto Kansainvälisen televiestintäliiton radio-ohjesäännön mukaisesti.

9 §. *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.

10 §. *EU:n pätevyyttä koskevien säästöjen soveltaminen.* Pykälässä säädettäisiin EU:n pätevyyttä koskevien direktiivien soveltamisesta Suomessa voimassa olevaa laivaväkilain 15 §:n 8 momenttia vastaavasti.

11 §. *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 tarkoitettun 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 säädetyistä 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 hyväksyntä. 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 pätevyyksien peruuttamista koskevan sääntelyn.

12 §. 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 perehdyttämiskaavimuksesta 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 11 §: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 luopumista on selostettu tarkemmin tämän esityksen yleisperustelujen keskeisiä esityksiä koskevassa jaksossa.

13 §. 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.

14 §. 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 16 §:ssä. Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin laivaväkilain 21 §:ää ja miehitysetuksen 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 täyttyessä. 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 koskevista 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 rekisteriä 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 säädettyistä asiakirjavaatimuksista.

15 §. *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.

16 §. *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 14 §:ssä.

Pykälä olisi uusi ja mahdollistaisi sen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tunnustaa STCW-yleissopimuksen mukaisten pätevyyskirjojen lisäksi myös EUn ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja merenkulun säännelyihin ammatteihin liittyviä pätevyyskirjoja, jotka toisen ETA-valtion toimivaltainen viranomaisena 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 ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuihin pätevyyskirjoihin ei sovellettaisi tunnustamismenettelyä, vaan niillä voisi toimia suomalaisessa aluksessa ilman tunnustamista kuten nykyisinkin.

Erotuksena STCW-yleissopimuksen mukaisesta kelpoisuustodistuksesta asiakirjasta käytettäisiin termiä tunnustamista koskeva todistus. Sisävesiä koskevat ammattipätevyyskirjat tunnustettaisiin kuitenkin kyseessä olevan luvun 10 §:n nojalla sisävesiväylien tavara- 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 ammattipätevyyskirjojen tunnustamisesta annettua lakia 1384/2015, jolla Suomessa on täytäntöön pantu 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 sopeutumisaikasta, 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 pätevyyskirjoissa – kuten aluksen päällikön pätevyyskirjassa – 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 arvioidun pituista sopeutumisaikaa.

Lähtökohtana tunnustamislakia säädettäessä oli, että ammattipätevyyskirjojen tunnustamisesta vastaavaksi viranomaiseksi säädetään tiettyä ammattia koskevassa erityislainsäädännössä se ammatin sääntelystä vastaavan hallinnonalan viranomaisena, jolla on riittävä asiantuntemus ammattitoiminnan sisällöstä. Siten tunnustamislain 4 §:n 1 momentin mukaan oikeudesta harjoittaa ammattia toisessa maassa hankitun ammattipätevyyskirjojen perusteella päättää sama taho, joka myöntää oikeuden kyseisen ammatin harjoittamiseen Suomessa suoritetun tutkinnon tai koulutuksen perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomessa merenkulun pätevyyskirjojen ja lisäpätevyyskirjojen myöntävä viranomaisena. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siten Liikenteen turvallisuusvirasto merenkulun ammattihenkilöiden osalta tunnustamislain nojalla tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan ammatissa toimimisen edellytyksenä olisi sellainen kielitaito, jota tarvitaan toimen harjoittamiseksi Suomessa. Vaatimus vastaisi ammattipätevyysdirektiivin 53 artiklaa. Merenkulun osalta edellytettäisiin tapauskohtaisesti joko suomen, ruotsin tai englannin taitoa.

17 §. Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen. Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta säilyttää alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyyskirja ja kelpoisuustodistus 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 todennettavissa, 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 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 järjestäjän tilojen ja välineiden arvioinnin. Tilojen ja välineiden arviointi voi tulla kysymykseen esimerkiksi siinä tilanteessa, että koulutuksen järjestäjä antaa sellaista koulutusta, joka edellyttää simulaattorin käyttöä. Tällöin voi olla tarpeen mennä koulutuksen järjestäjän tiloihin arvioimaan, vastaavatko laitteet vaatimuksia.

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 järjestäjä, 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 järjestämilleen 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 lisäpätevyydistodistukseen 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 kattaisi sellaiset edellytykset, jotka perustuvat muuhun kansainväliseen veloitteeseen kuin STCW-yleissopimukseen, IMO:n tai ILO:n ohjeisiin tai suosituksiin 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 raa-kaöljykesurssit johtavat lisäpätevyydistodistukseen, joka perustuu IMO:n päätöslauselmaan. Lisäksi ILO:n (International Labour Organisation) 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.

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 hyväksymilleen koulutuksen järjestäjille arviointeja. Arvioinnilla olisi tarkoitus varmistaa, että merenkulkijoille annettavaa koulutusta 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 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, 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 koulutus annetaan kansallisesti hyväksytyjen vaatimusten mukaisesti. Kyse olisi lähinnä sellaisesta koulutuksesta, jonka sisältöä ei säännellä opetushallinnon määräyksellä annetuissa tutkinnon perusteissa. Esimerkkinä tällaisesta koulutuksesta on kalastusaluksen kuljettajankirja 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.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarkempia teknisiä määräyksiä väliarvioinnissa noudatettavasta menettelystä ja 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 viranomainen 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 muutoksia.

12 luku: Luvanvarainen lentotoiminta

Lain II osan 12 luvussa käsiteltäisiin luvanvaraista lentotoimintaa. Erityisesti kyse olisi ilmakuljetuksesta, lentoliikenteestä, mutta luku sisältäisi myös säännökset lentotyöstä. Säännökset on siirretty ilmailulaista jäljempänä erikseen kuvattavin vähäisin muutoksin. Muista liikennemuodoista 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 lain-tasoinen sääntely on ilmailulaissa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään myös ilmailulaista siirrettäviksi kauko-ohjattua lentotoimin-taa koskevat lupasäännökset. Kyseisiä säännöksiä ei ole toistaiseksi saatettu voimaan, sillä Suomen tavoit-teena on kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta mahdollisimman liberaali sääntely. Kauko-ohjatun toiminnan lähtiessä yleistymään, ja kun tunnistettiin, että Suomessa on osaamista ja tietotaitoa kauko-ohjatun lentotoi-minnan kehittämiseen ja kaupalliseen toimintaan, haluttiin ilmailulakiin luoda valmiudet ottaa käyttöön kan-sallisia viranomaislupia. Näitä lupasäännöksiä voitaisiin tarvita, jos lupia edellytettäisiin sellaisissa maissa, joihin suomalaiset toimijat haluaisivat toimintaansa laajentaa. Lupasääntelyn käyttöönotosta 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 lentoturvalli-suusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direk-tiivin 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 annet-tua 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 len-toa tai lentosarjaa, jolla kuljetetaan matkustajia, rahtia ja/tai postia korvausta tai vuokraa vastaan, johon tar-vittaisiin jatkossakin lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa. Liikenneluvan myöntämisen edellytyk-sistä 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 hyvämaineisuutta. Pykälää muutetaan siten että hyvämaineisuuden todistamista koskevaa Oike-usrekisterikeskuksen lausuntoa ei edellytettäisi enää jatkossa. Jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi henkilön hyvämaineisuuden oikeusrekisterikeskuksen rikosrekisteriotteesta samaan tapaan kuin muissa lii-kennemuodoissa, 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. Pykä-län 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.

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 pätevydet ja koulutus

1 §. *Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja.* Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa komission lentomiesten työasetuksessa (EU) N:o 1178/2011. Pykälässä säädetään, että siltä osin kuin EU-asetuksia ei sovelleta, on ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä oltava lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpoisuuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

2 §. *Henkilölupien myöntäminen.* Pykälässä säädetään että Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettu ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön lupa, silloin kun luvan lajin mukaiset myöntämisen edellytykset täyttyvät. Lisäksi pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta tallentaa lupaa koskeva tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan olemassaolon todentamiseksi tarvittavat lupakirjat ja todistukset. Pykälän perustana ovat ilmailulain 46 ja 47 §:n säännökset, joita sovelletaan lentomiesten lisäksi myös muihin ilmailun henkilölupeihin. Näin ollen pykälää ei voida sellaisinaan liikenteen palveluista annettuun lakiin siirtää, mutta nyt ehdotettavan pykälän sisältö vastaa asiallisesti ilmailulain edellä mainittuja pykäläiä lentomiestien soveltuvilta osin.

Pykälän mukaan lupaa ei myönnetä jos hakija on soveltumaton sen hakijaksi. 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 jos hakijalla on rikos tai sakkorekisterissään viiden vuoden aikana liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-alueen tai muun kulkuneuvon kuljettamiseen tai ohjaamiseen rikoslain 23 luvussa tarkoitettulla tavalla lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai ilmailurikkomukseen 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.

3 §. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset. Pykälä vastaa ilmailulain 48 §:ää.

4 §. *Ulkomainen lupa.* Pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta tunnustaa ulkomailla myönnetty henkilöluvat 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 §. *Lentomiehistön koulutus.* Pykälä vastaa sisällöllisesti ilmailulain 70 §:ää täydennettynä mahdollisuudella antaa koulutusta myös ilmoituksenvaraisesti. Ilmailulaissa lupaa on kutsuttu lentokoulutusluvaksi, vaikka se kattaa sekä lento- että teoriakoulutuksen. Pykälä kattaa myös matkustamomiehistön koulutuksen. Tässä yhteydessä luvan nimi ehdotetaan muutettavaksi koulutusluvaksi.

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 toiminnassamme 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, 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 mahdollistamaan lähinnä tiettyjen yleisilmailun lupakirja- ja kelpuutuskoulutusten osalta. EU:ssa valmistelussa olevassa lainsäädännössä tarkoituksena on muun muassa, että ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavan 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

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-alueesta, matkustajasta ja tavarasta huolehtiminen.* Luvussa on toistaiseksi käsitelty toimijoiden tiedonantovelvollisuutta ja taksiliikennettä koskevia velvollisuuksia ja hinnoittelua. Ilmailulain 58 §:ään säännös ilma-alueesta, 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 tietosääntelyn tavoitteena on asettaa palvelun käyttäjä 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 2. 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.

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 edellyttää, että henkilöllä on jo olemassa oleva asiakassuhde, johon on liitetty tietyt henkilötiedot. Vastaavasti myös palveluita yhdistävällä palveluntarjoajalla on olemassa oleva asiakassuhde hänen kanssaan. Säännös ei siten edellytä lähtökohtaisesti henkilötietojen siirtämistä. Joka tapauksessa kysymys on asiakkaan aloitteesta tehtävästä puolesta-asiointisuhteesta, jolloin henkilötietojen käsittelylle on olemassa suostumukseen tai sopimukseen perustuva oikeutus.

Ehdotettu säännös perustuu samantapaiseen järjestelyyn 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:0 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.

Kuten PSD2:ssa, myöskään ehdotuksessa ei syntyisi sopimussuhdetta palveluntarjoajien välille, vaan kyse on jaetusta asiakkuudesta. Henkilön puolesta asioiva palveluntarjoaja hoitaa asiakkuutta henkilön puolesta, mutta esimerkiksi lipputuotteen toimittaminen henkilölle ei muuttuisi. Järjestely ei myöskään vaikuttaisi tuotteen hintaan, vaan henkilö saa sen samoilla perusteilla kuin tähänkin saakka. Jos hänellä on esimerkiksi olemassa jokin alennusperuste, tämä seikka on tiedossa rajapinnan avaamisveloitteen kohteena olevalla palveluntarjoajalla.

Oikeudellisessa mielessä kyse on lähinnä valtuutuksesta. Ehdotettu säännös ei puutu tähän oikeudelliseen kehikkoon, vaan säätää tavasta toteuttaa puolesta-asiointia sähköisessä maailmassa. Maksupalveludirektiivin mukaan pääsyä pyytävän palveluntarjoajan on todennettava itsensä avaamisveloitteen kohteena olevalle palveluntarjoajalle. Direktiivi ei tarkemmin sääntele sitä, miten tämä tapahtuu. Vastaavan prosessin on luonnollisesti tapahduttava myös liikkumispalveluiden osalta. Suomessa tässä voitaneen hyödyntää parhaillaan käyttöön otettavaa kansallisen palveluväylän rooli- ja valtuustietopalvelua.

Ehdotettu sääntely täydentää 2 §:n järjestelyä, jossa on pääsääntöisesti kyse anonyymista asioinnista. Henkilöllä tarkoitetaan sekä luonnollista että oikeushenkilöä.

Ehdotetussa 2 momentissa edellyttäisiin, että asiakassuhdetta perustettaessa olisi käytettävä vahvaa sähköistä tunnistamista. Toisin kuin PSD2:ssa, vahvaa tunnistamista ei siis vaadita transaktiokohtaisesti. On kuitenkin välttämätöntä, että puolesta-asiointisuhdetta perustettaessa voidaan varmistua siitä, että asiointisuhte kohdistuu varmuudella oikean henkilön asiakastiliin. Lisäksi on kuitenkin huomattava, että esimerkiksi maksupalveludirektiivi saattaa edellyttää vahvaa sähköistä tunnistamista, mikäli kyse on maksutoimeksiannosta.

Ehdotetussa 3 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. Liikkumis- ja yhdistämispalveluiden osalta luottamuksen ja luottamusverkon syntymiseen pyritään käytännön toimin sekä lain III osaan lisätyn uuden 5 luvun 1 §:n avulla. Siinä veloitetaan välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajat tekemään antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoituksen palveluistaan sekä kertomaan yhteystietonsa. Koska olemassa ei kuitenkaan vielä ole yhteisiä palveluita koskevia määrittelyjä, on välttämätöntä, että puolesta-asioinnin mahdollistavan rajapinnan avaava palveluntarjoaja voi arvioida kolmannen osapuolen luotettavuutta ennalta asettamiensa arviointikriteerien ja ehtojen mukaan.

Pääsyä tietoihin ei saisi kuitenkaan 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 hyväksytyt ehtoja. Jos pääsyyn oikeutettu palveluntarjoaja tarvitsee liiketoimintamallinsa seurauksena maksupalveludirektiivin mukaisen toimiluvan, voisi tällainen toimilupa olla esimerkki sellaisesta viranomaisen myöntämästä luvasta, jonka johdosta pääsyä tietoihin ei saisi evätä. Jos pääsy evätään, on pääsyä hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt. Kriteereiden on puolestaan oltava 4 §:n mukaisesti oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

4 §. *Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus uuteen 2 a §:ään.

3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

Lain III osan 3 lukuun esitetään yhtä tarkistusta hankintoja koskeviin säännöksiin. Lisäksi ehdotetaan, että ilmailulakiin sisältyvä säännös lentoliikenteen julkisesta palveluvelvoitteesta siirrettäisiin tähän osaan.

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 määräaika asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi sekä seitsemän päivän aika, jona hankintayksiköllä on mahdollisuus selvittää muutoksenhakuprosessin ja siten valituksen lykkäävän vaikutuksen alkaminen.

Käytännössä muutoksenhakuprosessin selvittäminen on osoittautunut edellä mainittua

seitsemää päivää merkittävästi nopeammaksi yhtäältä markkinaoikeuden verkkosivuille viivytyksettä tulevien käsittelytietojen ja toisaalta hankintayksikön laajana käytäntönä olevien nopeiden varmistusyhteydenottojen johdosta.

11 §. *Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite.* Liikennevirasto korvattaisiin maakunnalla, joka päättäisi julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta. Maakunta vastaisi myös tarjouskilpailun järjestämisestä sellaiselle

reitille, jolle julkinen palveluvelvoite on asetettu ja jolle tarjouskilpailun perusteella valittaisiin lentoyhtiö harjoittamaan liikennettä yksinoikeudella. Maakunnan olisi kuitenkin kuultava ja pyydettyä lausunto Liikennevirastolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen julkisen palveluvelvoitteen asettamista. Liikenneviraston tehtävänä on seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu lentoliikenteen harjoittajien arviointiin liittyviä tehtäviä.

4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

Lain III osan 4 lukua koskeva muutosehdotus liittyy maakuntaudistukseen.

1 §. Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Pykälän 1 momentin 3 kohtaan lisättäisiin joukkoliikenteen kehittämiseen tarkoitettua määrärahan mahdollisiin saajiin perustettavat maakunnat, koska ne rinnastuvat kuntiin, kuntayhtymiin ja yleishyödyllisiin yhteisöihin ja niillä saattaa olla hankkeita, joihin kyseinen rahoitus sopii.

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin 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 kuvattava tarjottavat palvelut sekä annettava palveluntarjoajan yhteystiedot.

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.

IV OSA: Viranomaiset 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 veloitettaisiin avaamaan nämä saamansa tiedot avoimena datana avoimen rajapinnan kautta.

Säännös täydentäisi toiseksi liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheessa annettua III osan 2 luvun 1 §:n olennaisten tietojen avaamisvelvollisuutta. Olennaisten tietojen avaamisvelvollisuuden kautta pyritään saamaan liikkumispalveluita koskevat olennaiset tiedot yleisesti käytettäväksi. Nyt ehdotetun pykälän kautta saataisiin tietoa myös palveluiden käytöstä.

Ehdotettu 4 momentti näin ollen täydentäisi 1. vaiheen sääntelyä. Lain liikenteen palveluista 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 kehittymisessä 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.

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 tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset on korvattu toimivaltaisilla maakunnilla. Tällä muutoksella pannaan täytäntöön maakuntalain 2 luvun 6 §:n 2 momentin 1 kohta, jossa todetaan, että maakunta voi hoitaa julkisen liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Momentissa säädettäisiin myös siitä, että maakunnat voivat tehdä julkisen järjestämisessä ylimaakunnallista yhteistyötä.

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 määrittäisi. 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 tarkoitetun 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.

5 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että muun raideliikenteen kuin rautatieliikenteen osalta (raitiovaunut, metro) toimivaltaisena viranomaisena voisi toimia myös maakunta. Tällä hetkellä kaupunkiraideliikennettä (metro, raitiovaunu) on vasta pääkaupunkiseudulla.

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 kuluttaja-asemassa olevien matkustajia koskevat asiat. Siltä osin, kuin kuluttajansuojalainsäädäntö ei soveltuisi, toimivaltaisena viranomaisena olisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän toisen momentin 4 kohta vastaa asiallisesti merilain IV osan 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 kuluttaja-asiamiehen ja Liikenteen turvallisuusviraston yleisestä valvontavallasta. Pykälän toisessa momentissa määritellään kansallisesti (vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteestä annettua Euroopan par-

lamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1107/2006 lukuunottamatta) 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.

toimivallasta käsitellä tämän lain III osan 1 luvun noudattamista koskevia valituksia.

Pykälän viidenneksi momentiksi jäisi alkuperäisen toisen momentin jälkimmäinen lause, joka koskee taksi-liikennettä. 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 vastuuta. 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 ajopiirturikorntien 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 työsuojeluviranomaiset. Tältä osin pykälä vastaa nykyisen tieliikennelain 92 §:n 11 kohtaa.

16 §. *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 pykälässä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asioissa.

Pykälässä säädetäisiin 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.

17 §. *Eräiden lentomiestöasetuksessa tarkoitettujen lupien myöntäjät.* Pykälään siirretään ilmailulain 46 §:stä säännökset lentäjien lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntäjästä sekä matkustamomiestön kelpoisuustodistuksen sekä terveydentilatodistuksen myöntäjästä.

2 luku: Viranomaistehtävien hoitaminen

Lain IV osan toista lukua täydennettäisiin lain soveltamisalan laajennuksen edellyttämällä tavalla.

1 §. *Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus.* Kun laki jatkossa kattaa kaikki liikennemuodot, 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 toimilupasääntely siirretään rautatielaista ja ilmailulaista tähän lakiin, samoin kuin koulutukseen liittyvää sääntelyä, on myös tarkastusoikeutta koskeva säännös tarpeen saattaa eri liikennemuodot kattaviksi. Merenkulun osalta valvonta kohdistuu muun muassa koulutuksenjärjestäjiin.

Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 4 ja 5 momentti, joissa säädetään mahdollisuudesta käyttää valvonnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa. Ulkopuolisen asiantuntijan olisi oltava perehtynyt valvottavaan osa-alueeseen. 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. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen voi olla perusteltua erityisesti tilanteissa, jossa valvonnassa tarvitaan jonkin erityisen osa-alueen asiantunte-
musta (esimerkiksi toimijan taloudellisen tilanteen arvioinnissa). Säännöksiin on otettu mallia ilmailulain 164 §:n 2 ja 3 momentista ja rautatielain 78 §:stä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin ulkopuolisen asiantuntijan oikeudesta saada tehtävästä asianmukainen korvaus. Tämä säännös vastaa ilmailulain 164 §:ää, mutta soveltuu noudatettavaksi myös muihin liikenne-
muotoihin liittyvissä tarkastuksissa.

2 §. *Tiedonsaantioikeus.* Pykälän kolmattamomenttia 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 1. vaiheessa ollutta, eli ne tahot, joihin liittyen Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada tietoja muilta viranomaisilta tai julkista tehtävää hoitavilta lueteltaisiin, osittain määritelmien kautta, mutta tiedot rajattaisiin välttämättömyydedellytyksellä. 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 tehtäväänsä 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 kolme 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. 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 sisällytetty 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 ilmoit-

tamisesta 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 osoittautuneen 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 työsuojeluviranomaisia. Sisällöltään uusi 3 momentti vastaisi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 9 §:ää ja 4 momentti tieliikennelain 92 n §:ää.

6 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot. Pykälä vastaa tieliikennelain 92 k §:ää. Pykälään tehtäisiin vain tämän lain säädösten edellyttämät säädösviittauksen muutokset. Luonteeltaan pakkokeinot ovat valvontaan liittyviä työkaluja eivätkä hallinnollisia seuraamuksia, siksi säännös esitetään sisällytettäväksi tähän lukuun.

7 §. Rikosoikeudellinen virkavastuu. 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 työterveyslääkärinä, jolla on virkansa puolesta oikeus myöntää matkustamomiehien terveydentilastodistuksia. Pykälä koskisi lisäksi ulkopuolista asiantuntijaa, jota Liikenteen turvallisuusvirasto voisi IV osan 2 luvun 1 §:n mukaisesti käyttää tarkastuksessa apunaan.

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. Rautateillä 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 §. Rautatielääkärin hyväksyminen. Luvun 1 §:ssä säädetään rautatielääkärin hyväksymisestä. Liikenteen palveluista annettavan lain IV osan 3 luvun 1 §:ssä säädettäisiin rautatiejärjestelmässä toimivan rautatielääkärin hyväksymisvaatimuksista. Pykälä korvaisi rautatiealan asiantuntijalääkärin 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 työterveyshuoltolaissa (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 yhteensä 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 rautatielääkärien kuljettajien lääkärintarkastusten tekemistä ja liikennekelpoisuuden arviointia varten. Rautatie-lääkärit 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 erikoislääkärien oikeudet. Erikoislääkäreistä muun muassa työterveyshuollon erikoislääkärien tutkinnon katsotaan antavan hyvät valmiudet rautatielääkärien tehtävien hoitamiseen.

Nykyisiltä hyväksytyiltä rautatiealan asiantuntijalääkäreiltä on vaadittu perehtyneisyyttä liikennelääketieteen. Vaatimuksella on hyväksymispäätöksiä tehtäessä tarkoitettu suoritettua liikennelääketieteen erityis pätevyyttä. Sääntelyä kevennettäisiin siten, että rautatielääkäriltä ei vaadittaisi varsinaista liikennelääketieteen osaamista. Hakijalla ei siten tarvitsisi olla liikennelääketieteen erityis pätevyyttä. 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 rautatielääkärien olisi hyväksynnän saadakseen tunnettava kuljettajan terveydentilaa koskevat vaatimukset. Vaatimuksella tarkoitettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain II osan 7 luvun 6 §:n 4 momentin

nojalla määrittämiä aisti- ja terveysvaatimuksia sekä 8 §:n 6 momentin nojalla antamia määräyksiä lääkärin-tarkastuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin nojalla uudistaa 1 momentissa tarkoitetun rautatielääkärin hyväksynnän sen jälkeen kun rautatielääkärin 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 koulutuksiin voitaisiin ottaa hyväksyntää uudistettaessa huomioon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 momentin nojalla antaa tarkemmat määräykset rautatie-lääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä. Kelpoisuuslain nojalla on annettu 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 tarkoitetulla tavalla. Rautatieyritykset ovat kilpailuttaneet työterveyshuoltojaan, jolloin lääkäreiden vaihtuvuus järjestelmässä on ollut suurta. Lääkäreiden hyväksymispäätösten voimassaolo on myös ollut sidoksissa siihen, osallistuuko hyväksytyt lääkärit 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 toimittaessa 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 asiantuntijalääkärin toimistossa.

Rautatiealan asiantuntijalääkärin liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien terveydentilasta antamat sopivuuslausunnat on tallennettu Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään kelpoisuusrekisteriin. 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.

Ilmailussa muun muassa potilasasiakirjojen arkistoinnista säädetään lentomiehistöasetuksessa. Lentomiehistöasetuksen VII liitteessä veloitetaan ilmailulääketieteen keskus säilyttämään asiakirjat, joissa on tiedot lääketieteellisten kelpoisuustodistusten myöntämisestä, voimassaolon jatkamisesta tai uusimista varten suoritetuista lääkärintarkastuksista ja arvioinneista ja niiden tuloksista, vähintään 10 vuoden ajan viimeisen tarkastuksen päivämäärän jälkeen. Lentomiehistöasetuksen liitteessä IV veloitetaan ilmailulääkärit säilyttämään suoritettujen lääkärintarkastusten ja arviointien yksityiskohtaiset tiedot sekä niiden tulokset kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Voimassa olevassa ilmailulaissa ei ole säännöksiä potilasasiakirjojen säilyttämisestä. Ilmailu-lääkärin tekemässä lääkärintarkastuksessa käytetyt potilaan terveydentilaa koskevat lomakkeet ja niiden liitteet kuten muun muassa potilaalle tehdyt tutkimukset ja konsultaatiot ovat terveydenhuollon asiakirjoja, jotka on arkistoitava yleisen terveydenhuoltolainsäädännön mukaisesti vastaavalla tavalla kuin arkistoidaan muutkin terveydenhuollon asiakirjat. Jos rekisterinpitäjänä on lääkäriasema tai muu yksityinen terveydenhuollon yritys, asiakirjat arkistoidaan sen arkistoon. Ongelmallisiksi sen sijaan katsotaan itsenäisinä ammatinharjoittajina toimivien yksityislääkäreiden potilasasiakirjat silloin kun lääkäri itse on rekisterinpitäjä. Terveydenhuoltolainsäädäntö edellyttää, että lääkärin on säilytettävä potilasasiakirjat sekä huolehdittava arkistostaan myös toimintansa lopettamisen jälkeen. Arkistoa ei saa luovuttaa ulkopuolisille eikä sitä lääkärin kuolemankaan jälkeen saa luovuttaa edes hänen omaisilleen. Tämä on ongelmallista, jos jokin viranomainen tai potilas itse pyytää arkistossa olevia potilasasiakirjoja.

2 §. Rautatiepsykologin hyväksyminen. Luvun 2 § koskee rautatiepsykologin hyväksyntää. Muista liikenne-muodoista 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 tunnus-tamisesta. Kohdan mukaan tunnustamisen tulee perustua riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt kelpoisuuslain nojalla rautatiejärjestel-mään rautatieliikenteen asiantuntijapsykologit, joilla on oikeus tehdä psykologinen henkilöarviointi ja antaa soveltuvuuslausunto henkilön psykologisesta soveltuvuudesta tehtävään. Hyväksytyjä rautatieliikenteen asiantuntijapsykologeja on yhteensä 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 terveystieteiden 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 laillis-tettuna ammattihenkilönä siten kuin terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa säädetään. Haki-jalla olisi 2 kohdan mukaan oltava riittävä työ- ja organisaatiopsykologian ja psykologisen henkilöarvioinnin tuntemus. Hakijalta edellytettäisiin 3 kohdassa, että hän on perehtynyt kuljettajan tehtävissä toimivilta vaa-dittavien psykologisten ominaisuuksien arviointiin ja hänellä on käytännön kokemusta psykologisten omi-naisuuksien arvioinnista. Hakijalla tulisi siten olla sekä teoreettista että käytännön kokemuksella osoitettua osaamista tehtävään. Hakijan olisi 4 kohdan mukaan tunnettava kuljettajan tehtävissä vaadittavat psykologi-set vaatimukset. Vaatimuksella tarkoitettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston tämän luvun 9 §:n 6 momentin nojalla määräämiä psykologisia vaatimuksia ja viraston antamia määräyksiä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä. Lisäksi hakijan olisi 4 kohdan mukaan tunnettava kuljettajan tehtävien sisältö, työympäristö ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettut rautatiepsykologin hyväksymisvaatimukset vastaisivat sisällöllisesti rauta-tieliikenteen 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 rautatie-psykologien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä. Kelpoisuuslain nojalla on annettu edellä mainittu valtioneuvoston asetus rautatiealan terveydenhuollon asiantuntijoiden pätevyydestä ja täydennyskoulutuksesta. Valtioneuvoston asetus 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 ja tuona aikana pätevyyttä ylläpidettäessä.

3 §. Merimieslääkärin hyväksyminen. Luvun 3 § koskisi merimieslääkärin 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. 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 laatujärjestelmästä, jonka on oltava olemassa viimeistään 2017. Liikenteen turvallisuusvirasto valmistelisi merimieslääkärijärjestelmän laatujärjestelmän, 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 lääkärin 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 erikoislääkärin oikeudet. Lisäksi hakijalta edellytettäisiin momentin 2 kohdassa, että hän on Suomessa suorittanut koulutuksen merialan työolosuhteista ja terveystaustasta.

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 terveydelisiin vaatimuksiin sekä siihen, kuinka merenkulkijan lääkärintarkastus on suoritettava. Pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohta vastaisivat lääkärin 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 työolosuhteita 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 erityyppisistä sopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 §:ssä tarkoitettua merimiesasiain neuvottelukuntaa määräystä valmistellessaan säädettäisiin ehdotetun lain IV osan 1 luvun 16 §: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 perusteltuna, koska se täydentää kuvauksen liikenteen lääkärijärjestelmästä, ja se selkeyttää seuraavan, terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevia ilmoituksia käsittelevän pykälän soveltamista.

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 luvista kulkeutuu suoraan Liikenteen turvallisuusvirastoon.

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 velvoitetaan tekemään ajokorttiluvan hakijan tai ajo-oikeuden haltijan (kuljettajan) ajoterveystilaa 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.

Terveystilaa koskevan tiedon saaminen on Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä siksi, että henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät luvat, hyväksynnät, 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 täytyisivät.

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. Ensimmäkin 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, hänen lääketieteellisen kelpoisuutensa arviointiin.

Pykälän 2 momentissa asetetaan 1 momentissa tarkoitetuille liikenteen lääkäreille velvollisuus ilman pyyntökin velvollisuus ilmoittaa epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Liikenteen lääkäriltä ja rautatiepsykologilta edellytetään aktiivista ilmoittamista, jos henkilöluvan saamisen edellytyksenä olevien terveyden 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 psykoottinen henkilö hakeutuu terveysasemalle, ja asiayhteydestä ilmenee, että hänen tarkoituksenaan on lähteä liikenteeseen 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 poikkeuksellisenä, 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 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 nykytilaa: Liikenteen turvallisuusvirastoa koskevassa sääntelyssä on jo nyt mahdollistettu vastaavien tehtävien siirtäminen. 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 säädetyt lisäksi merkityksellisiä olisivat lain VI osan 1 luvun säännökset oikaisumenettelystä ja muutoksenhausta.

Lukuun olisi sisällytetty: sopimusrekisteröintiä koskevat säännökset lain vesikulkuneuvojen rekisteröintitoiminnasta (424/2014) 6 luvusta sekä laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015); lain kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) 20 a - 20 e §:t ammattipätevyyskortteihin ja niitä koskeviin kokeisiin liittyvät palvelutehtävät; lain liikenteen palveluista 1. vaiheessa säädetty IV osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen taksikuljettajan ajolupatehtäviin liittyvät palvelut; ajokorttilain (386/2011) 8 a - 8 d §:t ajokorttiluvan, ajokortin ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvät palvelutehtävät; laki ajopiirturi-korttien myöntämisen järjestämisestä (629/2004); ilmailulain (864/2014) 163 §:n EASA-asetuksen mukainen tehtävien siirto päteville yksiköille ja harrasteilmailun järjestölle sekä 164 §:ssä säädetyt tehtävät pätevyyden arvioinnista ja todistusten antamisesta sekä laki ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä (958/2013).

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. 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 sopimusrekisteröijälle 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 yrityskohteisesti.

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 käsitellyksi 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 asetettaisiin pääsäännöksi, että palveluntarjoaja ei voi käyttää alihankintaa sille annettujen tehtävien hoitamisessa. Poikkeuksena olisivat palveluntarjoajan tavarahankinnat. Kyseessä voisi olla nykyisenkaltainen tilanne, jossa Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppani käyttää alihankkijaa rekisterikilpien valmistamisessa ja toimittamisessa.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin hankintalainsäädännön soveltuvuudesta. Alihankintaa koskevia säännöksiä ei sovellettaisi, koska kyseessä on julkisen hallintotehtävän ulkoistaminen ja palveluntarjoajille on asetettu erityisedellytyksiä eikä niitä tule voida kiertää alihankinnan avulla. Kielto palveluntarjoajalle käyttää toista henkilötietojen käsittelijää ilman rekisterinpitäjän lupaa tulee Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 2 kohdasta.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy esimerkiksi sopimusrekisteröijiksi pääsääntöisesti kaikki ne, jotka täyttävät laissa säädetyt edellytykset. Tällaisessa tilanteessa kyse ei ole julkisesta hankinnasta eikä hankintalainsäädäntöä sovellettaisi.

2 §. Yleiset säännökset. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin, että rikosoikeudellinen virkavastuu koskee myös palveluntarjoajan palveluksessa julkista hallintotehtävää suorittavaa. Momenttiin sisältyy lisäksi informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin.

Koska rekisteröintitehtävät ovat perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä, tulee sopimusrekisteröijän 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, koska näitä lakeja sovelletaan myös ilman erityistä säännöstä (PeVL 34/2010 vp., s. 5). Tehtävien 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 palveluntarjoajia suorittavat henkilöt edellä mainittuihin yleisiin virkamiestaitoihin liittyvien hallinnon yleislakien soveltamiseen.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin palveluntarjoajan ja sen palveluksessa olevan henkilön salassapito-velvollisuudesta.

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, tiedot voidaan vapaasti luovuttaa ja saat-
taa saataville yleisen tietoverkon välityksellä. Tällainen luettelo on 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 tehtävät, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto voisi palveluntarjoajalta hankkia. Kyseiset tehtävät voisivat kuulua Liikenteen turvallisuusviraston hoidettavaksi joko ehdotetun lain nojalla tai muun lainsäädännön nojalla, kuten ajokorttilain 8 §:n. 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 arvioisi 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 tarkoitettulla 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, joista luvun 2 §:n 4 momentissa maksuperustelain mukaisesti. Momentin 6 kohdan mukaan palveluntarjoaja voisi tarjota neuvontapalveluita ja tietojen välittämistä. 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 käsitellä sellaisia hakemuksia tai rekisteri-ilmoituksia, joihin liittyy harkinta- tai päätösvaltaa. Tehtäviä suorittava henkilö neuvoksi 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

kuten alusrekisteriin rekisteröitävä vesikulkuneuvo. Sopimusrekisteröijä ei myöskään saisi käsitellä lopullista poistoa koskevia rekisteri-ilmoituksia, koska lopullisen poiston tekeminen edellyttäisi annettavan selvityksen luotettavuuden arviointia.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin ammattipätevyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

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 hallintotehtävä. Kyseessä on kuitenkin lähinnä julkiseen palveluun rinnastettavasta ajopiirturikorttien jakelutehtävä, jonka siirtämisessä perustuslakivaliokunta ei ole nähnyt ongelmaa, 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 ammattipätevyden 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 tarkoitukseenmukaista (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 hakemus- ja rekisteröintitehtävässä käsitellään henkilötietoja sisältäviä asiakirjoja Liikenteen turvallisuusviraston lukuun, palvelun tuottajan olisi pystyttävä huolehtimaan asianmukaisesti tietoturvallisuudesta ja tietosuojasta kuten Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 1 kohdassa säädetään. Palveluntarjoajan olisi esimerkiksi toteutettava tarpeelliset toimenpiteet henkilötietojen suojaamiseksi asiattomalta pääsylvä tietoihin ja vahingossa tai laittomasti tapahtuvalta tietojen hävittämiseltä, 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). Koska kyseessä on julkiselle vallalle kuuluvia tehtäviä, on rajausta perusteltu.

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 tietosuojasetuksen 28 artiklan 5 artiklassa tarkoitettuun sertifiointiin. Hallintamallin tulisi pitää sisällään suunnitelma tietoturvallisuuden organisoinnista, suojattavien kohteiden luokituksesta 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 sopimusrekisteröijän 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 lueteltu. Luotettavuuden arvioinnissa huomioon otettavat rangaistukset on esimerkiksi lueteltu laissa vesikulkuneuvo-rekisterissä. Toisin on esimerkiksi laissa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta, jossa hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa on lueteltu esimerkkirikoksia, jotka voisivat tapauskohtaisesti kertoa palveluntarjoajan sopimattomuudesta tehtävään.

Palveluntarjoajien yhdenmukaisen kohtelun vuoksi arviointikriteerit olisi kuitenkin ehdotuksessa määritelty laissa. Jotta oikeusturva ei vaarantuisi liian kategorisen listauksen takia, rikosten olisi vaikutettava luotettavuuteen tai osoitettava ilmeistä sopimattomuutta tehtävien hoitamiseen.

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 sopimusrekisteröijää 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 rekiste-

röintitoiminnasta 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 sopimusrekisteröijä 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 asianosaisen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Siten sopimusrekisteröijänä 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 rekisteröintitoimintaa koskevan sopimuksen sisällöstä. Pykälässä säädettäisiin niistä asioista, joista rekisteröintitoimintaa koskevassa sopimuksessa olisi vähintään sovittava. Näillä varmistettaisiin sopimusrekisteröijän rekisteröintitehtävien 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 käsitelijän väliseen sopimukseen. Koska Euroopan unionin asetuksen ovat suoraan sovellettavaa oikeutta, niitä sovelletaan sellaisinaan myös ilman viittauksia. Näin ollen vastaavia viittauksia tulee pääsääntöisesti välttää, mutta sääntelyn selkeyden takia viittaus tarvittaisiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto tekisi sopimukset joko kaikkien niiden kanssa, jotka täyttävät laissa asetetut vaatimukset. Käytäntö on ollut käytössä esimerkiksi sopimusrekisteröijien osalta. Sopimus olisi luonteeltaan hallintosopimus. Mahdollista on myös kilpailuttaa palveluntarjoajat.

Momentissa säädettäisiin niistä asioista, joista sopimuksessa olisi ainakin sovittava, jotta sopimusrekisteröijän rekisteröintitehtävien asianmukainen hoitaminen voidaan varmistaa.

Momentin 1 kohdan mukaan olisi sovittava muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista sopimusrekisteröijän tehtävistä. Sopimuksessa tulisi edelleen sopia henkilötietojen käsittelystä, mutta vaatimus siitä 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 esimerkiksi edellyttää sopimusrekisteröijää nimeämään rekisteröintitoiminnan vastuuhenkilö. Vastuuhenkilö kouluttaisi edelleen sopimusrekisteröijän 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 rekisteröintitehtäviä 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. Maksuperustelain soveltamisesta säädetään tämän luvun 2 §:ssä.

Momentin 7 kohdan mukaan olisi sovittava valonnasta ja sen seuraamuksista. Valvonnasta tulisi sopia esimerkiksi siitä, mitä tietoja Liikenteen turvallisuusvirasto saisi valvonnan suorittamiseksi sopimusrekisteröijältä. Valvonnasta säädetään erikseen luvun 7 §:ssä, mutta sopimuksessa olisi selvitettävä valvontavaatimuksista seuraavat velvoitteet palvelun tuottajalle, jotta tarkastusten toteutuminen ja niiden tehokkuus varmistettaisiin. Sopimuksessa tulisi sopia myös muista keinoista, joilla varmistettaisiin tehtävien asianmukainen ja tehokas hoitaminen. Rekisteröintitoiminnassa havaittavien puutteiden tai väärinkäytösten varalta sopimuksessa tulisi käydä ilmi niistä aiheutuvat seuraamukset.

Momentin 8 kohdan mukaan säädettäisiin 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 sopimusrekisteröijille 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 (Tupas-tunnistaminen), 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 päätymiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi irtisanoa tai purkaa sopimuksen, jos palveluntarjoaja laiminlöisi oleellisesti tehtäviensä hoitamista tai syyllistyisi toistuvasti pienempiin sopimusrikkomuksiin. Purku voisi tulla kyseeseen, jos palveluntarjoaja ei voisi enää pitää luotettavana hänen syyllistyttyään 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin rikoksiin. Irtisanominen tai purkaminen olisi mahdollista myös silloin, kun palveluntarjoaja rikkoo muuta toiminnan kannalta olennaista lainsäädäntöä. Tätä on myös perustuslakivaliokunta tuonut esille (PeVL 27/2014 vp, s. 3).

Lisäksi tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaan rekisterinpitäjä saa käyttää vain sellaista käsiteltäviä, 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 toimintaan, 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 laissa erikseen vielä Suomessa vahvistettava, 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 täytyminen 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 linjauksen mukaan kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikenlaiset pysyväisluonteiseen asumiseen tarkoitettut tilat (PeVL 16/2004 vp, PeVL 39/2005 vp). Tarkastuksessa noudatettaisiin 3 momentin mukaan 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 1. vaiheessa säännökset liikenneluparekisteristä. Rekisteriin säädettiin tallennettavaksi tietoja tavara-, henkilö- ja taksiliikenteen harjoittamiseen liittyvistä luvista, joita koskevat säännökset olivat liikenteen palveluista annetun lain 1. 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 viranomais-toiminnankin 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.

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 laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä (1664/2009), jonka 9 luku koskee kelpoisuusrekisteriä. Lisäksi kumoutuisi ajoneuvolain (1090/2002) 95 §, rautatielaista (304/2011) 68 §, 69 § 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 alusrekisterislaista (512/1993) 4, 9-12, 13 a, 13 b, 13 d, 13 e §. Lisäksi kumotaan ilmailulain (864/2014) ilma-alus- ja lupakirjarekistereitä koskevan 2 luvun 12-15 § sekä 21 § ja 23-31 §.

Lain V osassa on 1. 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 asetuksesta, joka on suoraan sovellettavaa oikeutta. Asetuksessa on tavanomaista enemmän kansallista, direktiivinomaista liikkumavaraa. Liikkumavaran mukaisia horisontaalisia säännöksiä valmistellaan oikeusministeriössä. Tästä huolimatta ministeriöiden on arvioitava tarve erityissääntelylle omalla hallinnonalallaan. Erityissääntely ei luonnollisesti voi olla ristiriidassa yleisen tietosuoja-asetuksen kanssa. 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 mukautetaan 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 perustuslaillinen 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, jolloin henkilötietoasetus ei niitä 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 tietosuojasetuksen 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), tavoitteena täsmentää Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä rekisterinpitöön liittyen. 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 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.

Käyttötarkoitus olisi luonnollisesti koko rekisterille sama, koska olemassa olisi vain yksi rekisteri. Siitä, miten tarkkaan käyttötarkoitus on nykyään määritelty, on voimassa olevissa rekistereitä koskevissa laeissa suuria eroja. Joissakin laeissa, kuten ilmailulaissa ja alusrekisterilaissa, käyttötarkoitusta ei ole lainkaan määritelty.

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. 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 rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Kyseiset tehtävät on määritelty 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 rekisterinpitöön liittyvien tehtävien hoitamiseksi. On huomattava, että viraston tiedonsaantioikeuksista liikenteen palveluista annetun lain valvontaan liittyen säädetään IV osan 2 luvun 2 §:ssä. Ehdotettu 1 momentti sisältäisi perussäännöksen Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaan-

tioikeudesta 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 kaupparenkulkuun käytettävien alusten ilmoittamisesta rekisteriin säädetään alusrekisterilaissa ja ajoneuvon rekisteröinnistä ajoneuvolaissa. Lääkäriin, psykologin ja muiden terveydenhuollon toimijoiden ilmoitusvelvollisuudesta taas säädetään IV osan 4 luvun 3 §:ssä. Toisaalta esimerkiksi oppilaitosten ilmoitusvelvollisuudesta ei ole kattavasti erityisiä säännöksiä ja silti niiltä saatavat tiedot ovat merkittäviä esimerkiksi erilaisia kelpoisuuksia ja pätevyysarviointeja.

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. Välttämättömyysedellytyksen johdosta erikseen ei tarvitse myöskään luetella muita viranomaisia ja tietoja, joita tiedonsaantioikeus koskee salassapitosäännöksistä huolimatta. 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 Trafille 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 uudistuksessa muodossa myös tavanomaisen kirjauksen teknisestä käyttöyhteydestä. Kysymystä tietojen luovuttamisesta ensisijaisesti rajapintaratkaisujen kautta on käsitelty tarkemmin 3 luvun 1 §:n kohdalla. Pääsääntöisesti tietojen luovuttaminen tapahtuu sähköisesti. Muut tavat tulevat kyseeseen erityisesti sopimuksesta.

Ehdotettu 6 momentti sisältää määräyksenantovaltuuden. Tietojen toimittamiseen käytetään yleensä vakio-muotoisia 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

muun teknisen käyttöyhteyden kautta tai muutoin sähköisesti esimerkiksi verkkopalvelun kautta. Henkilötietojen luovuttaminen Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi sallittua, sillä käsittely on tarpeen viraston lakisääteisen velvoitteen eli rekisterinpidon noudattamiseksi.

Muutoksista ilmoittamisen velvollisuus 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 §:issä, ilmailun lupakirjojen osalta ilmiallain (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 (6.6.2003/434) 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 ajoneuvo rekisteriin on laiminlyöty tai jos Liikenteen turvallisuusvirasto saa tiedon rekisteriin merkittävän tiedon muuttumisesta tai virheellisyydestä. Momentilla poikettaisiin hallintolain 8 luvun virheen korjaamisesta 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 tarpeeton esimerkiksi silloin, kun muutos tai lisäys ei vaikuta kulkuvälineen omistajan tai haltijan oikeuksiin. Erityissääntely olisi tarpeellista, koska esimerkiksi ajoneuvojen rekisteröinnissä on siirrytty hyvin pitkälti 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 tietosuojasetuksen 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 henkilötietojen muutoksista tulisi ilmoittaa asiakkaalle henkilötietolainsäädännön ja hallintolain säännösten mukaisesti.

2 luku Rekisterin tietosisältö.

Henkilötietojen käsittelyn yleiset periaatteet löytyvät vastaisuudessa EU:n yleisestä tietosuojasetuksesta, etenkin sen II luvusta. Yleinen tietosuojasetus 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 tarpeellisuus-

vaatimus. Vain käsittelyn kannalta tarpeellisia tietoja saa käsitellä, ja tietojen käyttöä koskee käyttötarkoituksidonnaisuuden 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 internetsivuilta. 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.

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 peruseriaatteita, 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.

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 tallettaviin tiedot vakuutusnottajasta, 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 veropäätöstietoja 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 aluskiinnityslaissa (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.

Oleellinen tieto on myös merkintä valtuutuksesta ehdotetun 5 kohdan mukaisesti. Valtuutustiedolla pyritään turvaamaan tiedon oikeellisuutta siten, että rekisterinpitäjällä olisi aina tiedossaan rekisteritietoja ilmoittanut taho.

Ehdotetussa 6 kohdassa tarkoitetuista piirturikoreista ja niiden käyttövelvollisuudesta säädettäisiin jatkossa II osaan ehdotetussa uudessa 4 luvussa.

Ehdotetun 4 momentin mukaan rekisteriin tallennettaisiin lupa-asian käsittelyssä tarvittavia rikos- ja rikkomustietoja. Rikos- ja rikosasioita koskevien tuomioiden lisäksi rekisteriin voitaisiin tallentaa tiedot rikos- tai rikkomusasiaa koskevasta esitutkinnasta, syyteharkinnasta ja oikeudenkäynnistä. Rikos- ja rikkomustietojen lisäksi rekisteriin voitaisiin merkitä tiedot henkilölle määrätystä hallinnollisista seuraamuksista, kuten huomautuksista ja varoituksista sekä lupien peruuttamisesta ja rajoittamisesta.

Rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyviä henkilötietoja saa yleisen tietosuoja-asetuksen 10 artiklan mukaan käsitellä, kun se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojaustoimista rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi. 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 anonymisoituna.

Ehdotetun 5 momentin mukaan pykälässä tarkoitetut tiedot jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallentamatta, jos tiedot voidaan reaaliaikaisesti tarkistaa toisen viranomaisen rekisteristä. 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.

Ehdotetussa 6 momentissa todettaisiin se seikka, että rekisteriin voitaisiin tallentaa ne tiedot, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto saisi ehdotetun 1 luvun 3 §:n nojalla. Henkilötietojen käsittelyn peruseriaatteisiin 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.

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 tehtävistä lupaedellytysten harkinnasta. Lisäksi tiedot voivat liittyä Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin valvovana viranomaisena, jolloin kysymys lupaedellytysten täyttymisestä 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 vastaavat tiedot 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 alkolukkojen markkinoille saattamisessa.

Ehdotetun 4 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin luvan myöntämisen ja rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiä sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot. Hyvämaineisuuden 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. Kohdan mukaan tallennettaisiin myös VI osan 1 luvussa tarkoitetuista hallinnollisista seuraamuksista, eli luvan peruuttamisesta ja huomautuksen tai varoituksen antamisesta.

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 vastuuhenkilöistä. Kuitenkin erityisesti taksiliikenteessä suuri osa toimiluvista myönnetään luonnolliselle henkilölle. Myös tavara- ja henkilöliikennelupaa voi hakea luonnollinen henkilö.

3 §. Liikennevälineitä 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 tarkoitettuihin liikennevälineisiin liittyen voitaisiin tallentaa. Kaikissa tilanteissa ei välttämättä ole tarvetta tallentaa kaikkia lueteltuja tietotyypejä, tai kaikki tiedot eivät edes ole saatavilla. Myös tämän pykälän osalta osa tallennettavista tiedoista tulee ehdotetusta 1 §:stä.

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 talletettavia, 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. Palloista voitaisiin tallettaa myös tilavuus. Ilma-aluksesta voitaisiin tarvittaessa tallentaa myös ilma-aluksen valokuva.

Rekisteriin talletettavia, 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 henkilöluku ja kuorma,

kansirakenne sekä pääväri. Vesikulkuneuvon moottoria koskevana 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.

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. 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 historia-tietoja. 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. Historiarekisterissä tulisi olla laivanisännältä ja ulkomaiselta rekisteriviranomaiselta saatujen ja rekisteriviranomaisen hankkimien tietojen muodostama aluksen omistukseen liittyvien vaiheiden keskeytymätön tiivistelmä. Historiarekisterissä ei olisi koko alusrekisterin sisältöä. Rekisteriin tehtäviä merkintöjä koskeva alusrekisterilain 13 b §:ää vastaava sisältö olisi ehdotetussa pykälässä. 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 maahantuojatietoja. 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 määräaikaikatsastuksen tarkastusohjeita. Määräaikaikatsastusten ja muiden teknisten tarkastusten yhteydessä rekisteriin talletettaisiin ajoneuvon yksilöinti- ja vikatietoja. Muilla teknisillä tarkastuksilla tarkoitettaisiin lähinnä tiellä tehtäviä tarkastuksia, joita suorittaisivat poliisi, tullilaitos 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.

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-, määräaikaikais- ja ylimääräisistä katsastuksista sekä aluksen laitteiden ja järjestelmien luokituksista ja hyväksynnöistä. Rekisteriin voitaisiin merkitä myös tiedot katsastusten perusteella tai muuten alukselle myönnytyistä todistuskirjoista, hyväksynnöistä ja luvista sekä katsastuksessa havaitut poikkeamat ja niiden korjaamiseksi suoritettujen 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 myönnytyistä 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 hyväksytyyn 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.

Viranomaistarkistukset 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 maahantuonti tarkastuksista.

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 talletettaisiin 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 talletettaisiin tieto aluksen omistusosuudesta ja saantopäivästä sekä laivanisännän ja rahtaajan aloitus- ja lopetuspäivät.

Rautatiekalustosta talletettaisiin tiedot kalustoyksikön omistajasta, haltijasta, rekisteritiedon tilasta kuten esimerkiksi tiedot rekisteröinnin voimassaolosta, keskeyttämisestä, peruuttamisesta tai romuttamisesta. Kalustoyksikön käyttöönottolupaan merkittävät rajoitustietoja ovat muun muassa rakenteeseen liittyviä rajoituksia, maantieteellisiä rajoituksia, ympäristörajoituksia. Hallintatietona rekisteriin merkittäisiin tieto kaluston kunnossapidosta vastaavasta yksiköstä.

Ilma-alusten osalta rekisteriin talletettaisiin tiedot omistajasta, käyttäjästä, haltijasta sekä edustajasta. Ilma-aluksen omistajan, käyttäjän, haltijan sekä edustajan tietoina talletettaisiin 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 talletettaisiin 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 talletettaisiin tiedot rekisteristä poistopäivästä, poiston syystä, vientimaasta ja rekisteristä poistosta annettavasta todistuksesta.

Vesikulkuneuvojen käyttöönotto- ja käytöstä poistotietoina tallennettaisiin ensirekisteröintipäivä, rekisteristä poistopäivä sekä poiston syy, lopullinen rekisteristä poistopäivä sekä lopullisen poiston syy. Rekisteriin talletettaisiin 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 hallintaoikeudesta ajoneuvoon. Ajoneuvon käyttö voi olla yksityinen, luvanvarainen, kouluajoneuvo, vuokraus ilman kuljettajaa tai myyntivarasto. Hallintaoikeustiedolla tarkoitetaan sitä, että perustuuko haltijan hallintaoikeus 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 tiedot olisivat muun muassa tiedot konkurssista, takavarikosta, ulosmittauksesta, velkajärjestelystä, väliaikaistoimesta, yrityssaneerauksesta. 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 pysäyttämisestä 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 käyttäjästä on henkilötieto.

4 §. Henkilölupaa koskevat tiedot. Pykälässä säädettäisiin niistä tiedoista, joita henkilölupiin edellytyksiin liittyen voitaisiin rekisteriin tallentaa. Henkilöluvan määritelmä löytyy I osan 1 luvun 1 :n 7 kohdasta. Kuten edellä, myöskään tässä pykälässä ei kaikkii henkilökohtaisiin edellytyksiin liity kaikkia ehdotetussa pykälässä tarkoitettuja tietoja. Myös tältä osin osa tallennettavista tiedoista on säädetty 1 §:ssä.

Ehdotetun 1 kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin myönnettyjä ja peruutettuja lupia koskevat tiedot, tiedot lupiin liittyvistä ehdoista ja erivapauksista sekä yksilöintitunnuksesta. Rekisteriin merkittäisiin myös tiedot lupien myöntämisaikakohdasta, voimassaolosta ja muutoksista.

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 pätevyysiin liittyvistä koulutuksista. Kokemustietoja olisivat esimerkiksi tiedot ilmailun lupaedellytyksenä olevasta lentokokemuksesta. Merenkulun osalta rekisteriin talletettaisiin merimiesluettelon ylläpitämiseksi tarvittavat tiedot. Lisäksi rekisteriin voitaisiin kokemustietona tarvittaessa tallentaa luvanhaltijan työsuhdetta koskeva tieto.

Edelleen kohdan mukaan rekisteriin tallennettaisiin tiedot lupaa koskevista kokeista ja pätevyiden arvioinneista. Näitä tietoja olisivat esimerkiksi tiedot ilmailun teoriakokeista, kielitaitokokeista ja tarkastuslennoista, merenkulun luotsaustutkinnoista sekä tieliikenteen ajokokeista ja kuljettajan ammattiluvan tai pätevyiden 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 lupa-asian käsittelyssä. Lisäksi rekisteriin voitaisiin merkitä tieto henkilölle myönnetystä terveystieteiden luvasta tai erivapaudesta sekä lupaan mahdollisesti liittyvistä terveystieteiden rajoituksista.

Terveydentilaa koskevat tiedot ovat 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 tarkoitettua 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, anonymisoituina tai muulle viranomaiselle jos ne ovat välttämättömiä sen lakisäätöiden tehtävien suorittamiseksi.

Erityisten henkilötietoryhmien käsittelyn tietosuojaj- ja tietoturvakäytäntöihin 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 tietoturvaliikenteen 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.

Ehdotettu 7 kohta sisältää vielä mahdollisuuden sellaisten EU-säännösten ja kansainvälisten sopimusten edellyttämien rekisteritietojen merkitsemiseen, joita ei edellä olisi huomioitu. Lista on erittäin kattava, mutta toisaalta alan kansainväliset normit ovat usein sangen yksityiskohtaisia ja vaikeasti tulkittavia.

5 §. Kielto muuttaa rekisteritietoja. Pykälässä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus kieltää liikenneväliin liittyvien rekisteritietojen muuttaminen määräajaksi. Pykälä vastaa ajoneuvolain 69 a §:ää sekä lain vesikulkuneuvorekisteristä 36 §:ää. Muutoskiellon asettaminen 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. Pääsääntöisesti käytännössä edellytettäisiin tehtyä rikosilmoitusta tai omistusoikeutta koskevan kanteen nostamista tuomioistuimessa.

6 §. Tietojen säilyttäminen ja poistaminen. Pykälässä säädettäisiin liikenneasioiden rekisterin tietojen poistamisesta ja säilyttämisajasta. Säännöstä sovellettaisiin, ellei tietojen poistamisesta tai säilyttämisestä ole säädetty muualla tai tietojen poistamisesta tai säilyttämisestä ole kansainvälistä velvoitetta.

Säilytysajoista säättäminen on nimenomaisesti mainittu tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdassa. Rekisterin ylläpidon kannalta on yleisen edun mukaista, että säilytysajat on selvästi määritelty. Tämä palvelee sekä luotettavuutta rekisteritietojen löytymiseen että rekisteröityä, kun hän saa selvästi tiedon säilytysajasta. Oikeasuhtaisuutta turvaa se, että poistamisajat on määritelty tarkasti tietotyypeittäin, jotta tietojen säilyttämiin liittyvät erityispiirteet tulevat asianmukaisesti otetuksi huomioon. Tietojen säilyttämiseksi yli säädetyn määräajan asetettaisiin välttämättömyysvaatimus. Henkilötietolainsäädäntö lähtee muutenkin siitä vaatimuksesta, että tietoja 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 ajoneuvotietoja tai ajoneuvoihin liitettyjä henkilötietoja ei olisi käytettävissä niiden poistamisen takia. Vastaava tilanne voi syntyä myös vakuutusmaksujen kohdalla.

Momentin 3 kohdan tarkoittamia henkilölupia koskevat tiedot poistettaisiin rekisteristä 10 vuoden kuluttua siitä, kun luvan voimassaolo on päättynyt. Henkilölupia koskevia tietoja tarvitaan voimassaolon päättymisen jälkeen muun ohella niissä tilanteissa kun luvan, kelpoisuuden tai pätevyuden haltijan asiaa arvioidaan uudelleen, jolloin viranomaisella tulee olla tieto henkilön aikaisemmista luvista, kelpoisuuksista ja pätevyyksistä. Tästä poiketen 4 kohdassa säädettäisiin kuitenkin, että merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot poistettaisiin 50 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä. Säilytysaika vastaisi nykyistä säännöstä merimiesluetteloon (merimiesrekisteri) merkittyjen tietojen säilyttämisestä. Näin pitkä aika on tarpeellinen esimerkiksi eläkkeen määräytymisen takia.

Momentin 5 kohdan mukaan henkilötiedot poistettaisiin rekisteristä 3 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 6 kohdassa tarkoitetut 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 liikennevälineen kuljettaminen päähtyneenä tai muu rikos, joka tehdään liikennevälinettä kuljettaessa. Rikos- ja seuraamustietoja voidaan tarvita muun ohella henkilön luvan, pätevyuden tai kelpoisuuden arvioimista varten.

Momentin 7 kohdassa 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 8 kohdassa Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemä hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto poistetaan 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman. Tietoja tarvitaan viranomais-toiminnassa 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 toimintaan.

Momentin 9 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 säädetä 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.

Rekisteristä poistettujen ja korjattujen ajoneuvojen rekisteröintikatsastus ja rekisteröinti ovat myös esimerkkejä tilanteista, joihin tarvitaan ajoneuvotietoja ja niihin liitettyjä henkilötietoja uudelleenrekisteröintiä ja verotusta varten usein kymmenienkin vuosien taukojen jälkeen. Tämä kuitenkin edellyttää sitä, että liikennevälinettä ei ole poistettu rekisteristä lopullisesti.

Ehdotetun 1 luvun 3 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta korjata rekisteritietoja, eikä tietojen korjaukselle ole asetettu mitään aikarajaa. Mahdollista rekisterimerkinnän virheellisyyttä voi olla tarve tutkia pitkänkin ajan päästä ja tähän tarvitaan rekisteriin merkittyjä tietoja sekä niiden muutoshistoriaa.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin, että liikennevälineen tiedot säilytetään pysyvästi. Säännös koskee teknisluontoisia tietoja, sillä liikennevälineeseen liittyvien henkilötietojen poistamisesta säädetään 1 momentin 2 kohdassa.

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 ja käyttäminen

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 sekä tutkimustoiminnassa. Tällöin tietojen luovutusikäntöjä 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 tietosuoja ja yksityisyyden suoja eivät ole vaarassa. Esimerkiksi anonymisointitekniikat kehittyvät parhailaan.

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 kuljettajana.

Ehdotetussa 4 luvussa säänneltäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeus 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).

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa mainitaan erikseen, että kansallinen 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. Tietosuoja-asetuksen perusteluosan 154 perustelukappaleessa sanotaan nimenomaisesti, että virallisten asiakirjojen julkisuutta voidaan pitää yleisenä etuna. Oikeasuhtaisuus turvattaisiin siten, että tietojen laatu ja määrä riippuisi luovutustavasta. Lisäksi henkilöllä olisi oikeus kieltää tietojensa luovuttamista.

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 toteutamisesta 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 teknisen käyttöyhteyden avulla tai muuten sähköisesti. Säännöstä kuitenkin päivitettäisiin niin, että ensisijaisena luovutusmenettelynä mainittaisiin rajapinta. Teknisellä käyttöyhteydellä on voitu tarkoittaa hyvin erilaisia asioita aina tiedostomuotoisesta tiedonsiirrosta rajapintaan. Viranomaisten ohjaaminen nimenomaan rajapintaratkaisuihin mahdollistaisi järjestelmien yhteentoimivuuden. Kaikkien rajapintaratkaisujen ei tarvitse olla avoimia, vaan viranomainen voi tarvittaessa hallinnoida sellaisen käyttöä. On myös huomattava, että avoinkaan rajapinta ei tarkoita avointa pääsyä kaikkeen tietoon.

2 §. Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta. Ehdotetussa pykälässä Liikenteen turvallisuusvirastolle asetettaisiin velvoite edistää tiedon saatavuutta nimenomaan avoimen rajapinnan kautta. Li-

kenteen 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 tähän saakka vain rajoitetusti. Liikenteen turvallisuusvirasto on julkaissut avoimen datan aineistot ajoneuvojen, vesikulkuneuvojen ja merenkulun alusten osalta sekä ilmailun avoimen datan aineisto. 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 1. 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, vastaavalla tavalla kuin tämän esityksen terminologiassa liikenteen henkilöluvuissa. 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 helppokäyttöisiä 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 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 käsittelystä säädetään laissa. Vastaavat perusteet ovat johdettavissa yleisen tietosuojaa-asetuksen 6 artiklasta. Henkilön suostumuksella luovuttaminen avoimesta rajapinnasta olisi siis mahdollista ilman nimennaista 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 anonymieinä 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 perustuen yleisen henkilötietoasetuksen 6 artiklan 3 kohtaan. 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 käyttöönotettavissa 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. Käyttöönotettavuuden 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 tarkoitetut tiedot käyttöönsä. Tämä mahdollistaa sen, että pykälässä tarkoitetut 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).

Pykälän ehdotetun muotoilun osalta huomionarvoista on lisäksi, että pykälässä säädettäisiin muun ohella luovutettavista henkilötiedoista, jotka ovat luonnollisen henkilön nimi ja yhteystiedot sekä tieto luonnolliselle henkilölle myönnetystä luvasta ja vastaavasta hyväksynnästä. Tällöin poiketaan siitä, mitä yleislaeissa on säädetty henkilötietojen luovuttamisesta.

3 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksina.* Ehdotetussa 3 §:ssä käsiteltäisiin liikenneasioidenrekisterin tietojen luovuttamista internetissä yksittäisluovutuksina. 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.

Ehdotetun 1 momentin 2 kohdan mukaiset tiedot voisi saada liikennevälineen yksilöidyn tunnisteen 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 yksittäisluovutuksena 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.

Ammattihenkilöitä koskevan tiedon julkaiseminen ei ole uusi asia: tietojen julkaiseminen henkilön ammatti-pätevyydestä on sosiaali- ja terveydenhoitopuolella vakiintunut käytäntö. Terveydenhuollon ja sosiaalihuol-lon ammattihenkilöiden keskusrekistereitä ylläpidetään sosiaali- ja terveystietojen 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 terveystietojen 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 sääde-tään lain 24 c §:ssä. Säännöksen tavoitteena on erityisesti helpottaa tiedonsaantia terveydenhuollon ammatti-henkilöiden ammattipätevyydestä niin kansalaisille kuin eri viranomaisille sekä terveydenhuollon eri toimi-joille (HE 105/2008 vp, s. 11-12).

Sosiaali- ja terveystietojen 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 rekiste-röintinumerolla.

Pykälään 2 momentti mahdollistaisi 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen saamisen rajoitetusti myös liikennevälineen aiemmasta omistajasta tai haltijasta. Tällaisen tiedon tarpeesta on kysymys esimerkiksi käy-tetyn liikennevälineen ostopäätöstä tekevän kohdalla. Liikenteen turvallisuusvirasto rajoittaisi tilanteen mu-kaan esimerkiksi niiden entisten omistajien määrää, joista tieto luovutettaisiin samoin kuin sitä, miten pitkäl-tä 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 esimerkik-si tietyn luvan voimassa olo tai liikennevälineen omistajaa koskeva tieto. Luovutettavan tiedon luonteesta ja sen avoimen internetin kautta tapahtuvan luovutustavan johdosta on perusteltua, että luovuttaminen rajoite-taan perustuslakivaliokunnan kannan mukaisesti yksittäisluovutuksiin. Oikeusturvakeinona ehdotukseen sisältyy 7 §:ssä säädetty luonnollisen henkilön oikeus kieltää yhteystietojensa luovuttaminen ehdotetun pykä-län nojalla. Kielto-oikeus ei kuitenkaan voi olla tätä laajempi, koska edellä mainitut tarpeet tarkastaa esimerk-iksi luvan olemassa olo tai liikennevälineen omistajatieto ovat luonteeltaan erittäin painavia yleisiä etuja.

4 §. *Julkisten tietojen luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin.* Ehdotetulla pykälällä pyritäisiin lisäämään tietojen käyttöä liikennepalveluiden edistämiseksi. Pykälää sovellettaisiin sen lisäksi, mitä muual-la laissa säädetään. Tietojenkäsittelystä suoramarkkinointitarkoituksiin säädetään esimerkiksi EU:n yleisen tietosuojasetuksen 21 artiklassa. Henkilötietojen luovuttamisesta tieteelliseen tutkimukseen säädetään niin ikään tietosuojasetuksessa sekä julkisuuslain 28 §:ssä.

Säännös muistuttaisi osaltaan ajoneuvoliikennerekisterilain 19 §:ää, jossa säädetään tietojen luovuttamisesta suoramarkkinointiin, mielipide- ja markkinatutkimukseen, osoite- ja tietopalveluun, asiakasrekisterin yhteys-tietojen ja ajoneuvon tietojen päivittämiseen, tilastointiin, historiallista ja tieteellistä sekä näihin verrattavaa tutkimusta varten, sekä muihin rekisterinpitäjän hyväksymiin tarkoituksiin. Näitä tarkoituksia on kuitenkin pidettävä liikennepalveluiden kehittämiseen liittyvien tavoitteiden kannalta riittämättöminä. Tietojen luovut-tamisen laajentaminen liikennepalveluiden tarjoamista ja kehittämistä sekä tutkimustarkoituksia varten ei vaaranna tietosuoja-asetusta enempää kuin voimassa olevakaan sääntely. On huomattava, että säännöksessä rajoite-

taan luovutettavien tietojen laatua 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 tarkoitettu hakuehtoa. Koska kyseessä on tietojen massaluovutus, ei tietojen luovuttamista voitaisi sitoa yritys- ja yhteisötunnuksen, liikennevälineen yksilöivän tunnuksen tai henkilötunnuksen perusteella. 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 sekä tutkimusta 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 perustuvien palvelujen sekä liikenteeseen liittyvien kokeilujen mahdollistaminen on tärkeää liikenteen palvelujen kasvun mahdollistamiseksi. Tutkimus olisi ymmärrettävä tässä laajasti yleisen tietosuojasetuksen johdantokappaleen 159 mukaisesti niin, että tutkimuksen käsitettä tulkitaan laajasti.

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 henkilötietolaissa tarkoitettu yhteysvaatimus 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 taataan 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 rekis-

terin käyttötarkoituksen kanssa, loukkaa rekisteröityjen yksityisyyden suojaa ja luovutuksensaajalla on oikeus käsitellä tietoja.

Tieto tarjottaisiin käyttäjryhmien tarpeiden mukaan eri jakelukanavien kautta, ja ehdotetun 1 §:n 2 momentin mukaan myös rajapintaa tai muuta teknistä käyttöyhteyttä 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 tietosuoja-asetuksen säännöksiä, jollei tässä laissa ole kansallisen liikkumavaran pohjalta jotakin säännöstä mukautettu. 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 tarkoitettut luovutustilanteet eivät tule siten katettua.

5 §. *Tietojen luovuttaminen tutkimus, kehitys- ja innovaatiotoimintaan.* Ehdotettu 5 § olisi uutta sääntelyä ja täydentäisi muuta sääntelyä tietojen luovuttamisesta tutkimus, 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 suoja-keinot ovat ehdotetussa pykälässä tiukempia.

Ehdotetun 1 momentin perusteella tietoja voitaisiin luovuttaa tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimintaan. Kehittämis- ja innovaatiotoiminta olisi muuta tutkimustoimintaa kuin Euroopan unionin yleisessä tietosuoja-asetuksessa tarkoitettua tieteellistä tutkimusta. Toisin kuin tieteellinen tutkimus, kehittämis- 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 kohtuudella odottaa suoriutuvan. Peruste kattaisi vain itse kehitystyön, eikä kohdan perusteella saatuja tietoja voitaisi käyttää esimerkiksi kehitetyn palvelun markkinointiin.

Rajanvedossa kehittämis- 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 kehittämis- ja innovaatiotoimintaan, kun toiminta voidaan luokitella tieteelliseksi tutkimukseksi.

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 näkö-

kulmasta. 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 tietosuojasetuksen 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 säädettyin 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 3 kohdan nojalla. Kohdassa on sanottu erityisesti, että kansallisessa lainsäädännössä voidaan määrittää tarkemmin luovuttamisen kohteita ja tarkoituksia.

Kehittämis- ja innovaatiotoiminnan edistämistä voidaan pitää yleisen edun mukaisena tavoitteena. OECD:n mukaan julkisen sektorin tietoaaineistoilla 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. Avoimen datan käyttö tuotteisiin liittyvässä innovaatiotoiminnassa vaihtelee yrityskoon mukaan. Massadatan ja avoimen datan hyödyntämisen jonkin tutkitun käyttökohteen merkityksen arvioi suureksi tai kohtalaiseksi vähintään 250 henkeä työllistävistä yrityksistä 52,4 %, 50-249 henkeä työllistävistä yrityksistä 38,7 % ja 10-49 henkeä työllistävissä yrityksistä 25,9 %. Tutkimus ei kattanut alle 10 henkeä työllistäviä yrityksiä. (Tilastokeskus (2016): Innovaatiotoiminta 2014, liitetaulukko 20a.)

Syitä siihen, että dataa ei käytetä, on tutkittu valtioneuvostossa. ETLAlla teetetyn 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: Massadatasta 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. Vastaavat 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 tärkeä helpottaa julkisen sektorin tietoaaineistojen saamista ja hyödyntämistä.

Yleistä etua arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon, että henkilötietojen suojan osalta kyseessä on perusoikeus, joten yksin taloudelliset syyt eivät sitä voi lähtökohtaisesti syrjäyttää. Erityisesti liikennesektorilla kyseessä ei kuitenkaan ole pelkästään taloudellisten hyötyjen saaminen, vaan liikenteen palveluiden kehittämisellä voi olla merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä. Tällaisia ovat esimerkiksi ympäristövaikutukset. Liikennepalveluiden kehityksellä on merkittävä ympäristövaikutuspotentiaali. EU:n niin sanotussa taakanjako-

päätöksessä 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 kasvihuonekaasupäästöistä. 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.

Oikeasuhtaisuuden osalta on kiinnitettävä huomiota henkilötietojen keruun tarkoitukseen ja myöhemmän käytön välisen tarkoitusten yhteyksiin. Liikenteen turvallisuusvirasto ei luovuttaisi tietoja kaikenlaiseen kehittämisen- ja innovaatiotutkimukseen vaan ainoastaan liikennepalveluihin liittyvään toimintaan. Salassa pidettäviä tai erityisiä henkilötietoryhmiä ei luovutettaisi. Tietojen luovuttamisesta ei olisi rekisteröidylle haitallisia vaikutuksia: tietoja saisi käyttää vain itse kehittämis- ja innovaatio toimintaan eikä esimerkiksi palveluiden markkinointiin. Jos tietoja ei luovutettaisi anonymisointuina, huomiota kiinnitettäisiin muihin suoja-toimenpiteisiin, kuten pseudonymisointiin.

Ehdotettu 2 momentti sisältää tulevaisuuteen katsovan säännöksen, jonka tarkoituksena on mahdollistaa liikenneasioiden rekisterissä olevien tietojen käsittelemisen koneellisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi sallia tietojen käsittelyn esimerkiksi siten, että algoritmi asetettaisiin hakemaan tietynlaisten tietovariaatioiden yhdistelmiä, ja tuottamaan siten tutkimustietoa. Säännöksen perusteella saisi käsitellä myös erityisiä henkilötietoryhmiä, esimerkiksi terveydentilatietoja. Tutkimuksen perusteella saatava tieto voisi hyödyttää esimerkiksi liikenneturvallisuuteen liittyvän tiedon lisäämistä. Säännös voisi mahdollistaa myös käsittelyn niin sanotun keinoälyn (artificial intelligence, AI) avulla. Olisi huomattava, että käsittelyn lopputuloksen olisi oltava sellainen, että siitä ei voitaisi erottaa yksittäisiin henkilöihin liittyviä tietoja.

Ehdotettu 3 momentti sisältäisi seikkoja, jotka Liikenteen turvallisuusviraston olisi otettava erityisesti huomioon tehdessään päätöstä siitä, voidaanko pyydyt tiedot luovuttaa. Käyttötarkoituksen tarpeellisuusvaatimus sisältyy henkilötietojen osalta suoraan yleisen tietosuoja-asetuksen 5 artiklaan, mutta on otettava huomioon, että tietopyyntö voi kohdistua myös muihin kuin henkilötietoihin. On selvää, että luovutuksensaajan on pystyttävä huolehtimaan tietoturvasta ja myös tietosuojasta yleisen tietosuoja-asetuksen 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.

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.

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 tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen viranomaisen lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi tai 6 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan julkisen vallan käyttämiseksi.

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 täyttyvä 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 liikennevakuutusyhtiöitä korvaus- 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 ammattipätevyyksien ja kelpoisuuksien hankkimiseen ja osoittamiseen osallistuville organisaatioille 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 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 täyttyvä. Säännös vastaa voimassa olevan ajoneuvoliikennerekisterilain 18 §:ää, jossa viittaus henkilötietojen osalta on 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. Rekisteröidyllä on käytössään tietosuoja-asetuksen mukaiset oikeudet, mutta niiden soveltamisalaa on paikoin 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.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin luonnollisen henkilön oikeudesta rajoittaa henkilötietojensa luovuttamista luvussa säädettyihin tarkoituksiin. Kielto 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.

Luvun 2, 4 ja 5 §:ien mukaisissa tarkoituksissa kyseessä on tietojen luovutus massaluovutuksena, mikä puoltaa täyttä kielto-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 tietosuoja-asetuksen 21 artiklan 2 ja 3 kohdissa säädetään kielto-oikeudesta suo-

ramarkkinointia 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 nimitietoa 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 mukaisiin 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. Kielto-oikeus toteutettaisiin käyttäjälähtöisesti Liikenteen turvallisuusviraston sähköisen asiointikanavan kautta. Kun sähköistä kiellon hallinnan palvelua toteutetaan, olisi kiinnitettävä erityistä huomiota rekisteröidyn ohjaukseen ja neuvontaan. Esimerkiksi suoramarkkinointikielto 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 maistraatilta kirjallisesti tai muulla todistettavalla tavalla. Väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto päivittyy ohjelmallisesti Liikenteen turvallisuusviraston rekistereihin. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Väestörekisterikeskukseen talletetun turvakielton 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 luovutuskiellon että turvakiellon osalta voimassa olevassa ajoneuvoliikennerekisterilain 20 §:ssä.

Ehdotetun 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston luovuttaessa 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 hakeminen. Omadatalla (My Data) tarkoitetaan sellaista henkilötietoa, joka on saatettu rekisterinpitäjältä rekisteröidyn hallittavaksi siten, että rekisteröity voi tosiasiallisesti hallita omada-

tansa 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. Rekisteröidyn oikeutta siirtää tiedot järjestelmästä toiseen voidaan pitää perusteltuna, kun otetaan huomioon digitalisaatiokehitys ja tiedon hyödyntämisen edistämistavoitteet. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi edistää rekisteröidyn mahdollisuutta saada myös Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä rekistereistä tietojaan hyödynnettäviksi palveluissa, jotka perustuvat niin sanottuun omadata-periaatteseen. Tämä osaltaan vahvistaisi rekisteröidyn oikeuksia ja luottamusta viranomaisen suorittamiin henkilötietojen käsittelytoimiin ja myös lisäisi läpinäkyvyyttä.

Ehdotettu sääntely mukauttaisi EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen sääntelyä. Kansallisen liikkumavaran perusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 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 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. Oma dataan 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. Vaatimus avoimesta rajapinnasta mukauttaisi myös yleisen tietosuoja-asetuksen säännöstä, koska rajapinta on asetuksen säännöksen perusteella ainoastaan yksi mahdollisuus toteuttaa siirrettävyys. Käytännössä se on myös nykyään ainoa tehokas tapa toteuttaa oikeus, minkä johdosta täsmällinen lain vaatimus avoimesta rajapinnasta on tarpeen.

Oma datassa henkilötietoa voidaan hallita useista eri lähteistä. Kaikki henkilötieto ei kuitenkaan muutu oma dataksi eikä ole tarkoituksenmukaista, että rekisteröidyt voisivat hallita tietoja 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 tarkennettaisiin 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 henkilöille (kuljettajan lupa, lentäjän lupa, lääkärin hyväksyntä), mutta myös lupia, jotka voidaan myöntää joko organisaatiolle (yhteisö, yritys) tai luonnolliselle henkilölle.

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.

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 1 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 henkilöluviin 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 kohdas-

sa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan 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.

2 a §. Rautatieliikenteen lupien peruuttamiseen liittyviä erityissäännöksiä. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin rautatieyrityksen toimiluvan peruuttamisesta yksityiskohtaisemmin. Säännös vastaa asiallisesti voimassaolevan rautatielain 15 §:n säännöksiä.

Pykälän 3 – 5 momenteissa säädettäisiin tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettujen 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 todettuun, 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 unionin 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 §. Ammattipätevyyskortin peruuttaminen. Tieliikenteen lupien peruuttamisesta on Suomessa perinteisesti päättänyt poliisi. Tämän viranomaisten kesken määritellyn työnjaon mukaisesti esitetään, että ammattipätevyyskortin peruuttaisi jatkossakin 2 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa Liikenteen turvallisuusviraston sijasta poliisi. Haltijan hakemuksesta ammattipätevyyskortin peruuttaisi kuitenkin 2 §:n 1 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto. Luvun 3 §:ssä säädetään taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi ja poliisin antama varoituksesta. Koska poliisin keinovalikoima ei linja- ja kuorma-autonkuljettajien osalta ole ollut yhtä laaja. Voimassa olevan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 20 §:n mukaan ammattipätevyyskortin peruuttaa poliisi. Lain 21 §:n mukaan haltijan hakemuksesta ammattipätevyyskortin voi peruuttaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

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 tarkoitettuun toiminnan lisäksi luvassa tarkoitettuun tehtävän hoitamiseen. Tätä täsmennystä voidaan pitää perusteltuna nyt, kun säännös soveltuu sekä henkilö- että toiminnanharjoittelupiin.

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 tarkoitettut uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka, 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 §. *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 velvoitettaisiin 2 momentissa pyytämään asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen edellä 1 momentin mukaisesti tekemästä päätöksestä Euroopan komission lausunto, jos toimivaltaisen viranomaisen päätös ei Liikenteen turvallisuusviraston näkemyksen mukaan täytä asianmukaisia perusteita. Virasto voisi myös pyytää komissiota ryhtymään tarvittaessa korjaaviin toimenpiteisiin. Momentilla pantaisiin täytäntöön veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 5 kohta.

3 b §. *Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa.* Pykälässä säädettäisiin toiminnan kieltämisestä eräissä tapauksissa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän 1 momentin nojalla kieltää tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettulta 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 vastausta viraston II osan 7 luvun 14 §:n 3 momentin nojalla esittämään vaatimukseen. Kuljettajalle voitaisiin antaa 1 momentissa tarkoitettu kieltäminen toistaiseksi tai määräajaksi. Kuljettamisen kieltäminen perustuu veturinkuljettajadirektiivin 29 artiklan 4 kohdan säännöksiin.

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 c §. *Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä.* Ehdotettu 3 c § vastaisi laivaväkilain 20 §:n 3 momenttia ja 4 momentin jälkimmäistä säännöstä.

3 d §. *Liikennöintiluvan raukeaminen.* Ehdotettu 3 d § vastaisi ilmailulain 150 §:n 1 kohtaa.

3 e §. *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 f §. *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.

Ehdotetussa 5 §:ssä säädetään siitä, milloin päätökseen voi hakea oikaisua. Pykälän 1 - 3 momenttien mukaan oikaisuvaatimusta haetaan muulta kuin siltä taholta, joka on tehnyt päätöksen. Nämä koskisivat tilanteita, joissa päätöksen tekee joku muu kuin viranomainen. Ensimmäinen momentti koskisi rautatieyrityksen tekemiä lisätodistuksia koskevia päätöksiä. Toinen momentti koskisi lääkärijärjestelmässä tehtyjä päätöksiä. Kolmas momentti koskisi IV osan 4 luvun mukaisesti ulkoistettuja viranomaistehtäviä hoidettaessa annettuja päätöksiä.

Pykälän viimeinen momentti sisältäisi pääsäännön, jonka mukaan muusta kuin edellä 1 – 3 momentissa ja jäljempänä 6 ja 7 §:ssä tarkoitetusta päätöksestä voi hakea oikaisua siltä viranomaiselta, joka on päätöksen tehnyt. Näistä päätöksistä voisi hakea oikaisua päätöksen antaneelta viranomaiselta. Oikaisuvaatimusta koskevaan päätökseen voi hakea muutosta valittamalla siitä hallinto-oikeuteen 6 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaisesti.

6 §. *Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen.* Ehdotetussa 2 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta hallinto-oikeuteen. Pykälä vastaa nykytilaa. 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 ammattipätevyyskortin peruuttamista koskevaa päätöstä. Lisäksi tämän lain nojalla annettuun oikaisuvaatimusta koskevaan päätökseen voisi hakea muutosta valittamalla siitä hallinto-oikeuteen.

7 §. *Muutoksenhaku markkinaoikeuteen.* Ehdotetussa 3 §:ssä säädetään muutoksenhausta markkinaoikeuteen. Ehdotettu pykälä vastaa nykytilaa.

8 §. *Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen.* Ehdotetussa 4 §:ssä säädetään muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Pykälän 1 momentissa säädetään niistä tilanteista, joissa hallinto-oikeuden päätöksestä voi valittaa hallintolainkäyttölain mukaisesti korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädetään mahdollisuudesta valittaa markkinaoikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

2 luku: Rangaistussäännökset

1 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.

Pykälän 2 momentti vastaisi rautatielain 85 §:ää ja momentissa säädettäisiin seuraamuksista, jos rautatieliikennettä harjoitetaan ilman lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten täyttymistä.

Pykälän 3 momentti 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 4 momentilla niin, että se kattaisi aiemmin ilmailulain 178 §:n 12 kohdassa rangaistavaksi säädetyn ilmailurikkomuksen.

3 §. Ammattipätevyysäännösten rikkominen. Pykälää ehdotetaan täydennettäväksi niin, että se kattaisi taksinkuljettajan ajolupaa koskevien säännösten rikkomisen lisäksi myös kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien säännösten rikkomisen, laivaväkilakiin sisältyvän merenkulurikkomuksen sekä ilmailulain henkilöluvan haltijan kelpoisuussääntelyn rikkomisen. Ehdotettu 2 momentti vastaisi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 24 §:n 1 momenttia.

Uudessa 3 momentissa säädettäisiin seuraamus II osan 10 luvun 3 - 8 §:ssä säädettyjen merenkulun pätevyysvaatimuksia koskevien säännösten rikkomisesta, mainitun luvun 20 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen ja esittämisvelvollisuuden rikkomisesta sekä aluksen päällikön vähimmäisikää koskevien säännösten rikkomisesta. 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 syyllisyyneelle huomautuksen. Tämän säännöksen voidaan katsoa heijastavan *ne bis in idem* -periaatetta, eikä tämänkään säännöksen siirtämistä sen vuoksi voida pitää tarpeellisena.

Lentomiestä koskeva uusi 4 momentti vastaisi ilmailulain 178 §:n 9 kohdan.

Koska pykälä kattaa jatkossa myös lentomiestön rikkomukset, pykälän otsikosta esitetään poistettavaksi sana ”kuljettajan”, jolloin pykälän otsikko kuuluu ”ammattipätevyysäännösten rikkominen”.

4 §. Luvaton liikenteen koulutustoiminta. Luvun 5 §: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. Rikoksenimikkeenä 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 lentotyö.* Luvun 6 §:ään esitetään säännöstä luvattomasta lentotyöstä. Säännös vastaisi asiallisesti ilmailulain 178 §:n 13 kohtaa lentotyön osalta. Perinteinen suomalainen lentotyön käsite (aerial work) on EU:n lentotoiminta-asetuksessa korvautunut erityislentotoiminnan käsitteellä. Lentotyötä ei voida pitää liikenteen harjoittamisena, siksi säännöstä ei voida yhdistää tämän luvun 1 §:ään.

6 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.* Luvun 7 §:ksi siirrettäisiin sisällöltään sellaisenaan voimassa olevasta tieliikennelaista 105 a §:n säännös, jossa säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta.

7 §. *Huumaavaan aineen käyttäminen rautatieliikenteessä ja ilmailussa.* Pykälässä säädettäisiin rangaistavaksi tämän lain II osan 7 luvun 10 §:n 1 momentissa tarkoitetun niin sanotun nollatoleranssin rikkominen. Momentin mukaan kuljettaja, joka hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia siten, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, on tuomittava huumaavaan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Momentti vastaa kelpoisuuslain 54 §:ää.

Nollatoleranssia on pidettävä tarpeellisenä rautatieliikenteessä rautatieturvallisuuden varmistamiseksi. Kuljettaja tuomittaisiin junaliikennejuopumuksesta rikoslain 23 luvun 7 §:n nojalla, jos hän olisi kuljettanut junaan nautittuaan alkoholia vähintään 0,5 promillea tai hänen tekonsa muutoin täyttäisi junaliikennejuopumuksen tunnusmerkistön. Tätä alhaisempiin promillemääriin sovellettaisiin tässä pykälässä tarkoitettua erityistä nollarajasäännöstä. Rikoslain junaliikennejuopumussäännöstä ei sovelleta, jos huumausaineen vaikuttava aine on peräisin lääkevalmisteesta, jota tehtävää suorittavalla on oikeus käyttää. Pykälän mukainen erityissäännös voisi tulla sovellettavaksi niissä tilanteissa, joissa lääkkeen käytölle ei ole tämän lain II osan 7 luvun 6 §:n 2 momentissa tarkoitettua rautatielääkärin hyväksyntää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa. Säännös vastaisi ilmailulain 177 §:n säännöstä.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Voimaantulo. Laki esitetään saatettavaksi voimaan samaan aikaan kuin alkuperäinen liikenteen palveluista annetun laki.

Toisessa momentissa esitetään, että lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamistehtävä siirrettäisiin Liikennevirastolta maakuntiin vasta 1.1.2019, mikä olisi linjassa maakuntaudistuksen aikataulun kanssa.

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.

Neljännessä momentissa otetaan huomioon se, että tällä hetkellä laissa ELY-keskuksille osoitettujen tehtävien on tarkoitus maakuntaudistuksen myötä siirtyä maakunnille.

Kumottavat lait. Viidennessä momentissa luetellaan tällä lailla kumottavat 8 lakia. Tämän lisäksi esitys sisältää ehdotukset 53 lain muuttamiseksi.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevia asioita koskevat siirtymäsäännökset. Kuudennessa momentissa säädettäisiin joukkoliikennelain mukaisissa toimivaltaisissa elinkeino-, liikenne- ja ympä-

ristökeskuksissa vireillä olevien asioiden siirtämisestä perustettaville maakunnille. Myös lakkautettavien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tekemät sopimukset ja sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät maakunnille. Kyseessä on uusien julkisen sektorin organisaatioiden perustamiseen liittyvä vakiintunut käytäntö.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista siirtyvän henkilöstön asema. 7 – 10 momentissa ehdotetaan säädettäväksi henkilöstön asemasta maakuntaudistukseen liittyvässä muutostilanteessa. Perusteluiden osalta viitataan soveltuvin osin eduskunnan käsiteltävänä olevan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaanpanosta annetun lain hallituksen esityksen perusteluihin ja erityisesti sen 3 luvun 14 §:ää koskeviin osiin.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista siirtyvän henkilöstön lisäeläketurva. 11 - 12 momentissa ehdotetaan säädettäväksi maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden velvollisuudesta turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, jotka siirtyvät maakuntaudistuksen järjestelyn johdosta perustettavaan yhtiöön valtion palveluksesta. Perusteluiden osalta viitataan soveltuvin osin eduskunnan käsiteltävänä olevan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaanpanosta annetun lain hallituksen esityksen perusteluihin ja erityisesti sen 3 luvun 15 §:ää koskeviin osiin.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia sitovien sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle. 13 momentissa säädettäisiin valtion irtaimen omaisuuden ja immateriaalioikeuksien siirtämisestä maakunnalle.

Säännöksen 14 momentissa säädettäisiin joukkoliikennelain mukaisissa toimivaltaisissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevien sopimusten ja vastuiden siirtämisestä perustettaville maakunnille. Kyseessä on uusien julkisen sektorin organisaatioiden perustamiseen liittyvä vakiintunut käytäntö.

Säännöksen 15 momentissa säädettäisiin siitä, että hankintasopimuksia voitaisiin käyttää vuoden 2022 loppuun kestävästä siirtymäkaudesta.

Muut siirtymäsäännökset. 16 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 voimaantullessa voimassa olleet hyväksymiset olisivat voimassa hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 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 hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka. Jos nämä henkilöt haluaisivat hakea tämän lain IV osan 3 luvun 1 §:n 1 mo-

mentin mukaista rautatielääkärin hyväksyntää, heidän tulisi täyttää momentin mukaiset vaatimukset. Nykyiseen järjestelmään työterveyshuollon ammattihenkilöinä hyväksytyjen työterveyshoitajien hyväksynät 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 terveydentilan erivapaudet olisi tarpeen pitää edelleen voimassa momentin mukaisin edellytyksin.

Säännöksen 17 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 18 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.

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 Liitelakien perustelut

1.2.1 Laki ajokorttilain muuttamisesta

3 §. Määritelmiä. Muutetaan pykälän 1 momentin 6 kohdan viittaukset kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetusta laista viittauksiksi lakiin liikenteen palveluista.

5 §. Ikävaatimukset. Pykälän 2 momentin säännöstä muutettaisiin ehdotettuun koepainotteiseen perustason ammattipätevyys suorittamiseen siirtymisen johdosta ja B-luokan vaiheistetusta opetuksesta luopumisen takia. Viittaus ammattipätevyyslakiin muutettaisiin viittaukseksi liikenteen palvelulakiin.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin koepainotteiseen ammattipätevyys saavuttamisvaihtoehtoon siirryttäessä. Koepainotteisessa järjestelmässä osaaminen voidaan hankkia ilman määräsältöistä koulutusta ja ammattipätevyys saavuttaminen riippuu näyttökokeiden läpäisemisestä hyväksytysti. Sen mahdollistamiseksi, että ammatillinen kuljettajakoulutus voitaisiin jatkossakin järjestää joustavasti ja että kuljettajien saatavuus turvataan myös uudessa tilanteessa, vastaavaa menettelyä ehdotetaan jatkettavaksi. Momenttiin sisältyisi ammatillisen kuljettajakoulutuksen vaatimukset, jolloin ajo-oikeus voitaisiin saavuttaa alemmalla iällä, vaikka ammattipätevyys ei olisi vielä suoritettuna. Muissa tapauksissa ammattipätevyys olisi edellytyksenä ajokorttitutkintoon pääsemiseksi alemmalla iällä. Vaatimuksen taustalla on ammattipätevyysdirektiivin vaatimus kuudesta kuukaudesta kolmeen vuotta kestävästä ammatillisesta koulutuksesta, jolloin hyväksytty ammattipätevyysäännösten mukainen koulutuskeskus voi antaa ajo-oikeuden saaneille hyväksymisasiakirjan opiskelujen aikaista työharjoittelua varten. Hyväksymisasiakirjan antaessaan koulutuskeskus arvioi opiskelijan edellytykset opiskelujen ja harjoittelun kannalta. Amatillista koulutusta koskeva säännös vastaisi liikenteen palvelulakiin ehdotettua säännöstä ammattipätevyyskokeiden suorittamisesta jaksoissa ja hyväksymisasiakirjan antamisesta. Kysymyksessä voisi olla opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvalla toimivan tutkinnon- ja koulutuksen järjestäjän tai muun ammatillisen tutkinnon suorittamiseen valmistavaa ammatillista kuljettajakoulutusta antavan koulutuksen järjestäjän esimerkiksi oppisopimuskoulutuksessa antama koulutus. Ajo-oikeuden saavuttamiseksi tällaisen ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä suoritettava muu kuin nopeutettu perustason ammattipätevyys olisi perusteena tutkintoon pääsyyllä ilman ammattipätevyttä. Säännöksellä helpotettaisiin pitkäkestoisien ammatillisten koulutuksen järjestämistä ja ammattipätevyys suorittamista sen yhteydessä. Poikkeukseen liittyisi rajoitus ajokortin oikeutuksesta vain hyväksymisasiakirjan ajoihin ennen ammattipätevyysvaatimuksen täyttymistä tai ajokortti-ian täyttymistä muulla perusteella. Asiallisesti säännös olisi ennallaan.

Pykälän 4 momentissa on huomioitu ammatillisen koulutuksen reformiin liittyvä muutostarve. Opintoviikot korvattaisiin osaamispisteillä. Perusteiltaan säännös olisi ennallaan.

8 b §. Palvelutehtävää koskeva sopimus. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 1 pykälän mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

10. § Hakemuksen liitteet. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

14 §. Ajokorttiluvan myöntäminen. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

24 §. Ajokortin luovuttamisen edellytykset. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

59 §. Muussa EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetusoikeus. Muutetaan pykälän 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 palvelulakiin, jonne kyseiset säännökset siirtyisivät. Ajoneuvoliikennerekisterin nimike pykälän 4 momentissa tarkistettaisiin rekisterin nimikkeen johdosta säännösten siirtyessä liikenteen palvelulakiin.

73 a §. *Ulkomailla annetun ajokortin haltijaa koskevat säännökset.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvo-liikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

81 §. *Toimintaa koskevat ilmoitukset.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

101 §. *Ilmoitukset ajoneuvoliikennerekisteriin.* Pykälä ja sen otsikko tarkistettaisiin vastaamaan rekisterin nimen muutosta.

1.2.2 Laki ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta

7 §. *Katsastusluvan myöntämisen edellytykset.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

13 §. *Katsastusluvan hakeminen.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

45 §. *Väliaikaiset toimenpiteet katsastustoiminnan puutteiden johdosta.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

48 §. *Henkilörekisteritiedot.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

49 §. *Salassapitovelvollisuus.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.3 Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 8 ja 9 §:n muuttamisesta

8 §. *Romuajoneuvojen siirto.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

9 §. *Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.4 Laki ajoneuvolain muuttamisesta

3 §. *Määritelmät.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisterilain mukaisesta ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi lain liikenteenpalveluista mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

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.

1.2.5 Laki ajoneuvoverolain muuttamisesta

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä annetusta laista viittauksiksi lakiin liikenteen palveluista. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

10 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

34 §. *Yhdistettyjen kuljetusten tuki.* Muutetaan pykälän viittaus eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

56 §. *Viranomaiset.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

63 §. *Ajoneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisterilakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.2.6 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 §:n muuttamisesta

70 §. *Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle.* Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.7 Laki aluskiinnityslain muuttamisesta

2 luku. Kiinnitys

23 §. Muutetaan viittaus alusrekisterilakiin viittaukseksi lain liikenteen palveluista V osaan.

40 §. Muutetaan pykälän viittaus suomalaiseen alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteristä.

3 luku. Erinäisiä säännöksiä

44 §. Muutetaan viittaus alusrekisterilain 6 luvusta viittaukseksi liikennepalveluista annetun lain VI osan 2 lukuun.

1.2.8 Laki alusrekisterilain muuttamisesta

4 §. *Rekisteriviranomaiset ja rekisterialueet.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Jatkossa alusrekisteritietojen rekisteröinnistä liikenneasioiden rekisteriin säädetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvussa.

9 §. *Alusrekisteriin tehtävät merkinnät.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Jatkossa rekisteriin merkittävistä tiedoista liikenneasioiden rekisteriin säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvussa.

10 §. *Alusrakennusrekisteriin tehtävät merkinnät.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Jatkossa rekisteriin merkittävistä tiedoista liikenneasioiden rekisteriin säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvussa.

11 §. *Rekisteriviranomaiselle jätettävien asiakirjojen kieli.* Kumotaan pykälä tarpeettomana ja jätetään asia yleisen viranomaisasiointia koskevan lainsäädännön varaan.

12 §. *Virheen korjaaminen.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Sen lisäksi mitä yleislaeissa on säädetty viranomaisen oikeudesta ja velvollisuudesta virheellisen tiedon korjaamiseen, virheellisen rekisteritiedon korjaamisesta säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 3 §:ssä.

13 a §. *Rekisterin pito.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Rekisterin pidosta säädetään jatkossa liikenteen palvelusta annetun lain V osassa.

13 b §. *Rekisterin sisältö.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Rekisterin tietosisällöstä säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa.

13 d §. *Rekisteriviranomaisen tehtävät.* Kumotaan pykälä tarpeettomana. Rekisteriviranomaisen tehtävistä säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osassa.

13 e §. *Lain muiden säännösten soveltaminen.* Kumotaan pykälä tarpeettomana.

1.2.9 Laki arvonlisäverolain 73 §:n muuttamisesta

73 §. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.10 Laki asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta

96 §. *Tietojen saanti viranomaiselta, yhteisöltä ja yksittäiseltä henkilöltä.* Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.11 Laki autoverolain 1 ja 34 e §:n muuttamisesta

1 §. Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista. Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteristä.

34 e §. Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteristä.

1.2.12 Laki elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n kumoamisesta

4 §. Pykälä kumottaisiin, koska säännökset esitetään siirrettäviksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 9 luvun 1 ja 2 pykäläksi

1.2.13 Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 13 ja 19 §:n muuttamisesta

13 §. *Poliisin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä.* Muutetaan pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain mukaiseen ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin. Pykälän 1 momentissa tietojen luovuttaminen on sidottu tarpeellisuusvaatimukseen. Koska tietoja ei ole lueteltu, sidotaan 1 kohdassa luovutus liikenneasioiden rekisteristä välttämättömyysedellytykseen.

Poistetaan 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.

Vastaava välttämättömyysedellytys on jo olemassa olevan pykälän 1 momentin 14 kohdassa.

19 §. *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Muutetaan 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.

1.2.14 Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 22 ja 28 §:n muuttamisesta

22 §. *Rajavartiolaitoksen oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä.* Muutetaan pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muutetaan kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin. Pykälän 1 momentissa tietojen luovuttaminen on sidottu tarpeelli-

suusvaatimukseen. Koska tietoja ei ole lueteltu, sidotaan 1 kohdassa luovutus liikenneasioiden rekisteristä välttämättömyysedellytykseen.

Poistetaan pykälän 1 momentin 19 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteriin. Vesikulkuneuvorekisteri sisällytetään osaksi lain liikenteen palveluista V osan mukaista liikenneasioiden rekisteriä. Tietojen saamisesta liikenneasioiden rekisteristä säädetään momentin 1 kohdassa.

28 §. *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Muutetaan 1 momentin 1 kohdan viittaukset ajoneuvoliikennerekisteriläistä ja ilmailulaista viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista ja sidotaan tietojen luovutus välttämättömyysedellytykseen, koska luovutettavia tietoja ei ole lueteltu.

1.2.15 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 13 ja 17 §:n muuttamisesta

13 §. *Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä.* Muutetaan 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.

Muutetaan pykälän 1 momentin 15 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa tarkoitettuun vesikulkuneuvorekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

Muutetaan pykälän 1 momentin 17 kohdassa viittaus alusrekisterilain mukaisesta alusrekisteristä sekä historiarekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

Muutetaan pykälän 1 momentin 18 kohdan viittaus ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettuun ilma-alusrekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

17 §. *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin ja viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin.

1.2.16 Laki hätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta

19 §. *Tiedonsaantioikeus rekistereistä.* Muutetaan pykälän 1 momentin 6 kohdan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin. Muutetaan lisäksi pykälän 1 momentin 13 kohdan viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain mukaisista 15 §:ssä tarkoitetuista perustiedoista viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 1 §:n mukaisiin tietoihin ja viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 17 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvun 3 §:ään. Muutetaan edelleen pykälän 1 momentin 14 kohdan viittaus alusrekisterilain mukaiseen alusrekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

20 §. *Tietojen luovuttaminen.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.17 Laki ilmailulain muuttamisesta

3 §. *Toimivaltainen viranomainen.* Kumotaan pykälän 2 momentti säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

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 1 luvun §: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.

21 §. *Tietojen säilyttäminen.* Pykälä kumotaan säännöksen siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jatkossa rekisteritietojen säilytysajoista säädetään lain liikenteen palveluista V osan 2 luvun 6 §:ssä.

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 terveydentilatoiminnan myöntämistä koskevat säännökset niiden siirtyessä lakiin liikenteen palveluista.

50 §. *Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tietojen saantiin.* Pykälään muutetaan siten että siihen lisätään terveydenhuollon ammattihenkilö. Pykälää muutetaan siten, että terveydenhuollon ammattihenkilöllä on jatkossa velvollisuus salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa luvan saamiseen mahdollisesti vaikuttavista seikoista. Terveystieteiden ammattihenkilölle lisätään lisäksi salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

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.* Kumotaan pykälän 1 momentin kohdat 1–6, 9, sekä 12 ja 13 säännösten siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

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 edeltävällä 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 §. *Erityislentotoiminta ja lentomiestien koulutus.* 70 pykälää muutetaan siten että siihen yhdistetään erityislentotoimintaa ja lentomiestien koulutus ja viitataan liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 luvun 6 §:n säännöksiin, joita sovelletaan erityislentotoimintaan ja ohjaamomiestien lento- ja teoriakoulutukseen. 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.

14 luku. Luvun nimeen lisätään ilmoitukset ottaen huomioon 146 ja 147 §:ään esitettävät muutokset.

122 §. *Hätäpaikannuslähetinrekisteri.* Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

136 §. *Vahingonkorvausvastuu.* Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

141 §. *Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.* Pykälän 1 momentin kohdat 6,12 ja 13 kumotaan säännösten siirtyessä liikenteen palveluista annettuun lakiin.

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 kyvystä 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.

148 §. *Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen taikka luvassa tai ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen.* Pykälän nimikkeeseen lisätään luvassa tai ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen. Pykälään lisätään mahdollisuus kieltää tai rajoittaa luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettu toiminta väliaikaisesti. 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.

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.

165 §. *Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu.* Muutetaan pykälän viittaus ilma-alusrekisteristä 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 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 lisättäisiin päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja terveydentilatodistuksesta, joihin voisi jatkossa hakea muun kuin viranomaisen tekeminä päätöksinä oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

1.2.18 Laki joukkoliikennelain 12 §:n muuttamisesta

12 §. Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset. Pykälän 3 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että Helsingin seudun liikenne kuntayhtymän toimivalta esitettäisiin jatkossa yleisemmässä muodossa viittaamalla kuntayhtymän perussopimukseen. Koska kuntayhtymän alue saattaa myös 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 tarkoitetun 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. Joukkoliikennelaki kumotaan 1.7.2018 alkaen samaan aikaan kun laki liikenteen palveluista tulee voimaan. Koska Siuntio ja Tuusula liittyvät kuntayhtymään jo 1.1.2018 alkaen eli ennen liikenteen palveluista annetun lain voimaantuloa, muutosta ehdotetaan myös joukkoliikennelakiin.

1.2.19 Laki kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 ja 15 §:n muuttamisesta

14 §. Tenojoen vesistön venerekisteri. Muutetaan pykälän viittaukset lakiin vesikulkuneuvorekisteristä ja sitä koskevasta vesikulkuneuvorekisteristä annetusta laista viittauksiksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

15 §. Veneen rekisteröinti. Muutetaan pykälän viittaukset vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 28§:stä viittauksiksi liikenteenpalveluista annetun lain rekisteröintitehtävien ulkoistamista koskevaan IV osan 4 lukuun.

1.2.20 Laki kalastuslain 95 §:n muuttamisesta

95 §. Kalataloushallinnon rekisterien pitäjien oikeus saada tietoja viranomaisilta. Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.21 Laki katsastustoiminnan valvontamaksusta annetun lain 5 ja 6 §:n muuttamisesta

5 §. Maksun määrä ja perusteet. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

6 §. Maksun määrääminen. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittauksiksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.22 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 hallintaa ja rataverkon haltijaa. Kuitenkin jäljempänä mainittujen pykälien säännökset koskisivat rataverkon hallinnan ja rataverkon haltijan lisäksi myös metro- ja raitioliikennettä. Metro- ja raitioliikenteen harjoittamisesta säädettäisiin muutoin jatkossa laissa liikenteen palveluista. Pykälässä määriteltäisiin rataverkon hallinta, jolla tarkoitettaisiin metro- ja raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallinnointia. Pykälässä määriteltäisiin myös 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. Kumotaan 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 määrätyt 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.

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”.

5 §. Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 5 §:ää eikä sitäkään muutettaisi sisällöllisesti. Käsite ”toiminnanharjoittaja” muutettaisiin 2 ja 3 §:iä vastaavalla tavalla.

6 §. Rataverkon haltijan vastuu. Pykälä vastaisi soveltuvin 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- 4 §:iä vastaavalla tavalla.

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 käsittävät 2 § kumottaisiin.

8 §. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien kelpoisuusvaatimukset. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 8 §:ää siten muutettuna, että pykälässä tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtävät rajattaisiin koskemaan liikenteenohjaustehtäviä ja rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettamista. Metrojunan ja raitiovaunun kuljettaminen olisivat liikenteen palveluista annetun lain II osan 6 luvussa tarkoitettuja liikenneturvallisuustehtäviä. Liikenteenohjaustehtävillä olisi voitava puuttua välittömästi metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettamiseen, jotta ne katsottaisiin liikenneturvallisuustehtäviksi. Tässäkin pykälässä käsite ”toiminnanharjoittaja” muutettaisiin käsitteeksi ”rataverkon haltija”.

9 §. Rataverkon liikenteenohjaus. Pykälä vastaisi voimassa olevan kaupunkiraideliikennelain 9 §:ää. Pykälää ei muutettaisi sisällöllisesti. Pykälässä määriteltäisiin toiminnanharjoittaja sellaisena kuin käsitettä käytet-

täisiin 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 turvallisuusjohtamisjärjestelmän 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 §. 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 säädettäisiin vastaavasta alemmanasteisen sääntelyn antamismahdollisuudesta kuin lakiin liikenteen palveluista eriytyssä 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. 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 liikkumista 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.

Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan samanaikaisesti kuin liikenteen palveluista annettu laki 1 päivänä heinäkuuta 2018.

1.2.23 Laki kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta

1 §. Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin.

3 §. Muutetaan pykälän viittaukset ilma-alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.24 Laki laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta

1 §. Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin.

6 §. Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.25 Laki laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta

11 §. Poikkeuksellinen tekninen keksintö. Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.26 Laki laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta

3 §. Määritelmät. Kumotaan 3 §:n 1 momentin 5 kohta tarpeettomana merimiesluetteloa koskevien säännösten siirtyessä lakiin liikenteen palveluista.

5 §. Merimiesluettelo. Kumotaan pykälä tarpeettomana säännösten siirtyessä lakiin liikenteen palveluista.

6 §. Merimiesluetteloon tallennettavat tiedot. Pykälä kumotaan tarpeettomana. Luetteloon tallennettavista tiedoista säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osan 2 luvussa.

7 §. Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen. Pykälä kumotaan tarpeettomana. Ilmoitusvelvollisuudesta säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain

8 §. Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsittely. Pykälä kumotaan tarpeettomana. Rekisteritietojen käsittelystä säädetään jatkossa liikenteen palveluista annetun lain V osassa.

1.2.27 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. Jatkossa mallilomakkeen vahvistaisi Liikenteen turvallisuusvirasto määräyksessään ehdotetun lain IV osan 3 luvun 3 §:n 3 momentin nojalla.

1.2.28 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

1 luku

Yleiset säännökset

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 pätevydestä, koska kyseessä olevasta laista kumottaisiin laivaväen pätevyysä koskeva sääntely.

5 §. *Turvallinen miehitys.* Pykälän 4 momentista poistettaisiin maininta laivaväen pätevyyksistä, koska kyseisistä asioista säädettäisiin jatkossa liikenteen palveluista annetussa laissa.

15 §. *Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja radioaseman käyttäjän pätevyystodistus.* Kumotaan pykälä 5 momenttia lukuun ottamatta, koska laivaväen pätevyyksistä säädettäisiin jatkossa liikenteen palveluista annetussa lain II osan 10 luvussa. Huviveneen kuljettajan pätevyyskirjaa koskeva 5 momentin säännös on tarkoitus siirtää jatkossa vesiliikennelakiin.

16 - 21 §. Kyseessä olevat laivaväen pätevyysä koskevat 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 sekä toimitettavat ilmoitukset.* Pykälästä kumottaisiin 2 momentti. Asiasta säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 16 §:ssä. Lisäksi pykälän otsikkoa muutettaisiin, koska pykälässä ei enää säädettäisi toimitettavista ilmoituksista.

5 luku

Rangaistukset

39 §. *Merenkulkurikkomus.* Pykälästä kumottaisiin pätevyyssäännösten rikkomista koskevat 1 momentin 4, 5 ja 7 kohta. Rangaistussäännökset tältä osin sisältyisivät jatkossa liikenteen palveluista annettuun lakiin.

6 luku

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

41 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentista poistettaisiin viittaus pätevyyskirjan peruuttamista koskevaan 20 §:ään. Pätevyyskirjan peruuttamisesta säädettäisiin liikenteen palveluista annetussa laissa.

1.2.29 Laki liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekisterilaissa tarkoitettuun ajoneuvoliikennerekisteriin viittaukseksi lakiin liikenteenpalveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.30 Laki liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. Tehtävät. Täydennetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä liikenteen digitalisoitumisen 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 nykyainsäädännön 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.

Liikenteen palveluista annetun lain muutosten johdosta Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluisi myös huolehtia pätevyiden arviointijärjestelyistä sekä liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta. Jälkimmäinen koskisi mahdollisia taksien enimmäishintoja.

Samassa yhteydessä esitetään eräitä toimituksellisia muutoksia Liikenteen turvallisuusviraston muiden tehtävien kuvaukseen. Toistaiseksi laissa on mainittu erikseen ainoana pätevyiden 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 tehtäväluetelo 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.

1.2.31 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain 10 §:n muuttamisesta

10 §. Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon pitäjän nimeäminen. Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteriin viittaukseksi liikennepalveluista annetun lain V osan 1 luvun 1 §:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.32 Laki merilain muuttamisesta

I OSA. ALUS

1 Luku. Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §. Aluksen kansallisuus. Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

2 §. *Aluksen rekisteröinti.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisterilain mukaisesta alusrekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osan 1 luvun 1§:n mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

4 §. *Aluksen kotipaikka.* Muutetaan viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

6 §. *Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

2 Luku. Aluksen rekisteröinti

1§. *Aluksen rekisteröinti alusrekisteriin.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisterilaista viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain V osaan.

4 Luku. Aluksen takavarikko

1 §. *Soveltamisala.* Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteriin viittaukseksi liikenteen asioiden rekisteriin.

II OSA. VARUSTAMO

5 Luku. Laivaisännistöyhtiö

1 §. *Soveltamisala.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

14 §. *Laivanisännän vastuu.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

15 §. *Laivanisännistöyhtiön purkaminen.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

III OSA

Vastuu

10 a Luku. Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §. *Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

8 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

11 a Luku. Vastuu ydinvahingosta

7 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

IV OSA. SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

15 Luku. Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §. *Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

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 seuraamuksista 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.

1.2.33 Laki merimieseläkelain 139 §:n muuttamisesta

139 §. *Eläketurvan järjestämistä ja hoitamista varten tehtävät ilmoitukset.* Muutetaan pykälän viittaus merimiesrekisteriin viittaukseksi liikenneasioiden rekisteristä.

1.2.34 Laki meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta

14 §. *Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta.*

Muutetaan pykälän 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.

1.2.35 Laki merityösopimuslain 3 §:n muuttamisesta

3 §. *Työsopimuksen muoto ja sisältö.* Muutetaan viittaus laivaväen luetteloinnista annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.2.36 Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta

9 §. Muutetaan pykälän viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain mukaiseen vesikulkuneuvorekisteriin viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.37 Laki pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta

89 §. *Tiedonsaantioikeus pelastustoimintaa ja valvontatehtäviä varten.* Muutetaan 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 annetusta laista, ajoneuvorekisterilaista sekä ilma-alaista liikenteen palveluista annetun lain rekistereitä koskevan V osan 2 lukuun, joka koskee liikenneasioiden rekisteriin tallennettavia tietoja.

90 §. *Oikeus saada tietoja väestönsuojelutehtäviä varten.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Lisätään vaatimus luovutettavien tietojen tarpeellisuudesta.

1.2.38 Laki polttoainemaksusta annetun lain 2 ja 18 §:n muuttamisesta

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

18 §. *Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.2.39 Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 59 §:n muuttamisesta

59 §. Rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 59 §:n 4 momentin mukaan ennen 1 päivää tammikuuta 2013 koulutuksensa aloittaneella liikenneturvallisuustehtävissä toimivalla on oltava joko kelpoisuuskirja tai lupakirja ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Liikennepalvelulain II vaiheessa esitetään, että muita liikenneturvallisuustehtäviä kuin liikkuvan kaluston kuljettamista tekeviltä ei enää vaadittaisi kelpoisuuskirjaa. Vastaavasti liikkuvan kaluston kuljettajalta ei enää nykytulokinnan tavoin edellytettäisi lupakirjaa ja lisätodistusta silloin kuin kuljettaminen olisi hyvin pienimuotoista ja paikallista. Koska nykyisen siirtymäsäännöksen tehtäväkohtainen soveltamisala on kaventumassa selkeästi, ehdotetaan, että siirtymäsäännöstä siirrettäisiin ehdotuksen mukaisesti 29 päivään lokakuuta 2018 saakka, jotta ne rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävissä tehtävissä nykyään toimivat, joita ei enää jatkossa koske velvoite hakea henkilölupaa, eivät joutuisi hakemaan lupaa ennen velvoitteen poistumista. Ehdotuksen mukaisesti myös uusien voimassa olevan lain mukaan kelpoisuuskirjan hakemiseen velvoitettujen henkilöiden tulisi hakea kelpoisuuskirjaa vasta siten, että heillä olisi voimassa oleva kelpoisuuskirja viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018.

Velvoite hakea lupakirjaa ja lisätodistusta liittyy veturinkuljettajadirektiivin täytäntöönpanoon. Liikkuvan kaluston kuljettajilla tulee veturinkuljettajadirektiivin mukaisesti olla lupakirja ja lisätodistus 29 päivään lokakuuta 2018 mennessä, joten kansallisen siirtymäsäännöksen siirtäminen ehdotetulla tavalla on ongelmattonta suhteessa veturinkuljettajadirektiiviin. Voimassa oleva kelpoisuuskirjaa koskeva sääntely on kansallista. Velvoitetta hakea kelpoisuuskirjaa ei voida kuitenkaan voida vielä tässä yhteydessä poistaa kokonaan, koska kelpoisuussääntelyä on tarkoitus muuttaa laajemmin liikennepalvelulain II osan antamisen yhteydessä.

1.2.40 Laki rautatiekuljetuslain 8 a §:n kumoamisesta

8 a §. *Yhteisösäännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista.* Koska pykälän sisältö esitetään siirrettäväksi liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 9 §:ään, tämä pykälä esitetään kumottavaksi.

1.2.41 Laki rautatielain muuttamisesta

2 §. *Määritelmät.* Muutetaan pykälän viittaus rautatielain 68 §:n mukaisesta kalustorekisteristä viittaukseksi liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

20 §. *Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen.* Rautatielain 20 §:n 1 momentin viittaukset rautatielain 3 ja 10 §:iin muutettaisiin viittauksiksi liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 ja §:iin.

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.

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.

1.2.42 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta

4 §. *Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset.* Muutetaan pykälän 3 kohtaa niin, että siinä 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 taksikuljettajaa 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.

1.2.43 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala.* Muutetaan viittaus taksiliikennelakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista niin, että sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain viittaus säilyy kuitenkin rajattuna taksiliikenteeseen. Taksiliikennelaisissa 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. Asiakirjojen esittämisvelvollisuus säilyy kuitenkin niin, että poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen palveluista annetun lain seuraamuksista merkityksellinen on taksiliikenteen osalta luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen, josta säädetään liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 1 §:ssä.

11 §. *Tiedoksianto.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi lakiin liikenneasioiden rekisteriin.

17 §. *Rikesakkomääräyksen lähettäminen.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

23 §. *Kirjallinen huomautus.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.44 Laki sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 42 ja 91 §:n muuttamisesta

42 §. *Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekistereistä.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekistä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

91 §. *Oikeus saada tietoja eräiden viranomaisten rekisteristä rikoksia ennalta estettäessä ja paljastettaessa.* Muutetaan viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.2.45 Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n muuttamisesta

24 a §. *Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri.* Muutetaan viittaus lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi annetun lakiin viittaukseksi liikenteen palveluista annettuun lakiin.

1.2.46 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta

14 §. *Onnettomuustietorekisterin tiedot.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi tiedonsaantiin rikos- tai sakkorekisteristä. Vielä toistaiseksi 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.

1.2.47 Laki tieliikennelain muuttamisesta

5 luku. *Ajoneuvon kuljettaja ja ajo-oikeus.*

63 §. *Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset.* Muutetaan pykälän 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.* Säännökset siirtyvät lakiin liikenteen palveluista.

8 luku. *Liikenne rikokset.*

105 a §. *Ilmoitus Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle.* Säännös siirretään liikenteen palveluista annettuun lakiin.

106 §. Ilmoitus liikenne rikoksesta koskevasta päätöksestä. Muutetaan pykälän viittaukset ajoneuvoliikennerekisteristä viittaukseksi liikenneasioidenrekisteriin.

1.2.48 Laki ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta

2 §. *Maksulajit.* Muutetaan pykälän viittaus alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.49 Laki valmiuslain 79 §:n muuttamisesta

79 §. *Vesikuljetusten turvaaminen.* Muutetaan pykälän viittaus Suomen alusrekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

1.2.50 Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta

18 §. *Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus.* Muutetaan pykälän viittaus ajoneuvoliikennerekisteristä annetusta laista viittaukseksi lakiin liikenteen palveluista.

1.2.51 Laki vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta

3 luku. *Rekisterin tietosisältö.* Kumotaan luku tarpeettomana, kun vesikulkuneuvorekisteri sisällytetään lain liikenteen palveluista V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

4 luku. *Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeudet.* Kumotaan 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.* Kumotaan luku tarpeettomana, kun tietojen julkisuudesta ja luovuttamisesta säädetään lain liikenteen palveluista V osan 3 luvussa sekä laissa viranomaistoiminnan julkisuudesta.

6 luku. *Rekisteröintitoiminta.* Kumotaan luku tarpeettomana, kun rekisteröintitoiminnasta säädetään lain liikenteen palveluista IV osan 4 luvussa.

7 luku. *Erinäiset säännökset.*

37 §. *Maksut.* Kumotaan pykälä tarpeettomana, kun maksuista säädetään lain liikenteen palveluista IV osan 4 luvun 2 §:ssä.

38 §. *Viittaus rikoslakiin.* Kumotaan pykälä tarpeettomana.

1.2.52 Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Muutetaan pykälän 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.

1.2.53 Laki öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta

31 §. *Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus.* Muutetaan pykälän viittaus vesikulkuneuvorekisteristä viittaukseksi liikenneasioiden rekisteriin.

2 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Voimaantulo. Laki esitetään saatettavaksi voimaan samaan aikaan kuin alkuperäinen liikenteen palveluista annetun laki.

Toisessa momentissa esitetään, että lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamistehtävä siirrettäisiin Liikennevirastolta maakuntiin vasta 1.1.2019, mikä olisi linjassa maakuntaudistuksen aikataulun kanssa.

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.

Neljännessä momentissa otetaan huomioon se, että tällä hetkellä laissa ELY-keskuksille osoitettujen tehtävien on tarkoitus maakuntaudistuksen myötä siirtyä maakunnille.

Viidennessä momentissa luetellaan tällä lailla kumottavat 8 lakia. Tämän lisäksi esitys sisältää ehdotukset 33 lain muuttamiseksi.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevia asioita koskevat siirtymäsäännökset. Säännöksen 6 momentissa säädettäisiin joukkoliikennelain mukaisissa toimivaltaisissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevien asioiden siirtämisestä perustettaville maakunnille. Myös lakkautettavien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tekemät sopimukset ja sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät maakunnille. Kyseessä on uusien julkisen sektorin organisaatioiden perustamiseen liittyvä vakiintunut käytäntö.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista siirtyvän henkilöstön asema. Säännöksen 7 – 10 momentissa Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi henkilöstön asemasta maakuntaudistukseen liittyvässä muutostilanteessa. Perusteluiden osalta viitataan soveltuvin osin eduskunnan käsiteltävänä olevan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon perusteella annetun lain hallituksen esityksen perusteluihin ja erityisesti sen 3 luvun 14 §:ää koskeviin osiin.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista siirtyvän henkilöstön lisäeläketurva. Säännöksen 11 – 12 momenteissa ehdotetaan säädettäväksi maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden velvollisuudesta turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, jotka siirtyvät maakuntaudistuksen järjestelyn johdosta perustettavaan yhtiöön valtion palveluksesta. Perusteluiden osalta viitataan soveltuvin osin eduskunnan käsiteltävänä olevan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon perusteella annetun lain hallituksen esityksen perusteluihin ja erityisesti sen 3 luvun 15 §:ää koskeviin osiin.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia sitovien sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle. Valtion irtaimen omaisuuden ja immateriaalioikeuksien siirtämisestä maakunnalle säädettäisiin 13 momentissa.

Seuraavassa 14 momentissa säädettäisiin joukkoliikennelain mukaisissa toimivaltaisissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevien sopimusten ja vastuiden siirtämisestä perustettaville maakunnille. Kyseessä on uusien julkisen sektorin organisaatioiden perustamiseen liittyvä vakiintunut käytäntö.

Säännöksen 15 momentissa säädettäisiin siitä, että hankintasopimuksia voitaisiin käyttää vuoden 2022 loppuun kestäväksi siirtymäkauden ajan.

Säännöksen 16 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. Momentissa tuodaan lisäksi erikseen esille luvat, joita koskisivat 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 hyväksytyillä 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 voimaantullessa voimassa olleet hyväksymiset olisivat voimassa hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka, jonka jälkeen hänellä olisi oltava IV osan 3 luvun 1 §:n 1 mo-

mentin mukainen hyväksyntä. Tämä tarkoittaisi sitä, että nykyiseen lääkärijärjestelmään hyväksytyjen rautatiealan asiantuntijalääkäreiden sekä hyväksytyinä rautatieliikenteen työterveyshuollon ammattihenkilöinä eri puolella Suomea sijaitsevilla työterveyshuolloissa toimivien työterveyslääkäreiden hyväksynnit olisivat voimassa hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 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 hyväksynnit sen sijaan raukeaisivat heti lain voimaan tullessa.

Momentin 3 kohdan mukaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleet rautatiejärjestelmässä myönnetty terveydentilan erivapaudet kuljettajan tehtävään säilyisivät pykälän 1 momentin 7 kohdan mukaan 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 terveydentilan erivapaudet olisi tarpeen pitää edelleen voimassa momentin mukaisin edellytyksin.

Toistaiseksi ilman lupakirjaa tai lisätodistusta olevia veturinkuljettajia käsitellään 17 momentissa. Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla kuljettajalla olisi oltava lupakirja ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Euroopan rautatieviraston käsityksen mukaan 29 päivään lokakuuta 2018 asti määriteltä 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 säädetty lupakirjaa ja lisätodistusta koskevat vaatimukset.

Vastaavasti 18 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.

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 annettussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

3 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 vaarana 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 asiallisesti lainsäädännön nykytilaa, mutta ulkoistamista koskevat säännökset olisi koottu yhteen IV osan 4 lukuun. 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 sopimusrekisteröijälle mahdollisesti annettavat tehtävät eivät sisältäisi merkittävää julkisen vallankäyttöä. Sopimusrekisteröijien tehtävissä 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 vähimmäisisältö olisi määritelty laissa, siirrettävät tehtävät olisi määritelty laissa ja ne olisivat pääasiassa avustavia tehtäviä, vain laissa säädetyt 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 koskevasta 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 hallinto-tehtävän 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. Katsastusyrityksillä 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 hallintotehtäviin sopivaa asiantuntemusta, eikä tätä asiantuntemusta ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista kaikilta osin hankkia virastolle itselleen. Lisäksi lennonjohtajan tasotarkastuksen vastaanottaminen ja lennontiedottajan pätevyuden 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.

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 salassapitoa ja luovutettavuutta koskevaa sääntelyä on arvioidava perustuslain 12 §:n 2 momentin ja 10 §:n 1 momentin kannalta (PeVL 4/2014 vp, s. 2). Eesityksen 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 tuleekin 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 suoja 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 tietosuoja-sääntöjä 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). Valiokunnan käyttämä ”joiltain 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 suojaa 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 tarkoitusten 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 sido-

taan 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 välttämättömyyshedellytys, sillä tietosisältöjä ei ole lueteltu. Ratkaisu vastaa liikenteen palveluista annetun lain 1. 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 tapahduttava 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 tietotyypeittäin, jotta tietojen säilyttämiseen liittyvät erityispiirteet tulisivat asianmukaisesti otetuksi huomioon. Tietojen säilyttämiseksi yli säädetyn määräajan asetettaisiin välttämättömyysvaatimus. Tällainen tietojen säilyttäminen yli määräajan ei olisi vastoin henkilötietojen suojan peruseriaa, 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 mahdollisuuteen 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 tai muun teknisen käyttöyhteyden 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 helpokäyttöisempiä 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 koitua etu kohdistuu rekisteröityihin itseensä, kun heidän palvelunsa ovat helpommin löydettävissä. Kuitenkin myös ammattitiedot 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 massahakuina, 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 1. 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 kuljetusoikeuden tarkistamista varten taikka liikennevälineen ja sen omistajan perustietojen saamiseksi. Lisäksi kyseisen kaltaisessa yksittäisluovutuksessa puuttuminen henkilön perusoikeuteen on verrattain vähäistä. Usein kyseessä voi olla 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 §:issä 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 summaarisemman 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 julkisen tietoverkon 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 tutkimus-, 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 anonymisoituna, 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 tietoaaineistoja. 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 kiellettäisiin kokonaan 5 §:n mukaan.

Ehdotus sisältää myös säännöksen, joka laajentaa yleisen tietosuojasetuksen 20 artiklassa tarkoitettua siirto-oikeutta viranomaiseen, sekä täsmentää sen sisältöä. Ehdotusta on pidettävä henkilön tiedollisen itsemääräämisoikeuden toteuttamisen kannalta tarkoituksenmukaisena.

Esityksessä säädetään yleisenä periaatteena siitä, että tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Muita luovutustapoja käytettäneen jo varsin vähän. On huomattava, että 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. Rajapintaratkaisuisissa 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 tarkoituksiin 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 tietosuojasetuksen mukaisia oikeuksia. Oikeussuojakeinoista tulevat sovellettavaksi EU:n yleisen tietosuojavaatimuksen mukaiset keinot sekä tulevassa kansallisessa tietosuojalain säädettävät keinot. Lisäksi ehdotus sisältää edellä kerrotut suojatoimet, joita lisätään sitä mukaa kuin luovutettavien tietojen määrä lisääntyy.

Esitykseen sisältyvä III osan 2 luvun uusi 2 a §, jossa säädettäisiin puolesta-asioinnista, ei myöskään uhkaa heikentää henkilötietojen suojaa. Rajapinnan kautta ei lähtökohtaisesti tarvitse siirtää henkilötietoja, sillä sekä rajapinnan avaamisvelvoitteen kohteena olevalla toimijalla, että palveluita yhdistävällä toimijalla on jo olemassa palvelun käyttäjää koskevat tarpeelliset tiedot.

Omaisuuksensuoja

Liikenteen palveluista annettua lakia koskevan hallituksen esityksen (HE 1616/2016 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 1. vaiheen säännökset kohdistuivat tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalveluihin, ja niissä oli kyse mahdollisuudesta yhdistää yhtenäiseen matkaketjuun perushintainen kerta-matka tai sellaisen varaus. Kyse oli lähtökohtaisesti anonyymista asioinnista, ja pykälien perusteluissa todettiin, että rajapintojen kautta ei lähtökohtaisesti ole tarkoitus siirtää henkilötietoja. Ehdotetussa puolesta-asiointia koskevassa säännöksessä velvoitettaisiin liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja, näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija tai muu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjä avaamaan rajapinnan, jonka kautta toinen liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja voisi käyttäjän pyynnöstä asioida hänen puolestaan käyttäjätilillä hänen tunnist- ja käyttäjätietojaan hyödyntäen. Velvoitetta on pidettävä tarkkarajaisena.

Velvoite ei tarkoittaisi sitä, että avaamisvelvoitteen kohteena oleva palveluntarjoaja menettäisi asiakkaansa, eikä ehdotuksella myöskään 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 1. vaiheessa. Rajapintojen avaamisesta aiheutuvat yhteiskunnalliset hyödyt kuitenkin ylittävät aiheutuneet kustannukset, kuten hankkeen 1. vaiheessa todettiin. Säännös ei sisällä varsinaisia poikkeusmahdollisuuksia. Se kuitenkin kohdistuisi vain toimijoihin, jotka tarjoavat palveluaan sähköisesti tietoverkossa. On syytä lähteä siitä olettamasta, että sähköisen palvelun tarjoamiseen pystyvät toiminnanharjoittavat kykenevät myös avaamaan asiointiin tarvittavan rajapinnan. Esityksen on edellä sanotun perusteella katsottava olevan suhteellisuusperiaatteen mukainen.

On syytä korostaa esitykseen liittyvää välttämätöntä yhteiskunnallista tarvetta. Ehdotus merkitsisi sitä, että liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheen säännöksiä täydennettäisiin niin, että puuttuvat liikennemuodot lento- ja meriliikenne saataisiin mukaan, minkä lisäksi lipputuotteisiin voitaisiin tuoda kertalipun ohelle sarma- 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.

Perustuslakivaliokunta ei liikenteen palveluista annetun lain 1. 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 tutkimus-, kehitys-, ja innovaatiotoimintaan. Salassa pidettäviä tietoja saataisiin luovuttaa ainoastaan anonymisoituna tai suostumuksen perusteella. Julkisten tietojen luovuttaminen taas olisi mahdollista kieltää. Nämä suoja-

keinot koskevat niin luonnollisia kuin oikeushenkilöitäkin. Viranomaisten välisessä tiedonvaihdossa oikeus saada ja luovuttaa tietoja salassapitovelvoitteen estämättä on rajoitettu viranomaisten lakisääteisten tehtävien kannalta välttämättömiin tietoihin.

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 johdetaan, 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).

Esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä seuraavista asioista:

- II osan 3 luvun 5 §: Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyteen liittyvistä osaamisen vaatimuksista.
- II osan 3 luvun 6 §: Liikenneyrittäjäkoulutuksella saavutetun osaamisen hyväksi lukemisesta ammattipätevyyteen liittyvissä kokeissa.
- II osan 3 luvun 7 §: Oppitunnin pituudesta ja säännökset aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa.
- II osan 3 luvun 8 §: Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavasta hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta hyväksymisen perusteella.
- II osan 3 luvun 9 §: Jatkokoulutuksen sisällöstä ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.
- II osan 3 luvun 10 §: Koulutuskeskuksiin kohdistuvista vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.
- II osan 3 luvun 11 §: Opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.
- II osan 3 luvun 14 §: väliaikaisen asiakirjan antaminen ja ammattipätevyyskortin hakemisesta ja hakemiseen liittyvästä menettelystä.
- 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 §: Ajopiirturikortin peruuttamisessa noudatettavista menettelyistä.

- II osan 4 luvun 5 §: Ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, ajopiirturin käytöstä, ja ajopiirturin korjaamisesta.
- II osan 5 luvun 7 §: 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 kabotaasista poikkeamiseen tarvittavaa lupaa kauppamerenkulkua joko kokonaisuudessaan tai joiltakin sopimuksessa määrätyiltä osin.
- II osan 10 luvun 11 §: STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastusalusdirektiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista sekä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista ja pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.
- II osan 10 luvun 12 §: 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 13 §: Kansallisten pätevyyksien voimassaoloajoista sekä pätevyiden tai lisäpätevyiden uusimisesta sekä ammattipätevyiden säilymistä koskevasta selvityksestä meriliikenteessä.
- 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 luku 16 §: 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, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä seuraavista asioista:

- II osan 3 luvun 6 §: Ajokokeen kestoja lyhentävän simulaattoriosion vaatimuksista ja suorituksen hyväksi lukemisesta ajokokeen kestossa sekä kokeessa käytettävän simulaattorin teknisistä vaatimuksista.
- 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 4 §: Rautatieliikenteen liikkuvan kaluston kuljettajan luvan hakemisesta ja uusimisesta.
- II osan 7 luvun 6 §: Rautatieliikenteen liikkuvan kaluston 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.
- II osan 7 luvun 12 §: Lisätodistuksen hakemisesta, myöntämisestä, päivittämisestä ja raukeamisesta rautatieliikenteessä, sekä kuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta.
- II osan 8 luvun 1 §: Kuljettajan tehtävässä vaadittavista koulutusmenetelmistä, koulutuksen sisällöstä ja näytöistä sekä näyttöjen järjestämisestä rautatieliikenteessä.
- II osan 8 luvun 2 §: Näyttöjen ja niissä käytettävien näytön vastaanottajien valinnassa noudatettavista menettelytavoista rautatieliikenteessä.
- II osan 8 luvun 3 §: Oppilaitokselle ja kouluttajalle 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 11 §: 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 12 §: Kansimiehen koulutuksesta sekä kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta.
- II osan 10 luvun 13 §: Pätevyksien ja lisäpätevyksien uusimisen edellytyksenä olevasta lisäkoulutuksesta, aluksella annettavasta koulutuksesta ja vaadittavasta työkokemuksesta meriliikenteessä.
- II osan 10 luvun 14 §: 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 henkilölupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.
- II osan 13 luvun 6 §: Lentomiehistön koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea sellaista koulustoimintaa, 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 alkupe-
räisen 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 laivavä-
en lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.
- V osan 1 luvun 2 §: Liikenteen turvallisuusviraston rekisterinpitoon liittyvien tehtävien hoitamiseksi tarvit-
tavien tietojen toimittamisen tavoista. Kuten edellä olevasta käy ilmi, esitys sisältää runsaasti asetuksen- ja
määräyksenantovaltuuksia. Ne koskevat kuitenkin asioita, jotka ovat luonteeltaan erittäin teknisiä. Niillä
pantaisiin usein täytäntöön EU-lainsäädännöstä ja Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuvia
sangen yksityiskohtaisia säännöksiä, jotka sopivat luonteeltaan lakia alemman asteisissa säädöksissä annetta-
viksi. Valtuudet myös vastaavat pääsääntöisesti voimassa olevissa laeissa säädettyjä vastaavia säännöksiä.

Esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden katsota olevan ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä kerrotuilla perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

LAKIEHDOTUKSET

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (XXX/201X) I osan 1 luvun 1 §:n 2 momentti, muutetaan I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentti, II osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin johtolause, 2 §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 15 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 1 ja 3 §, 3 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti, III osan 2 luvun 4 §:n 1 momentti, 3 luvun 8 §:n 2 momentti, 4 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohta, IV osan 1 luvun otsikko, 4 §:n 1 momentti ja 3 momentin 1 kohta, 5 §:n 1 momentti, 7 §:n 1 momentti, 8 §, 9 §:n otsikko ja 2 momentti, 13 §, 2 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 3 momentti, 3 §, 4 §:n otsikko, V osan 1 luku, VI osan 1 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n otsikko, 2 – 4 momentti, 5 §, 2 luvun 1 §:n 2-4 momentti, 3 §:n otsikko, VII osa

ja

lisätään I osan 1 luvun 2 §, II osan 2 luvun 5 ja 6 §, 3 luvun 3—16 §, 4—13 luvut, III osan 1 luvun 4 §, 2 luvun 2a §, 3 luvun 11 §, 5 luku, IV osan 1 luvun 2 §:n 4 momentti, 9 §:n 3 – 5 momentti, 15—17 §, IV osan 2 luvun 1 §:n 4 ja 5 momentti, 3a, 4 §:n 4 ja 5 momentti, 6 ja 7 §, 3 ja 4 luvut, V osan 2 ja 3 luku, VI osan 1 luvun 2 §:n 5 momentti, 2 a—2 c §, 3 a—3 f §, 6—9 §, 2 luvun 3 §:n 3 – 5 momentti; 4 – 7 § seuraavasti:

I OSA**Yleistä****1 luku****Yleiset säännökset****1 §***Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;
- 2) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;
- 3) *liikennepalvelulla* mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;
- 4) *liikkumispalvelulla* liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja;
- 5) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja;
- 6) *ETA-valtiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota ja Euroopan talousalueeseen kuuluvaa muuta valtiota.
- 7) *henkilöluvalla* luonnolliselle henkilölle myönnettäviä henkilökohtaisia lupia, pätevyksiä, lisäpätevyksiä, kelpuutuksia, kelpoisuuksia, ja hyväksyntöjä, joiden olemassaolo voidaan todentaa lupakirjalla, pätevyyskirjalla, lisäpätevyystodistuksella, kelpoisuustodistuksella, tunnustamista koskevalla todistuksella tai muulla sähköisellä tai paperimuotoisella asiakirjalla;
- 8) *toiminnanharjoittajaluvalla* luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavia toimilupia tai muita vastaavia hyväksyntöjä;
- 9) *kirjallisella ilmoituksella, lausunnolla, todistuksella tai muulla asiakirjalla* sähköisesti tai paperimuotoisena annettua asiakirjaa.

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jonka tarjoaman, välittämän tai yhdistämisen liikkumispalvelun alku- tai loppupää on Suomessa tai liikkumispalvelu kulkee Suomen kautta.

Tällä pykälällä ei rajoiteta Suomen lain kansainvälisyksitysoikeudellisten säännösten soveltamista.

II OSA**Liikennemarkkinat****1 luku****Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä**

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (*ammattimaiseen kuljettamiseen 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 (EU:n liikenteenharjoittaja-asetus) tarkoitettu lupa tarvitaan:

2 §

Taksiliikenne

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla 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.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa

3 henkilöiden kuljetusta palveluyrityksen hallinnassa olevalla 1 momentissa tarkoitetulla ajoneuvolla, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin tai vastaaviin palveluihin, joissa kuljetus on vain pieni osa palveluntarjoajan tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

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 määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla 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, perävau- nussa, 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 laiva- taan tai puretaan.

3 §

Ulkomailla tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Ulkomailla tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan ja kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävien reittien lupien hakijan on esitettävä lupahakemuksessa Liikenteen turvallisuusviraston pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot.

Jos kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle ha- kijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta. Jos kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävi- en reittien lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä osalta lupaa ensin hakeneelle.

5 §

Kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen liittyvät oikeudet

Euroopan talousalueeseen kuuluviin valtioihin perustetuilla kuljetusyrityksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarankuljetusmarkkinoille pääsemisen edelly- tykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekul- jetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion väli- sen 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, sisä- vesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella tai merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkul- kuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asema- tai satamaviranomaisten vahvistet- tava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesiteitse tai meritse tapahtu- van 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 siten kuin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) 23 päivänä heinäkuuta 1962 annetussa ensimmäisessä neuvoston direktiivissä (31962L2005) 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

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

1 §

Taksikuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (*taksikuljettajalla*) on oltava taksikuljettajan ajolupa.

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 täytettävä tässä luvussa tarkoitettuja 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 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa taikka poliisitehtäviä hoidettaessa Tullin käytössä;
- 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 tai pelastusviranomaisen taikka poliisitehtäviä hoidettaessa 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) linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, ja matkustaja tai vajaavaltaisten matkustajien osalta hänen holhoustoimesta annetussa laissa (442/1999) tarkoitettu edunvalvojansa on tietoinen siitä, että kuljettajalla ei välttämättä ole 1 momentissa tarkoitettua linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä; taikka

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

4 §

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 4 §:n 2 momentissa tarkoitettulla nopeutetulla koulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuitenkin kuljettaa jo 18 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden 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 kuitenkin kuljettaa jo 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

Linja-auton kuljettajan tehtävissä edellytettävän ammatillisen perustutkinnon suorittanut ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden saavuttanut saa 8 §:n 2 momentista poiketen toimia D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, jos hän on täyttänyt 18 vuotta ja saanut kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeuden. Linja-auton ajo-oikeuden saamisen edellytyksistä säädetään ajokorttilaissa. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 2 momentissa.

Edellä 4 momentissa tarkoitettu, 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.

5 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorteista annetussa direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettua kuljettajaa, 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.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetyt näyttökokeet. Perustason ammattipätevyys voidaan saavuttaa myös suorittamalla nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvä koe. Perustason ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös Euroopan parlamentin ja neuvoston 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*) 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien. Tässä tarkoituksessa 2 momentissa tarkoitettuihin näyttökokeisiin ja nopeutettuun koulutukseen on sisällytettävä ne oppiaineet, joista säädetään mainitun asetuksen liitteen II a kohdassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun osaamisen vaatimuksista.

6 §

Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen näyttökokeella

Perustason ammattipätevyuden saavuttamiseksi on suoritettava näyttökoe, joka sisältää teoriakokeen ja käytännön kokeen. Kokeet perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY (*ammattipätevyysdirektiivi*) liitteen I jaksossa 1 tarkoitettuun oppiaineiden luetteloon. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta näyttökokeilla.

Teoriakoe toteutetaan kysymyksiin ja tilanteiden tarkastelua koskevin tehtävin. Kokeen kesto on vähintään neljä tuntia. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydeksi, vaatimuksena on teoriakoe, joka sisältää ne oppiaineet, jotka koskevat suoritettavaa uutta perustason ammattipätevyyttä.

Käytännön kokeeseen sisältyy ajokoe, jossa arvioidaan monipuolisesti ammattipätevyyttä suorittavan edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa ajokäyttäytymisessä erilaisissa liikenneympäristöissä, liikenneolosuhteissa ja kuljettajalle kuuluvissa tehtävissä. Ajokokeen lisäksi käytännön kokeeseen sisältyy osio, jossa arvioinnin kohteena ovat vähintään 1 momentissa tarkoitetun luettelon 1.4 - 1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5 kohdat. Käytännön kokeen kesto on vähintään kaksi tuntia, josta ajokokeen osuus on vähintään 90 minuuttia.

Käytännön kokeeseen voidaan sisällyttää liikenteen ulkopuolella olevalla alueella, harjoitusradalla tai korkeatasoisella simulaattorilla toteutettava osio, jossa ajokäyttäytymistä arvioidaan erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajettaessa. Hyväksytyin suorituksen perusteella voidaan 3 momentissa tarkoitetun ajokokeen kestoa lyhentää enintään 30 minuutilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitetun osion vaatimuksista ja suorituksen hyväksi lukemisesta ajokokeen kestossa sekä tässä kokeessa käytettävän simulaattorin teknisistä vaatimuksista.

Käytännön kokeissa käytettävän ajoneuvon on täytettävä ajokorttikuljettajantutkinnossa käytettävän ajoneuvon luokkaa koskevat vaatimukset. Jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeutta ajokokeessa, ajokokeen toteutuksesta on voimassa mitä ajo-opetuksesta säädetään. Kokeiden perusteet vahvistaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa säännökset liikenneyrityskoulutuksella saavutetun osaamisen hyväksi lukemisesta kokeissa.

7 §

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella

Nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyy 140 tuntia opetusta 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa oppiaineissa. Koulutuksen päätteeksi on suoritettava teoriakoe, johon sisältyy vähintään yksi kysymys 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun luettelon jokaisesta tavoitteesta. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta nopeutetulla koulutuksella.

Koulutukseen sisältyy ajo-opetusta suoritettavaa ammattipätevyyttä vastaavalla ajoneuvolla, joka täyttää ajokorttitutkinnossa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Ajo-opetuksen määrä on 10 tuntia, josta enintään neljä tuntia saadaan antaa liikenteen ulkopuolella olevalla alueella tai simulaattorilla turvallisuusmääräyksiin perustuvan ajokäyttäytymisen arvioimiseksi erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamisessa. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydeksi opetuksen määrä on 35 tuntia ja ajo-opetuksen osuus siitä kaksi tuntia 30 minuuttia.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset oppitunnin pituudesta ja säännökset aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyuden tai liikenneyrityskoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet. Jos ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa sovelletaan vastaavan luokan ajokorttikoulutuksen toteuttamista koskevia säännöksiä.

8 §

Poikkeukset suorittaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa

Jos 6 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyys suoritetaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, 6 ja 7 §:ssä säädetty kokeet voidaan suorittaa vaiheittain.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun 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 hyväksytyin 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 §

Jatkokoulutus

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutuksessa annetaan kuitenkin aina opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyyden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Koulutuskeskus antaa todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta.

Jatkokoulutuksen saa suorittaa tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan 1 momentissa tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

10 §

Koulutuskeskukset ja kokeen vastaanottajat

Perustason ammattipätevyyskokeiden suorittamiseen valmistavaa koulutusta, nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hakemuksesta hyväksyä:

- 1) koulutuksen järjestäjä, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (/) [22] §:ssä tarkoitettu opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämä tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa;
- 2) koulutuksen järjestäjä, jolla on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen.

Jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan lisäksi hyväksyä myös muu yritys, säätiö tai yhteisö, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa mainitut koulutuskeskukset sekä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvät 6 §:ssä tarkoitettujen näyttökokeiden ja 7 §:ssä tarkoitettujen teoriakokeiden vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy myös 2 momentissa tarkoitettujen jatkokoulutusta antavien koulutuskeskukset. Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy 1 momentin 1 kohdan koulutuskeskukset, sekä näyttö- ja teoriakokeiden vastaanottajat silloin, kun koulutus ja kokeet ovat osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta tai aikuiskoulutusta. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, ja kuitenkin enintään ajaksi, jonka 1 momentissa tarkoitettu lupa on voimassa. Koulutuskeskukset hyväksyy-

nyt viranomainen vastaa koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen ja hyväksymiensä kokeiden vastaanottajien valvonnasta.

Koulutuskeskuksissa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Jos hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Kokeen vastaanottajaksi hyväksytyt vastaa kokeiden järjestämisestä ja tässä luvussa tarkoitettujen todistusten antamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

11 §

Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet

Koulutuskeskuksessa on oltava opetuksesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää kokeiden vastaanottamista ja koulutusta ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät didaktiset 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 koulustoittoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on täytettävä ajokorttitutkinnossa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Sen estämättä, mitä 2 momentissa säädetään, ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

2) hänellä on ajokorttilain 91 §:ssä säädetty opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 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 §

Ammattipätevyyden osoittaminen

Ammattipätevyyttä koskevat tiedot ilmenevät jäljempänä V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettua liikenneasioiden rekisteristä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta ammattipätevyyskortin tai tekee ajokorttiin merkinnän ammattipätevyydestä kuljettajalle:

1) joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyyden;

2) joka on pitänyt ammattipätevyyttään yllä 9 §:n mukaisesti;

3) jolla on ammattipätevyyden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevyydestä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä merkintä on voimassa viisi vuotta 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa taikka 9 §:n 3 momentissa tarkoitettujen todistusten 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, jollei ammattipätevyyden olemassaolo ole muutoin todennettavissa. Poliisi voi keskeyttää ajon, jollei ammattipätevyys ole todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

14 §

Erityisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisesta

Ennen 13 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevyydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevyydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä väliaikaisen asiakirjan antamisesta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti voidaan postittaa hakijalle, jolloin sen toimittamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa ja sen nojalla säädetään ajokortin toimittamisesta postitse. Kortin hakemisesta ja hakemiseen liittyvästä menettelystä annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

15 §

Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai 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 annetun 13 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta on voimassa, mitä niistä tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetään.

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 Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen (ETY) N:o 1072/2009 mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

16 §

Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys

Ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettua ammattipätevyyden voi saavuttaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa saavutettu ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti suoritettu perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus sekä niistä annetut puolustusvoimien todistukset tunnustetaan tässä laissa tarkoitetuksi perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen suorittamisesta annetuiksi todistuksiksi.

Puolustusministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentin soveltamisesta.

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* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014, 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;
- 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* digitaalisissa ajopiirtureissa käytettäviä korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakortteja;
- 6) *yrityksellä* sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;
- 7) *kuljettajalla* luonnollista henkilöä, 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 työsuojeluviranomaisia.
- 10) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisaloissa tarkoitetun tieliikenteessä tapahtuvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikenneasetuksessa 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 (*EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetusta*) tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun liikenneluvan 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; sekä
- 15) *yöajalla* kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

2 §

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 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö.

Edellä 1 §:n 9 kohdassa tarkoitettujen valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

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 tarkoitettun 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 26 artiklan 4 kohdan d alakohdassa 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 säädetään tarkemmin ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

4 §

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan peruuttaa, 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 väärennetyjen asiakirjojen perusteella; taikka
- 3) yritys on käyttänyt toisen yrityksen korttia tarkoituksenaan vaikeuttaa ajo- ja lepoaikojen valvontaa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin ajopiirturikortin peruuttamisesta noudatettava menettelystä.

5 §

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Kuljettajan on käytettävä ajopiirturia niissä ajoneuvoissa, joissa se ajo- ja lepoaika-asetuksen, ajopiirturiasetuksen ja AETR-sopimuksen mukaan on pakollista. 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 säädetään ajopiirturiasetuksen 29 artiklassa. Kuljettajan on ajo- ja lepoaikatietojen tallentamista varten luovutettava kuljettajakortti myös työnantajalle taikka yritykselle, joka käyttää häntä vain tilapäisesti.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, siitä, millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta.

6 §

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 33 artiklan 1 kohdassa säädetään.

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.

7 §

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 on säilytettävä, esitettävä ja luovutettava piirturilevyt tai niiden jäljennökset siten kuin ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 2 kohdassa säädetään. Yrityksen ja työnantajan on säilytettävä digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut tiedot siten kuin ajoaika-asetuksen 10 artiklan 5 kohdassa säädetään. 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.

8 §

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 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.

9§

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 enimmäistyöaikaa.

10§

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.

11 §

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.

12 §

Yrittäjäkuljettajan työajan valvonta

Yrittäjäkuljettajalla on oltava kahdelta edelliseltä vuodelta työaikakirjanpito tai muu luotettava selvitys, josta ilmenevät tämän lain mukaiset työajat ja tauot sekä keskimääräistä työaikaa käytettäessä tasoittumisjakso, jonka aikana työaika tasoittuu 48 tunnin viikkotyöaikaan. Työaikakirjanpidosta tai selvityksestä on käytävä ilmi myös 9 ja 10 §:ssä tarkoitetut poikkeukset ja niiden perustelut.

5 luku

Rautaliikenteen markkinat

1 §

Rautatieliikenteen harjoittaminen

Rautatieyriyksellä 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 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; ja
- 5) Euroopan unionin lainsäädännössä taikka tässä luvussa tai sen nojalla säädetty tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Mitä 1 momentin 2, 3 ja 5 kohdassa säädetään rautatieyriyksen 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 rautatieyriykselle 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.

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä edellä 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 edellä 2 §:n 2 kohdassa tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hake muksen edellyttämässä laajuudessa.

Hakija ei täytä edellä 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 säädetystä vaatimuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 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 säädetty 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 luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

6 §

Rautatievastuuasetuksen soveltaminen

Rautatieyrityksen toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (*rautatievastuuasetus*).

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;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

7 §

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 valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 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 oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) liikenteenharjoittajan on osoitettava, että se 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 liikkeenjohtosta 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 §

Ilmoituksen tekeminen

Kaupunkiraideliikenteen harjoittamista koskevassa ilmoituksessa on oltava liikenteenharjoittajan nimi ja täydelliset yhteystiedot. 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 valvontatoimen takia tarpeelliset tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen 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 tarkemmat määräykset metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

6 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Tässä luvussa tarkoitetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatimet ovat tehokkaita. Liikenteenharjoittajan 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 tarkemmat määräykset turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

7 §

Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

Tässä pykälässä säädetään metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajana toimivaa luonnollista henkilöä koskevista vaatimuksista.

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 lainlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

Liikenteenharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajan tehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa säädetty kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut kuljettajan tehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 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 säätää tarkemmin 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-asemilla.

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 seurantaan varten seurantajärjestelmä.

3 §

Kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, ellei luvan olemassa olo ole muutoin todennettavissa.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavasti muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Jos kuljettaja ei ole täyttänyt 20 vuotta, Suomessa myönnetty lupa on voimassa ainoastaan Suomessa.

Liikenteen turvallisuusviraston on julkistettava luvan saamiseksi noudatettava menettely.

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 ja toisen asteen koulutuksen;
- 3) suorittanut lupakirjaa koskevan koulutuksen ja saanut näytön vastaanottajalta todistuksen lupakirjaa koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta;
- 4) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä lääkäriltä (*rautatielääkäri*) lääkärintodistuksen terveydentilaa koskevien vaatimusten täyttymisestä;
- 5) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä psykologilta (*rautatiepsykologi*) soveltuvuudestaan myönteisen lausunnon.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan myönnä lupaa henkilölle, joka rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla on syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana:

- 1) tämän lain VI osan 2 luvun 7 §:ssä tarkoitettuun huumausaineen käyttämiseen rautatieliikenteessä;
- 2) rikoslain 23 luvussa tarkoitettuihin rikoksiin.

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 turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset luvan hakemisesta ja uusimisesta.

5 §

Luvan voimassaolo ja uusiminen

Lupa on voimassa 10 vuotta sen myöntämisestä, jos kuljettaja pitää yllä ammatillista osaamistaan ja kuljettajan terveydentila täyttää sille asetetut vaatimukset.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajilleen täydennyskoulutusta, jolla varmistetaan 1 momentissa tarkoitetun ammatillisen osaamisen ylläpito.

Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään.

6 §

Terveydentilaa koskevat vaatimukset

Kuljettajalla on oltava kuljettajan tehtävään riittävät terveydelliset toimintaedellytykset, jotka on osoitettava voimassa olevalla, 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 tarkemmat määräykset 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.

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 mainittuja ammattiin liittyviä psykologisia puutteita, jotka saattavat haitata 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 §:ssä tarkoitettuja tai sen nojalla määrättyjä 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 tarkemmat määräykset 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 rautatielääkärin tai rautatieliikenteen harjoittajan arvion perusteella 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 tarkemmat määräykset kuljettajalta vaadittavista psykologisista ominaisuuksista ja soveltuvuudesta sekä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä.

10 §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Liikkuvaa kalustoa ei saa kuljettaa, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on kohonnut tai jos hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Kuljettajan tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

11 §

Lisätodistus

Kuljettajalla on oltava 3 §:ssä tarkoitetun luvan lisäksi lisätodistus, joka osoittaa, mitä liikkuvaa kalustoa ja millä rataverkolla kuljettaja saa kuljettaa. 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 tarkoitetun luokan A lisätodistus oikeuttaa kuljettamaan vaihtovetureita, kunnossapitoon tarkoitettuja kalustoyksiköjä ja muita vaihtotyöhön käytettäviä vetureita ja luokan B lisätodistus tavara- ja henkilöliikenteessä käytettäviä junia.

Lisätodistus kuuluu sen myöntäneelle rautatieliikenteen harjoittajalle. Kuljettajan on pidettävä lisätodistus mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa.

12 §

Lisätodistuksen myöntäminen

Rautatieliikenteen harjoittaja kuvaa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettelyn 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:

1) kuljettaja on suorittanut oppilaitoksen tai kouluttajan antaman koulutuksen lisätodistuksessa määritettävään liikkuvaan kalustoon ja rataverkkoon sekä osana rataverkosta annettavaa koulututusta kielikoulutuksen, jos rataverkolla käytettävä liikennöintikieli sitä edellyttää;

2) kuljettaja on koulutuksen saatuaan suorittanut hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan 1 kohdassa tarkoitettujen aihepiirien osaaminen ja on saanut hyväksytysti suoritetuista näytöistä todistuksen näytön vastaanottajalta;

3) kuljettaja on suorittanut rautatieliikenteen harjoittajan antaman koulutuksen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmään siltä osin kuin siinä määritetään asianomaisessa kuljettajan tehtävässä vaadittava osaaminen.

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 tarkemmat määräykset lisätodistuksen hakemisesta, myöntämisestä, päivittämisestä ja raukeamisesta. Lisäksi virasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta.

13 §

Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen

Lisätodistus on voimassa toistaiseksi, jollei kuljettajan palvelussuhde ole päättynyt ja kuljettaja on osallistunut pätevyyttään ylläpitäviin koulutuksiin sekä suorittanut 2 momentissa tarkoitetut kokeet. Rautatieliikenteen harjoittajan on annettava kuljettajalle pyynnöstä lisätodistuksen oikeaksi todistettu jäljennös.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajalle lisätodistuksen voimassa pitämiseksi suoritettava koe:

- 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.

Lisätodistuksen voimassaolo päättyy kuljettajalle myönnetyn lupakirjan voimassaolon päättyessä.

14 §

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, Liikenteen turvallisuusviraston on ilman aiheetonta 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.

15 §

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; tai
5) kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa ja päättää 1 momentissa tarkoitetun avustavan kuljettajan käytöstä. Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetusta kuljetuksesta etukäteen rataverkon haltijalle.

16 §

Lisätodistusrekisteri

Rautatieliikenteen harjoittajan on pidettävä antamistaan lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä. Rautatieliikenteen harjoittaja saa tallentaa lisätodistusrekisteriin:

- 1) kuljettajan nimen ja hänen yksilöinti- ja yhteystietonsa;
- 2) tiedot 12 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä saadusta todistuksesta; sekä
- 3) veturinkuljettajadirektiivissä edellytetyt tiedot.

17 §

Rautatieliikenteen harjoittajan oikeus saada tietoja lisätodistusrekisteriä varten

Oppilaitoksen, kouluttajan ja näytön vastaanottajan on salassapitosäynnösten estämättä toimitettava rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheutonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset tiedot, kun kuljettaja on suorittanut lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen ja näytön sekä 13 §:n 2 momentissa tarkoitettua koetta.

18 §

Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika

Rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuksien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsittelyyn.

Rautatieliikenteen harjoittajan on poistettava kuljettajan tiedot rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana hänen lisätodistuksensa on päättynyt. Jos määräajan kuluessa aloitetaan kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saa poistaa ennen kuin tutkinta on päätynyt.

19 §

Tietojen luovuttaminen lisätodistusrekisteristä

Rautatieliikenteen harjoittaja saa luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja vain, jos tässä pykälässä säädetyt edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä lisätodistuksen hakijan tai haltijan oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoja ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan lisätodistuksen hakijan tai haltijan yksityisyyden suojaa, hänen etuun tai oikeuksiaan.

Rautatieliikenteen harjoittaja saa 1 momentissa säädetyin edellytyksin ja salassapitosäynnösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja suomalaisille toimivaltaisille viranomaisille ja muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion rautatie- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle. Tietojen luovutuksen on oltava välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittaja saa 1 momentissa säädetyin edellytyksin ja salassapitosäynnösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja näytön vastaanottajalle, jos tämä tarvitsee niitä käsittelemässään kuljettajan kelpoisuutta koskevassa asiassa.

Tietoa on pyydettävä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö on perusteltava. Tietojen luovuttamisesta päättää rekisterinpitäjä. Tiedot on luovutettava pyytäjälle ilman aiheutonta viivytystä.

Edellä 17 §: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.

20 §

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.

21 §

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-asemilla.

22 §

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 tarkoitetun kuljettajan työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta.

8 luku

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

1 §

Koulutusvaatimukset

Kuljettajana toimivan luonnollisen henkilön yleisen ja ammatillisen pätevyyden saamiseksi tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitetun kuljettajan on suoritettava lupaan ja lisätodistukseen vaadittavat koulutukset. Lisäksi edellytetään, että tässä luvussa tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja (*näytön vastaanottaja*) on ottanut vastaan kuljettajan tehtävään vaadittavat näytöt hyväksytysti.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut lupaa ja lisätodistusta koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Lupaa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen IV vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Myös lisätodistuksessa määritettävät liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Liikkuvaa kalustoa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen V vaatimukset ja rataverkkoa koskevan koulutusosion liitteen VI vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kuljettaja voi osallistua lisätodistusta koskevaan koulutukseen vasta, kun hänellä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupakirja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajan tehtävässä vaadittavista koulutusmenetelmistä, koulutuksen sisällöstä ja näytöistä sekä näytöjen järjestämisestä.

2 §

Näytöt

Kuljettajan osaamisen varmistamiseen liittyvät näytöt ja käytettävät näytön vastaanottajat vahvistaa:

1) luvan osalta Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka on kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitetun luvan myöntämiseksi noudatettavan menettelyn;

2) lisätodistuksen osalta rautatieliikenteen harjoittaja, jonka on kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 12 §:n 1 momentissa tarkoitetun lisätodistuksen myöntämiseksi noudatettavan menettelyn.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa näytöissä voidaan käyttää ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä näytön vastaanottajia. Näytöt on toteutettava niin, että vältetään kaikki eturistiriidat. Näytön vastaanottaja voi kuitenkin kuulua lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön.

Kun rautatieliikenteen harjoittaja antaa kuljettajalle lisätodistuksen tämän lain soveltamisalaan kuuluvalla rataverkolla, rataverkon tuntemusta koskevan osaamisen varmistamisen, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt, voi suorittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja.

Kun kuljettaja on suorittanut tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetun koulutuksen, näytön vastaanottajan on varmistettava kuljettajan osaamisesta teettämällä kuljettajalle teoreettista ja käytännön osaamista mittaavat kokeet. Kuljettajan kykyä toimia kuljettajana on arvioitava rataverkolla suoritettavalla ajokokeella. Lisäksi näytöissä voidaan mitata simulaattorin avulla poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset näytöjen ja niissä käytettävien näytön vastaanottajien valinnassa noudatettavista menettelytavoista.

3 §

Oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen tai kouluttajan 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 kuuluessa rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, voi rautatieliikenteen harjoittaja pyytää, että oppilaitoshyväksyntä käsitellään rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaa oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen taikka kouluttajan hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutetaan olennaisesti tai oppilaitos taikka kouluttaja sitä pyytää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset oppilaitokselle ja kouluttajalle asetettavista vaatimuksista ja kouluttajien kelpoisuusvaatimuksista.

4 §

Oppilaitoksen ja kouluttajan velvollisuudet

Oppilaitoksen ja kouluttajan on annettava kuljettajaksi valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville. Jos oppilaitos tai kouluttaja kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, sen tarjoamaan koulutukseen on päästävä samoin edellytyksin siitä riippumatta, kouluttaako oppilaitos tai kouluttaja rautatieliikenteen harjoittajan omaa henkilöstöä vai muita koulutusta tarvitsevia henkilöitä.

Oppilaitos tai kouluttaja vastaa koulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai sellaiseksi pyrkivän kanssa. Oppilaitos tai kouluttaja huolehtii lisätodistuskoulutukseen sisältyvän käytännön koulutuksen järjestämisestä.

Jos oppilaitoksen tai kouluttajan antaman koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti, sen on pyydettävä Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää.

5 §

Kuljettajan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestäminen

Jos tässä luvussa tarkoitettulla oppilaitoksella tai kouluttajalla 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 tai kouluttajan 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 riittävää käytännön kokemusta siitä.

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 tarkemmat määräykset 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 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.

2 §

Meriliikenteen kabotaasin poikkeukset

Jos kysymyksessä on Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne tai ulkomaisen aluksen käyttöön Suomessa on erityisiä syitä eikä tarkoitukseen ole kohtuudella saatavilla Suomen tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan 1 pykälässä tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella.

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 työskenteleviin luonnollisiin henkilöihin (laivaväki).

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 sellaisia tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädettyjä pätevyysvaatimuksia, jotka koskevat radiohenkilökuntaa.

2 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

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;

8) *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 määritetty käyttäen vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa; puskiijan 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 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 Vihrevojn 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, 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 (630/1998) tai sen nojalla, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) 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 laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 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 bar'eissa ja teho nesteen ja höyryn aikayksikössä siirtyvää lämpöenergiaa ilmoitettuna megawatteina.

3 §

Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus

Aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä säädetty pätevyys.

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyyksiä. Osoitetusta pätevyydestä 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 rahtaja 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.

4 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueen I nimetyllä 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 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 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset

Konepäällystöön kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseen oikeuttava pätevyyskirja.

Aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta, aluksen päällikkö voi toimia konepäällikkönä.

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 ylikonemestarinkirja.

Höyryaluksen konepäälliköllä on oltava aluksen höyrykattiloiden yhteenlasketun teholumun mukaan määrittyvä pätevyyskirja. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset aluksen painelaitteen käytönvalvojalta vaadittavasta pätevyyskirjasta ja painelaitteen käyttäjän perehdyttämisvaatimuksista.

6 §

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.

7 §

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.

Kalastusaluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että alusta voidaan ohjata ohjauspaikalta, aluksen päällikkö voi toimia konepäällikkönä.

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.

8 §

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

9 §

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.

10 §

EU:n pätevyyttä koskevien säädösten soveltaminen

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, velvoitteet ovat voimassa Suomessa. Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta myöntämisperusedirektiivin eikä liikenteenharjoittamisdirek-

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

11 §

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen, ja tallentaa niitä koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Viestintävirasto myöntää kuitenkin 8 §:ssä tarkoitetun pätevyystodistuksen Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) 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 10 luvun 1 ja 3 §:n mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastusalueiden direktiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkijärjestön (jäljempänä IMO) ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

12 §

Erityiskoulutus

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä erityiskoulutuksia.

Kalastusalueilla työskentelevällä on oltava turvallisuus- ja koulutus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkustaja-aluksen ja säiliöaluksen alustyyppin ja laivaväen tehtävien mukaisista lisäkoulutus- ja perehdyttämisaatimuksista. 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 kalastusalueilla työskentelevän turvallisuus- ja koulutuksesta.

13 §

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.

14 §

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.

15 §

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, ellei 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.

16 §

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 ammattipätevyiden 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.

17 §

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, ellei pätevyden, lisäpätevyden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

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 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 vaatimukset tai jäljempänä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa 2 §:ssä säädetyt edellytykset. Arvion perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy vaatimukset täyttävän koulutuksen järjestäjän. Arviointi voi sisältää koulutuksen järjestäjän 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 tarkempia teknisiä määräyksiä 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 koulu-

tuksen. 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) koulutus täyttää muut kansainvälisiin velvoitteisiin, IMO:n tai Kansainvälisen työjärjestön (jäljempänä ILO) ohjeisiin tai suosituksiin 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 teknisiä määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä soveltaen ensisijaisesti STCW-yleissopimusta tai IMO:n tai ILO:n ohjeita ja suosituksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä myös hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

4 §

Arviointi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä arvioinnin hyväksymälleen koulutuksen järjestäjälle. Arvioinnissa tarkastetaan, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt STCW-yleissopimusta sekä muuta kansainvälisesti vahvistettua tai kansallisesti hyväksyttyä vaatimusta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä arvioinnissa tarvittavista asiakirjoista.

5 §

Koulutuksen järjestäjän ilmoitusvelvollisuus

Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän on ilmoitettava välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos 1 tai 3 § tarkoitetussa hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu muutoksia.

12 luku

Ammattimainen lentotoiminta

1 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan mukaisesti:

- 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*) tarvitaan lentoliikenneasetuksen mukainen liikennelupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan hakemuksesta. Sen lisäksi, mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johdavalta henkilöiltä edellytetään hyvämaineisuuksi. Henkilö ei täytä hyvämaineisyyden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdosta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdosta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alueet on rekisteröitävä Suomen ilma-aluerekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-alueen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-alueen 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 tarkoitettun liikenneluvan haltijalle.

4 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Jollei 5 §:n säännöksistä 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 tämän 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 lentotoimintalupaa vastaava mainittun 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 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 §

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 liikennöintiluvassa tarkoitetulle toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia ei-säännöllisen lentoliikenteen avulla.

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 valmismatkan osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu ETA-valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen. Määräyksissä on otettava soveltuvin osin 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 ei tarvita 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 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 sen nojalla lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 (*lentotoiminta-asetus*). Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (*lentotyö lupa*). Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan 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) 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 mitoitus 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. 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 §

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 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua 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 säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

13 luku

Ilmailun pätevydet ja koulutus

1 §

Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa 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 (*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.

Edellä 1 momentista poiketen muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka 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 tarvittavat lupakirjat ja todistukset. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava olevan soveltumaton luvan haltijaksi, jos hän:

- 1) huomaautuksesta 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) on rikos- tai sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettamiseen tai ohjaamiseen rikoslain 23 luvussa tarkoitetulla tavalla alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämiseen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maanorganisaatiossa, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai ilmailurikkomukseen; tai
- 4) 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 perustuvia tarkempia määräyksiä 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 tai 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 henkilöluvat 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, 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 §

Lentomiestien koulutus

Lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy ilma-alusten lentomiestien lupien, kelpoisuuksien, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annettussa lentomiestien koulutuksessa. 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;
- 3) koulutusluvan haltijan tai koulutusilmoituksen antajan organisaation ja henkilöstön mitoitus- ja ammattitaitoa;
- 4) koulutuksessa käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 5) koulutusluvan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia;
- 6) 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

Palvelun käyttäjällä on oikeus pyytää, että liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja, näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija tai muu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjä mahdollistaa sähköisessä palvelussa toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle avoimen rajapinnan kautta hänen lipputuotteitaan tai muita palvelun käyttöön oikeuttavia tuotteitaan sekä tunniste- ja käyttäjätietojaan hyödyntävän asioinnin hänen puolestaan.

Pääsyn on oltava riittävän laaja, jotta liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajat voivat tarjota palvelujaan esteettä ja tehokkaasti. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, vahvaa sähköistä tunnistamista on käytettävä, kun puolesta-asiointisuhde perustetaan tai sitä muutetaan olennaisesti.

Liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalla 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.

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.

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

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 lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Maakunta voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

4 luku

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) maakunnille, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille 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 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 koneuuttavassa 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

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (xx/2017) säädetään.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien muodostamalla alueella;

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset maakunnat sekä 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut 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 matkustajanoikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen;
- 2) matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästyksen 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 tarkoitettu täytäntöönpanosta vastaava elin;
- 3) matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista rautatieliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu elin;
- 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 tarkoitettu toimivaltainen elin.

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 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.

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 tavarankuljettukseen.

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) 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014 (*ajopiirturiasetus*).

2) 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*);

3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus (*AETR-sopimus*, SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010).

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

16 §

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 erityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 pykälässä 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 tai muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

17 §

Eräiden lentomiehistöasetuksessa tarkoitettujen lupien myöntäjät

Ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lentäjän lentomiehistöasetuksessa tarkoitetun lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen.

Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

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 tarkoitettujen 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, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavaan osa-alueeseen. 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 suorittamistaan 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 I osan 1 luvun 8 kohdassa tarkoitetun toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, I osan 1 luvun 7 kohdassa tarkoitetun henkilöluvan hakijasta ja haltijasta 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. Liikenteen turvallisuusvirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 6 luvussa tarkoitetusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitetusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä III osan 5 luvun 1 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

3 §

Oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

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 tiedollisia, taidollisia 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 tämän lain IV osan 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitetulle rautatielääkärille, rautatiepsykologille, merimieslääkärille, ilmailulääkärille tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymälle 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 tai 13 §:ssä tarkoitettu ammattipätevyyskortti tai 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 edellä 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

Kuljetusyrittäjien työaikojen noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa ([44/2006](#)) säädetään. Mitä mainitun lain 45 §:ssä säädetään muistutuksen tekemisestä, sovelletaan myös tässä laissa tarkoitettuun yrittäjäkuljettajaan.

Poliisi, tullit, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja 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 määräytyistä 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 työsuojeluviranomaiset 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 rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun 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-, tullit- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tullit- 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 II osan 4 luvun 4 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

7 §

Rikosoikeudellinen virkavastuu

Tämän osan 1 luvun 17 §:ssä, tämän luvun 1 §:n 3 momentissa sekä jäljempänä 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettuun henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

3 luku

Liikenteen lääkärijärjestelmä

1 §

Rautatielääkärin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatielääkärin 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 erikoislääkärin oikeudet;

2) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit 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 tarkemmat määräykset 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 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 tarkemmat määräykset 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 terveystaustasta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa merimieslääkärin hyväksynnän, jos merimieslääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitetut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.

4 §

Ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksyminen

Ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksymisestä säädetään lentomiehistöasetuksessa.

Hyväksytyin ilmailulääkärin tai työterveyslääkärin on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tai matkustamomiehistön terveydentilatodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

5§

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

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.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994) 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 toimintakykyynsä.

Edellä 3 momentissa tarkoitetussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

- 1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveystaakkoja; ja
- 2) mitä lisätoimenpiteitä lääkäri ehdottaa 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 määriteltyjä hallintotehtäviä.

Tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenteen turvallisuusviraston hankkimaan palveluun. Tavarahankintaa lukuun ottamatta palveluntarjoaja ei voi käyttää alihankkijaa sille uskottujen tehtävien hoitamisessa.

Palvelujen hankintaan sovelletaan lakia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016) alihankintaa koskevia säännöksiä lukuun ottamatta, jos ainoastaan osa palveluntarjoajista voi osallistua tietyn palvelun tarjontaan.

2 §

Yleiset säännökset

Tässä luvussa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista 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 luetteloa tässä luvussa tarkoitetuista palveluntarjoajista.

Maksujen määräytymisen perusteista säädetään maksuperustelaisissa (150/1992).

3 §

Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät tehtävät

Liikenteen turvallisuus virasto 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 tarkoitetun kuljettaja- ja yrityskorttien myöntämisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää seuraavat ilmailuun liittyvät II osan 12 luvun 2 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyden todentamiseen liittyvät tehtävät:

- 1) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;
- 2) tarkastuslentäjän pätevyuden arviointi ja hyväksyntä.

4 §

Palveluntarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Palveluntarjoajan on oltava luotettava, tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa ja tällä on oltava tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet ja henkilöstö sen mukaan kuin näistä on tarvittaessa erikseen säädetty.

Palveluntarjoajaa voidaan pitää luotettavana, jos tämä ei ole liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viiden viimeisen vuoden aikana, tätä ei ole tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, jos tätä ei ole viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen, ja 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, säätioon tai julkisoikeudelliseen laitokseen.

Palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön ei sovelleta hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa niiden suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä.

5 §

Palveluntarjoajan kanssa tehtävä sopimus

Sen lisäksi mitä Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen (2016/679) 28 artiklan 3 kohdassa säädetään, palveluntarjoajan kanssa tehtävässä sopimuksessa on sovittava ainakin

- 1) muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista sopimusrekisteröijän tehtävistä;
 - 2) sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden;
 - 3) palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista;
 - 4) rekisteröintitehtäviä 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 rekisteröintitoimintaa koskevan sopimuksen, jos palveluntarjoaja ei enää täytä siihen kohdistuvia yleisiä vaatimuksia tai jos palveluntarjoaja olennaisesti laiminlyö rekisteröintitoimintaa koskevassa sopimuksessa sovittujen rekisteröintitehtävien suorittamisen tai muutoin rikkoo sopimusta.
- 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 siten kuin 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 §:n säännöksiä.

V OSA

Liikenneasioiden rekisteri

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) edellä I osan 1 luvun 1 §:n 8 kohdassa tarkoitetuista toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) edellä I osan 1 luvun 1 §:n 7 kohdassa tarkoitetuista 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 käyttämi-

sen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, omadataan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi ja liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi.

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 tarkemmin säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada 1 luvun 1 §:n 1 ja 3 kohdissa tarkoitettujen lupien hakijoilta tai haltijoilta sekä liikennevälineiden omistajilta, haltijoilta tai käyttäjiltä rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot.

Sen lisäksi, mitä muualla laissa tarkemmin säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot seuraavilta tahoilta:

- 1) liikennevälineiden ja niiden moottoreiden valmistajilta tai maahantuojilta sekä näiden edustajilta;
- 2) oppilaitokselta, kouluttajalta ja näytön vastaanottajalta;
- 3) lääkäriltä ja psykologilta ja sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavalta yhteisöltä ja laitokselta;
- 4) lupakirjan tai kortin valmistajalta tai käsittelijältä;
- 5) Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyliikennettä harjoittavalta;
- 6) rekisteröintitehtäviä suorittavilta, katsastustoiminnan harjoittajilta, yksittäishyväksyntöjä myöntäviltä sekä muilta Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppaneilta;
- 7) liikennevakuutuskeskukselta ja vakuutusyhtiöiltä;
- 8) laivaisänniltä ja varustamoilta.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada muulta viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä 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 sellaisena kuin se asetuksessa 1072/2009 on säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus edellä 1-4 momentissa tarkoitettujen tietojen saantiin salassapitosäännösten estämättä. Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla 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 tarkoitettuna tahon on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista rekisteriin merkityissä tiedoissa sekä toiminnan lopettamisesta, ellei tietoja ole pitänyt ilmoittaa muun lain säännöksen nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla 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.

2 luku

Rekisterin tietosisältö

1 §

Yleiset rekisteriin tallennettavat tiedot

Luonnollisista henkilöistä saa rekisteriin perustietoina tallentaa nimen, henkilötunnuksen taikka henkilötunnuksen puuttuessa tiedon syntymäajasta, tiedon syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta sekä muina perustietoina osoite- ja muun yhteystiedon, tiedon kotikunnasta, äidinkielestä ja asiointikielestä ja henkilön kuolemasta samoin kuin tiedon siitä, että kyseessä on luonnollinen henkilö. Yksityisestä elinkeinonharjoittajasta saa lisäksi tallentaa yritys- ja yhteisötunnuksen. Lisäksi henkilöistä saa tallentaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen silloin, kun haettava lupa edellyttää näitä tietoja.

Oikeushenkilöstä saa rekisteriin perustietoina tallentaa nimen, yritys- ja yhteisötunnuksen, aputoiminimen, kotipaikan, osoite- ja muut yhteystiedot sekä tiedon asiointikielestä. Oikeushenkilöistä saa lisäksi tallentaa tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa lisäksi rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot:

- 1) vakuutuksista;
- 2) lakisääteisistä maksuista, veroista ja niiden suorittamisesta;
- 3) kiinnityksistä;
- 4) konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta, ulosotosta ja takavarikosta;
- 5) valtuutuksista;
- 6) tieliikenteen valvontalaitteiden korttitiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokielloista ja muista vastaavista seuraamuksista sekä Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävänsä johdosta määräämistä seuraamuksista.

Edellä 1-4 momenteissa tarkoitetut tiedot jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallentamatta, jos tieto on saatavissa reaaliaikaisesti toisen viranomaisen rekisteristä.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa tallentaa rekisteriin 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetun tiedonsaantioikeuden nojalla saamansa tiedot.

2 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja rekisteröinti-ilmoituksesta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta, luvan sisällöstä ja lupaehdoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta sekä luvan muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) rekisteröinti-ilmoituksen osalta soveltuvin osin vastaavat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) tiedon siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi sekä seuraamus- ja valvontatiedot;
- 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- luokitus- ja 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 §

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 sekä muutoksista,
- 2) tiedon luvan myöntäjästä ja sen sijaintivaltiosta;
- 3) luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai pätevyyden hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot, koulutus- ja kokemustiedot, tiedot kokeista ja arvioinneista;
- 4) tiedon tarvittavasta kielitaidosta;
- 5) terveydentilatiedot ja lääkärin- ja psykologin tarkastuksia koskevat tiedot;
- 6) tiedon lupien, kelpoisuuksien, hyväksyntöjen ja pätevyksiä vastaavien korttien, kirjojen ja todistusten myöntämisestä, peruuttamisesta, katoamisesta tai tuhoutumisesta;
- 7) muut Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa liikenteen viranomaisen rekistereihin kirjattaviksi edellytetyt tiedot.

5 §

Kielto muuttaa rekisteritietoja

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikennevälineeseen liittyvien rekisteritietojen muuttamisen määräjäksi ja tehdä tästä merkinnän rekisteriin, jos se saa tiedon liikennevälineen tai sen rekisterimerkinnän kannalta tärkeän osan omistusoikeutta tai yksilöintitietoa koskevasta ilmeisestä epäselvyydestä.

6 §

Tietojen poistaminen

Ellei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu, poistetaan rekisteriin merkityt tiedot seuraavasti:

- 1) toiminnanharjoittajalupia koskevat tiedot 6 vuotta luvan peruuttamisesta tai luvan päättymisestä;
- 2) Liikenneväliseen 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) edellisestä 3 kohdasta poiketen merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot 50 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä;
- 5) henkilötiedot viimeistään 3 vuoden kuluttua henkilön kuolemasta, ellei tietoja ole jo muulla perusteella poistettu;
- 6) rikoksia ja niihin liittyviä seuraamuksia koskevat tiedot heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi tai viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman;
- 7) virheelliseksi todettu ja merkitty tieto 5 vuotta virheen havaitsemisesta, jos tiedon säilyttäminen on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai rekisterinpitäjän oikeuksien turvaamiseksi;
- 8) rekisteröidylle asetettu toimintakielto tai muu Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemää hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto 10 vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;

9) rekisteröidyn terveydentilaa koskevat tiedot, kun terveydentilatieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi.

Liikennevälineen tiedot säilytetään pysyvästi.

Sen estämättä mitä edellä säädetään tietojen poistamisesta, voidaan rekisterissä oleva tieto jättää poistamatta, mikäli tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi.

3 luku

Tietojen luovuttaminen

1 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

2 §

Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

Seuraavat tiedot ovat yleisesti käsiteltävissä:

1) tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvan yksilöintitunnuksesta, luvanhaltijan nimestä ja toiminnanharjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista sekä rekisteröinti-ilmoituksen 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 perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta sekä luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä sekä etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot luonnollisena henkilönä olevan toiminnanharjoittajan nimestä ja työyhteystiedosta;

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 sekä tutkimukseen;

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 kansainväliseen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unioninlainsäädäntöön, tai jos Liikenteen turvallisuusviraston on antanut siihen luvan.

5 §

Tietojen luovuttaminen tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto saa, sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, luovuttaa yksittäistapauksissa liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja tietoja sellaista tutkimusta sekä kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, joiden 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 rekisterissä olevien tietojen sellaiseen 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 §

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 voi 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 viranomaistehäviä varten, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Euroopan yhteisön lainsäädäntöön tai Suomea sitovaan kansainvälisen sopimuksen velvoitteeseen. Jos henkilötietoja siirretään ETA-alueen ulkopuolelle, on Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen (2016/679) V luvun edellytysten täytyttävä. Liikenneasioiden rekisteristä tietoja saanut muu viranomainen saa luovuttaa tietoja edelleen samojen edellytysten täytyttyessä.

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 oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen edellä 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 (661/2009) annetun lain 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.

Edellä 1-2 momentissa säädetty luovutuskieleet 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 siirtäminen 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.

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia.

2 §

Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

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) luvan haltija 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 luvan haltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen, lentäjän tai 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 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 luvan haltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava 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, 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.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa veturinkuljettajan luvan, on peruuttamista koskevasta päätöksestä viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossaan olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Jos toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaislainen 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 §

Ammattipätevyyskortin peruuttaminen

Ammattipätevyyskortin peruuttaa 2 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa Liikenteen turvallisuusviraston sijasta poliisi. Haltijan hakemuksesta ammattipätevyyskortin peruuttaa kuitenkin 2 §:n 1 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto.

2 c §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan haltijalle 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 tai 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 toisen valtion myöntämän veturinkuljettajan lupakirjan osalta

Jos tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA- valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusvi-

raston on pyydettävä asianomaisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan 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 pyydettyä komissiota tarvittaessa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin.

3 b §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettulta kuljettajalta 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 14 §:n 3 momentin nojalla esittämäänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellostä Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on saattanut edellä 3 a §:n 3 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 säädetystä syystä määrätä, ettei Suomessa hyväksytyt ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilmailuksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

3 c §

Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä

Rajavartiolaitoksen, poliisin tai Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama II osan 10 luvussa tarkoitettu 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 momentissa tarkoitettu pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttaminen on voimassa kunnes tuomioistuimien on ratkaissut pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen menettämistä koskevan asian merilain (674/1994) 20 luvun 10 §:n nojalla.

3 d §

Liikennöintiluvan raukeaminen

Edellä II osan 12 luvun 5 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos luvanhaltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

3 e §

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 f §

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

Rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla II osan 7 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu, kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua IV osan 3 luvun 1 - 4 §:ssä tarkoitettua lääkäriin, psykologin ja ilmailulääketieteen keskuksen antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Edellä IV osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettua palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Muuhun kuin 1 - 3 momentissa sekä 6 ja 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolaissa säädetään.

6 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Seuraavaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään:

- 1) edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettu korvauksen takaisinperintä;
- 2) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettu luvan peruuttaminen;
- 3) tämän luvun 3 §: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,
- 7) poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.
- 8) oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, 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.

Muutoksenhausta opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta peruskoulutuksesta annetun lain 25 c, 44 ja 44 a–44 f §:ää sekä ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 15 c §:ää. (4.9.2015/1113) Muutoksenhausta opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 48 ja 97–103 §:ää.

Jos kuljettajan ammattipätevyyskortti myönnetään hakemuksen mukaisesti, hakijalle ei anneta muuta päätöstä eikä valitusosoitusta. Ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

7 §

Muutoksenhaku markkinaoikeuteen

Sääntelyelimen II osan 8 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitettussa asiassa tekemään päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

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

8 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden 6 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Markkinaoikeuden edellä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

9 §

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 harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä ilman lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta harjoittaa kaupunkiraideliikennettä lain II osan 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta 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 teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

3 §

Ammattipätevyysäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo II osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä, 17 §:n 3 momentin säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta taikka 4 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

- 1) rikkoo II osan 10 luvun 3 - 8 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,
- 2) rikkoo II osan 10 luvun 9 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä tai
- 3) rikkoo II osan 10 luvun 17 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämis- tai esittämiselvöllisyyden, on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulkurikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle IV osan 2 luvun 3 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyysäännösten rikkomuksesta* sakkoon.

4 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi 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 tämän lain II osan 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua tai EA-SA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta; on tuomittava, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

5 §

Luvaton erityislentotoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta harjoittaa II osan 12 luvun 8 §:ssä tarkoitettua erityislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikkomuksesta* sakkoon.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevia II osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen säännöksiä sekä AETR-sopimuksen määräyksiä taikka 5 §:n säännöksiä, on tuomittava *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

- 1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo II osan 4 luvun 8 §:n säännöksiä; sekä
- 2) työnantaja tai tämän edustaja ja yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10, 14 tai 15 artiklaa, AETR-sopimuksen 5 taikka 11 artiklaa taikka tämän lain II osan 4 luvun 6, tai 7 §:n säännöksiä.

Kuljettajaa ei tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on korjaamon taikka työnantajan tai tämän edustajan rikkomus.

7 §

Huumaavan aineen käyttäminen rautatieliikenteessä ja ilmailussa

Jos tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettu kuljettaja hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä* sakkoon.

Jos tämän lain II osan 13 luvun 1 §:ssä tarkoitettu lentäjä, matkustamomiehistön jäsen tai kauko-ohjaaja suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Lain III osan 3 luvun 11 §:n säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019.

Lain II osan 12 luvun 9 §:n ja 13 luvun 1 § 2 momentin säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädetävästä ajankohdasta alkaen.

Mitä tässä laissa säädetään maakunnista, sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2018 asti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin. Maakuntia koskevia säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000);
- 2) laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003);
- 3) laki ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä (629/2004);
- 4) laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksistä (273/2007);
- 5) laki lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi (47/2009);
- 6) rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009) siihen myöhemmin tehtyne muutoksineen, kuitenkin niin, että lain 19 - 20 ja 30 - 31 §:ää sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka;
- 7) laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (349/2013);
- 8) laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun maakunnan tehtäväalalan tai muun lain nojalla kuuluvat maakunnalle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien maakunnalle.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen valtiolta siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta maakuntaan sekä maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä.

Jos siirtyminen tapahtuu maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, virkamies siirtyy työsuhteeseen.

Maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaantulolain (82/2016) 8 §:n 2 momentin tasaisen lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen maakuntauudistuksesta johtuvan järjestelyn johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntauudistuksessa tehtäviä siirrettäessä valtiolta maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät henkilöt säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaantulolain 8 §:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos palvelussuhde täyttää julkisten alojen eläkelain voimaantulolain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuusedellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2019.

Maakunnalle siirtyy 1 päivänä tammikuuta sen järjestämisvastuulle kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Valtio siirtää maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2022 ulottuvan siirtymäkauden.

Tämän lain voimaan tullessa edellä 1 §:n 3 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, hyväksynät, 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 kuitenkin oikeus toimia merimieslääkärinä korkeintaan 1 päivään heinäkuuta 2020 saakka, 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 hyväksynät ovat voimassa hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka, 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, ellei Liikenteen turvallisuusvirasto tai rautatielääkäri henkilölle tehtävän lääkärintarkastuksen tulosten perusteella muuta määrää.

Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla on kuitenkin 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 II osan 11 luvun 3 §:ssä tarkoitettua koulutusten hyväksyntää vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta ja he saavat antaa II osan 11 luvun 3 §:n mukaista merenkulun koulutusta ilman hyväksyntää siihen asti kunnes Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt päätöksen hyväksynnästä.

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

muutetaan ajokorttilain (386/2011) 3 §:n 1 momentin 6 kohta, 5 §:n 2-4 momentti, 8 b §:n 1 momentin 5 kohta, 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, 65 §:n 4 momentti, 73 a §:n 1 momentti, 81 §:n 4 momentti ja 101 §:n otsikko, sellaisena kuin niistä ovat 59 §:n 6 momentti, 73 a §:n 1 momentti ja 101 §:n otsikko laissa 1081/2012 sekä 5 §:n 2 momentti, 8 b §:n 1 momentin 5 kohta, 10 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohta, 14 §:n 2 momentti ja 24 §:n 6 momentti laissa 70/2015 seuraavasti:

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) *kuljettajan ammattipätevyydellä liikenteen palveluista annetun lain (/) II osan 3 luvussa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, perustason ammattipätevyydellä mainitussa laissa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla mainitun lain II osan 3 luvun 4 §:n 4 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 palvelulain II osan 3 luvun 8 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, jonka yhteydessä mainitun lain 6 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyys suoritetaan näyttökokeilla, ja jolla on mainitussa 8 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden 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 palvelulain II osan 3 luvun 8 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa kohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen 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.

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palvelulain II osan 3 luvun 3 §: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.

8 b §

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:

5) *liikenneasioiden rekisterin* käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä henkilötietojen suojan ja huolellisuusvelvoitteen toteutumiseksi tietojen käsittelyssä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamisesta;

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 *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 *liikenneasioiden 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 myöntäjistä. 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 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 osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten 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 säännöksiä *liikenneasioiden rekisteriin* tehtävistä ilmoituksista sovelletaan myös ulkomailla 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

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

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:

7 §

Katsastusluvan myöntämisen edellytykset

Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan 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 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 aiheutonta 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 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 tultua 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 2018.

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 8 ja 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 8 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 654/2011, ja 9 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 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 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 siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. 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 siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianomaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäivästä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehoitettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

5.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 95 §, sellaisena kuin se on laissa 176/2015, sekä
muutetaan 3 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, 3 §:n 1 momentin 30 kohta,
sellaisena kuin se on laissa 176/2015, ja 94 §, sellaisena kuin se on laissa 961/2013, seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) rekisterillä liikenteen palveluista annetussa laissa (/) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;

30) rekisteröinnin suorittajalla Liikenteen turvallisuusvirastoa ja liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa tarkoitettua rekisteröintitehtävissä avustavaa palveluntarjoajaa.

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

Ajokieltoa ja katsastusta, museoajoneuvoksi hyväksymistä ja sen peruuttamista sekä teknistä tienvarsitar-
kastusta koskevien tietojen ilmoittamisesta ja merkitsemisestä *liikenneasioiden rekisteriin* ja merkitsemisestä
rekisteröintitodistukseen säädetään valtioneuvoston asetuksella. Rekisteriin talletettavista tiedoista säädetään
erikseen.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

6.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 235/2007, 10 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 943/2009, 34 §, 56 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1065/2014, ja 63 §:n 1 momentti seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä *liikenteen palveluista annetussa laissa (/)* säädetään. Tässä laissa rekisterillä tarkoitetaan liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettua *liikenneasioiden rekisteriä*.

10 §

Perusvero

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos *liikenneasioiden rekisterissä* ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

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 liikenteen palveluista annetussa laissa (/) 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 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 vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Ajoneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä *liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvussa* säädetään.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

7.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 70 § seuraavasti:

70 §

Suomalaisen aluksen siirtyminen toisen valtion lipun alle

Kun Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* merkitty alus siirtyy toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuu enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomainen korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

8.

Laki

aluskiinnityslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluskiinnityslain (211/1927) 23 §:n 4 momentti, 40 §:n 2 momentti ja 44 §, sellaisena kuin niistä ovat 40 §:n 2 momentti laissa 76/1931 sekä 23 §:n 4 momentti ja 44 § laissa 513/1993, seuraavasti:

23 §

Rekisteriviranomaisesta säädetään *liikenteen palveluista annetussa laissa* (/).

40 §

Jos ulkomaalainen alus tulee suomalaiseksi, olkoon siihen velasta kiinnityksellä asianmukaisesti vahvistettu sekä julkiseen rekisteriin tai kiinnityskirjaan aluksen kotimaassa merkitty ja alusta suomalaiseen *liikenneasioiden rekisteriin* 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.

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 2018.

9.

Laki

alusrekisterilain eräiden säännösten kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan alusrekisterilain (512/1993) 4, 9-11 ja 12, 13 a, 13 b, 13 d ja 13 e §, sellaisina kuin ne ovat laissa 486/2004.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

10.

Laki

arvonlisäverolain 73 § muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan arvonlisäverolain (1501/1993) 73 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1486/1994, 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 2018.

11.

Laki

asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan asevelvollisuuslain (1438/2007) 96 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisina 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 2018.

12.

Laki

autoverolain 1 ja 34 e §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan autoverolain (1482/1994) 1 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 5/2009, ja 34 e §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on 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 luetusta ajoneuvosta on ennen ajoneuvon rekisteröintiä liikenteen palveluista annetussa laissa (/) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin (rekisteri) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa 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 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 2018.

13.

Laki

elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 4 § sellaisena kuin se on muutettuna lailla 332/1989.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

14.

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 kohta sellaisena kuin se on laissa 1181/2013, 10 kohta, sellaisena kuin se on laissa 427/2014, ja 19 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on 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 käyttöyhteyden avulla tai tietojoukko-
na tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovitaan, seuraavasti:

1) liikenteen palveluista annetussa laissa (/) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä poliisin laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

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

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 2018.

15.

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 5 kohta ja 9 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1427/2009,

muutetaan 22 §:n 1 momentin 5 kohta, 22 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1182/2013, 19 kohta, sellaisena kuin se on laissa 425/2014 ja 28 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 938/2016, seuraavasti:

22 §

Rajavartiolaitoksen oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Rajavartiolaitoksella on sen lisäksi, mitä rajavartiolaissa tai muussa laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja rekistereistä seuraavasti:

1) liikenteen palveluista annetussa laissa (/) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä Rajavartiolaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

5) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä ja alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitetusta rakenteilla olevien alusten rekisteristä 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:

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 2018

16.

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 16-18 kohdat, , sellaisina kuin ne ovat laissa 1194/2016,

muutetaan 13 §:n 1 momentin 3 ja 15 kohdat, sellaisina kuin ne ovat laissa 1194/2016, sekä 17 §:n 1 momentin 2 kohta, 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 (/) 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 §

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;

 Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018

17.

Laki

häätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 19 §:n 1 momentin 4, 13 ja 14 kohdat, sellaisina kuin ne ovat laissa 1172/2016,
muutetaan häätäkeskustoiminnasta annetun lain (692/2010) 19 §:n 1 momentin 6, 13 ja 14 kohta ja 20 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisena 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 (/) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä Hätäkeskuslaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

13) Liikenteen turvallisuusvirastolta liikenteen palveluista annetun lain (/) V osan 2 luvun 1 §:n mukaisiin tietoihin ja V osan 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetuista teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista;

14) Liikenteen turvallisuusvirastolta liikenteen palveluista annetun lain (/) V osan 2 luvussa tarkoitetuista liikenneasioiden 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 tarkoitetussa 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 2018

18.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ilmailulain (864/2014) 3 §:n 2 momentti, 12–15 §, 21 §, 23 – 26 §, 27 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016, 28–31 §, 62 §:n 1 momentin 1–6, 9, 12–13 kohta, 63 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016, 64–69 §, 71 §, 73 §, 141 §:n 1 momentin 6 ja 12 kohta, 146 §:n 1 momentin 5 – 7 ja 14 kohta, 160 §:n 1 momentin 2 kohta.

muutetaan 22 §:n otsikko, johdantolause ja 2 momentti, 46 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016, 50 §:n 2 ja 3 momentti, 54 §, 70 §, 14 luvun otsikko, 143 §, 146 §:n otsikko ja 1 momentin 8 kohta, 147 §:n 1 momentti, 148 §, 174 §, 178 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016 ja 181 §:n 2 momentin 2 kohta.

lisätään 51 §:n uusi 1 momentti ja 141 §:n 1 momentin 13 kohta.

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 *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 myönnetyt tehtävän edellyttämät henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Ulkomainen lupa voidaan hyväksyä, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 143 tai 144 §:ssä säädetystä syystä määrätä, ettei Suomessa hyväksytyt ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

54 §

Lento-oppilas

Lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 13 luvun 5 §:ssä.

70 §

Lentotyö ja lentomiestien koulutus

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.

Lukuun ottamatta miehittämätöntä ilma-alusta, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa, lentotyössä käytettävä ilma-alus on rekisteröitävä Suomen *liikenneasioiden rekisteriin*. 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.

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 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 omistuksenpidätys-oikeuden 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

Sen lisäksi, mitä 13 §:ssä säädetään henkilötietojen tallettamisesta, ilma-alusrekisteriin saa tallettaa ilma-alusta koskevia tietoja seuraavasti:

13) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation 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 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 voimas-

sa 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:

8) lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija *tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja* jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitetun hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa *tai ilmoituksessa* tarkoitettua toimintaa, *toiminnan harjoittajalle* voidaan antaa huomautus tai varoitus.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen taikka luvassa tai ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää tai rajoittaa siinä tarkoitetun toiminnan väliaikaisesti, jos:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) luvan myöntämisen *tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen* edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) *toiminnan harjoittaja* jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita *säännöksiä ja määräyksiä*, jotka koskevat luvassa *tai ilmoituksessa* tarkoitettua toimintaa;
- 4) *toiminnan harjoittaja* jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa toimintaa koskevien *säännösten ja määräysten* rikkomista; tai
- 5) luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

Jos tässä laissa tai tässä laissa tarkoitetussa EU-asetuksessa toiminnan harjoittamiseen ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja tällaisen ilmoituksen tekijä toimii edellä 1 momentissa tarkoitetulla tavalla, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräaikaisesti ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

153 §

Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus

Edellä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä 2 luvussa säädetään *liikenneasioiden rekisterin* ja lupakirjarekisteritietojen 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 esittäminen, 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

- 1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,
- 2) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi 10 §:n vastaisesti,
- 3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettuja alueita koskevaa kieltoa tai vaara-alueita koskevaa rajoitusta,
- 4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa tai 16 §:n 2 momentissa tarkoitetuina tunnuksina taikka vastaavina ulkomaisina tunnuksina taikka joka on varustettu väärin tunnuksin,
- 5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuutta,
- 6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan unionin asetusten vastaavien, lentokelpoisuuden hallintaa koskevien säännösten vastaisesti,
- 7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevien EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännösten mukaan vaaditaan hyväksyntä,
- 8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n nojalla annettuja määräyksiä,
- 9) rikkoo 49 §:ssä luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,
- 10) rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähystäjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,
- 11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,
- 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 ja 72 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai *ilmoitusta taikka* rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai *ilmoituksenvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä*,

- 14) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 76 §:n mukaan sallittua lentopaikkaa tai aluetta,
 15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,
 16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenteen turvallisuusviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,
 17) rikkoo 100 §:n 1 momentissa säädettyä kieltoa liikkua tai oleskella lentoaseman eräillä alueilla,
 18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaitain (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa,
 19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,
 20) toimii poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa säädetyn vastaisesti,
 21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä,
 22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,
 23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä,
 24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä,
 on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikkomuksesta* sakkoon.

181 §

Muutoksenhaku

Luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista koskevaan päätökseen sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenteen turvallisuusviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

- 1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintoorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;
- 2) 47 §:ssä tarkoitettut päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksesta ja terveydentilatodistuksesta ja merkin-antajan hyväksyntä;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018

19.

Laki

joukkoliikennelain 12 ja 58 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan joukkoliikennelain (869/2009) 12 §:n 3 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1503/2015, seuraavasti:

12 §

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset

Seudullinen kunnallinen viranomainen myöntää luvan yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Seudullisia kunnallisia viranomaisia ovat:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien muodostamalla alueella;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018

20.

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 (/) V osan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitettu *liikenneasioiden rekisteri*.

Tenon kalastusveneiden rekisteröintiin sovelletaan *liikenteen palveluista annettua lakia*, jäljempänä 15–17 §:ssä säädettyin poikkeuksin.

15 §

Veneen rekisteröinti

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii *liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa* tarkoitettuna sopimusrekisteröijänä, joka hoitaa *kyseisen 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 2018

21.

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 kalastus- ja *liikenneasioiden rekisteriä* pitäviltä viranomaisilta kalastus- ja *liikenneasioiden rekisteriin* rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia sekä haltijoita koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä 93 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018

22.

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 ovat 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 määrä ja perusteet

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 perustella.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018

23.

Laki

kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan kaupunkiraideliikenteestä annetun lain (1412/2015) 2 ja 8 §, sekä
muutetaan 1 ja 3§, 4 §:n otsikko ja 3 momentti, 5 §:n otsikko ja 1- 4 momentti, 6 §:n otsikko ja 1 momentti, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 9-10 §, 12 §:n 2 momentin 2 kohtaa, 13 §:n 2 momentin 1 ja 4 kohta ja 3 momentti, 15 §:n 1 momentti, 16 §:n 2 momentti, 17 §:n 1 momentti, 18 §, 19 §, 21 §:n 1 ja 4 momentti ja 23 § seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Lakia sovelletaan metro- ja raitioliikenteeseen (kaupunkiraideliikenne) sekä metrorataverkon ja raitiorataverkon hallintaan, jollei muussa laissa toisin säädetä. Rataverkon hallinnalla tarkoitetaan tässä laissa metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallinnointia. 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 oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) rataverkon haltijan on osoitettava, että se 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;
- 6) 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 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdeta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdeta, 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 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua 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 1 momentin 5 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 täyttävänsä 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, sakko- ja ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettua ilmoituksen käsitteilyä 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

Tässä laissa tarkoitetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistuen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Rataverkon haltijan 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 aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä rataverkon haltijan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Rataverkon haltijan 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.

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, 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 tarkoitetun toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista vakavista onnettomuuksista ja muista kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisistä metroliiikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

16 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Edellä 9 §:sä 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 liiketurvallisuuteen 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 valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 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 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 vuosittain. 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 VI osan I

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 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 2018.

24.

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 §, sellaisena kuin ne ovat laissa 596/1964, seuraavasti:

1 §

Ilma-alus, joka on Suomessa rekisteröity tai merkitty *liikenneasioiden rekisterin* liitteeseen, voidaan kiinnittää rahamääräisen sitoumuksen täyttämisen vakuudeksi.

3 §

Kiinnitystä ilma-aluksiin koskevat asiat käsittelee se viranomainen, joka pitää *liikenneasioiden rekisteriä*. Merkinnät näissä asioissa on tehtävä sanottuun rekisteriin tai, kun on kysymys *liikenneasioiden rekisterin* liitteeseen merkitystä aluksesta, rekisterin liitteeseen. Jos liitteeseen merkitty alus rekisteröidään, on siihen vahvistetusta kiinnityksestä liitteeseen tehty merkintä siirrettävä *liikenneasioiden rekisteriin*.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

25.

Laki

laivansännistöyhtiön ja laivansännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivansännistöyhtiön ja laivansännän verottamisesta annetun lain (273/1983) 1 ja 6 §:n 2 momentti seuraavasti:

1 §

Liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustaman laivansännistöyhtiön, jonka käyttöomaisuuteen kuuluu yksi kauppamerenkulkuun käytettävä Suomessa *liikenneasioiden rekisteriin* merkitty alus, sekä tällaisen yhtiön laivansäntien verottamisessa noudatetaan tämän lain säännöksiä.

6 §

Lakia sovelletaan niihin liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustamiin laivansännistöyhtiöihin, jotka on perustettu ja joille kuuluva alus on merkitty *liikenneasioiden rekisteriin* laivansäntien nimiin vuonna 1983 tai sen jälkeen.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

26.

Laki

laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarustelain (1503/2011) 11 § 1 momentti seuraavasti:

11 §

Tekninen keksintö

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 Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* siirrettävään alukseen.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

27.

Laki

laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen luetteloinnista annetun lain (1360/2006) 3 §:n 1 momentin 5 kohta ja 5-8 §, sellaisina kuin niistä ovat 5, 7 ja 8 § laissa 1334/2009 ja 6 § osaksi laeissa 1334/2009 ja 1689/2009, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

28.

Laki

laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 9 §:n 4 momentti sekä
muutetaan 3 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) merimieslääkärillä *liikenteen palveluista annetun lain IV osan 3 luvun 3 §:ssä (/)* tarkoitettua lääkäriä;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

29.

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, 15–21 §, 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, 15 §:n 1 – 4 momentti ja 6 – 8 momentti, 16 – 19 §, 21 §, 22 §:n 2 momentti, 33 §:n 2 momentti ja 39 §:n 1 momentin 5 kohta laissa 95/2013 ja 20 § laissa 878/2014, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 5 §:n 4 momentti ja 33 §:n otsikko, sellaisena kuin ne ovat laissa 95/2013 ja 41 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 878/2014, seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

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.

33 §

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat

6 luku

Muutoksenhalu ja täytäntöönpano

41 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen 28 §:ssä tarkoitetun todistuskirjan peruuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

30.

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* (/) tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

31.

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 se on laissa 74/2015, sekä
lisätään 2 §:n 1 momenttiin uusi 4 a ja uusi 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 pätevyysarvioinnin järjestelyistä*;
-
- 8 a) *huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta*;
-

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

32.

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 Suomen liikenneasioiden rekisteriin, 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 2018.

33.

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 luku, 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 4 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 234/1995, 10 luvun 6 ja 8 §:n 1 momentti laissa 421/1995, 15 luvun 24 §:n 1 momentti laissa 264/2013 sekä 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, seuraavasti:

I OSA

ALUS

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 *liikenneasioiden rekisteriin*.

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 *liikenneasioiden rekisteriin*;

2 §

Aluksen rekisteröinti

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kauppamerenkulkuun, tulee olla merkitty *liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista annetun lain (/)* mukaisesti.

4 §

Aluksen kotipaikka

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka on se tämän maan satamapaikka, joka *liikenneasioiden rekisteriin* 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 *liikenneasioiden rekisteriin* merkityksi, on aikaisempi luovutus tehoton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vastaan.

2 luku

Aluksen rekisteröinti

1 §

Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekisteriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään *liikenteen palveluista annetussa laissa*.

4 luku

Aluksen takavarikko

1 §

Soveltamisala

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

II OSA

VARUSTAMO

5 luku

Laivanisännistöyhtiö

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodossa omistamallaan yhdellä *liikenneasioiden rekisteriin* 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*. 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.

III OSA

VASTUU

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* 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 *liikenneasioiden rekisteriin* merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitetun vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettussa 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.

IV OSA

SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* merkityn 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 misiin sopimusvaltiossa.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

34.

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 2018.

35.

Laki

meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 865/2014 ja 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 429/2014, seuraavasti:

14 §

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:

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä *liikenneasioiden rekisteristä* sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston *liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

36.

Laki

merityösopimuslain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merityösopimuslain (756/2011) 3 §:n 5 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1449/2016, seuraavasti:

3 §

Työsopimuksen muoto ja sisältö

Jos työntekijä siirtyy sopimuksen voimassaoloaikana aluksesta toiseen, siirtymisestä on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle siten kuin *liikenteen palveluista annetussa laissa* (/) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

37.

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 9 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1720/2015, seuraavasti:

9 §

Verottomuus ja maksuttomuus

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 kalastusalue on merkitty Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan täytäntöönpanosta annetun lain (1139/1994) nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettuun kalastusaluerekisteriin, merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetussa laissa (690/2010) tarkoitettuun kalastusaluerekisteriin tai *liikenteen palveluista annetun lain (/)* mukaiseen *liikenneasioiden rekisteriin* taikka näitä vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun kalastusaluerekisteriin; 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 2018.

38.

Laki

pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pelastuslain (379/2011) 89 §:n 4 momentin 1 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 1171/2016, ja 90 §:n 3 momentti 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 V osan 2 luvun mukaiset liikenneasioiden rekisteriin sisältyvät 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 *liikenteen palveluista annetun lain (/) V osan 1 luvun 1 §:n mukaisesta 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; sekä
 - 5) ajoneuvon teknisistä tiedoista, yksilöintitiedoista ja kaupallisista tiedoista.
-

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

39.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 2 ja 18 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 95/2013, ja 18 §:n 1 momentti seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä *liikenteen palveluista annetussa lain V osassa (/)* säädetään.

18 §

Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen

Polttoainemaksua koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta polttoainemaksun huojennus- ja lykkäys-hakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Polttoainemaksua ja maksuvelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä *liikenteen palveluista annetussa lain V osan 3 luvussa (/)* säädetään.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

40.

Laki

rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 59 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 59 §:n 4 momentti seuraavasti:

59 §

Siirtymäsäännökset

Liikenneturvallisuustehtävässä toimivalla on oltava kelpoisuuskirja viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Ennen 1 päivää tammikuuta 2013 koulutuksensa aloittaneella kuljettajalla on oltava lupakirja ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018.

Tämä laki tulee voimaan 31.12.2017.

41.

Laki

rautatiekuljetuslain 8 a §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan rautatiekuljetuksesta annetun lain (1119/2000) 8 a § sellaisena kuin se on muutettuna lailla 843/2009.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

42.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 momentin 19 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 73 a §:n otsikko ja 73 a §:n 1 ja 2 momentti, sellaisena kuin ne ovat laissa 1394/2015, ja 81 § sellaisena kuin se on laissa 939/2013, sekä

kumotaan 3 § ja 10 - 15 §, sellaisena kuin ne ovat laissa 1394/2015, sekä 68 §, 69 §:n 5 momentti ja 94 §:n 2 momentti 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 68 §:ssä tarkoitettuun *liikenneasioiden rekisteriin*;

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyritys, jolla on *Liikenteen turvallisuusviraston liikenteen palveluista annetun lain (/) II osan 5 luvun 3 §:n nojalla* myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää *liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä* rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos *liikenteen palveluista annetun lain II osan 5 luvun 1 §:ssä* 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.

73 a §

Säätelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välinen tietojen vaihto ja yhteistyö

Sääntelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena toimiluvapaviranomaisena toimivan sekä 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

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 säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

43.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §:n 3 ja 5 kohdat, sekä *muutetaan* 4 §:n 6 kohta seuraavasti:

4 §

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

5) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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;

6) liikenteen palveluista annetun lain (/) IV osan 2 luvun 4 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

44.

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, sellaisina kuin ne ovat laissa 467/2011, ja

muutetaan 3 §:n 2 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 467/2011, 11 §:n 2 momentti, 17 ja 23 § seuraavasti:

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruisen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

5) taksi-, henkilö- ja tavaraliikenteen osalta liikenteen *palveluista annettu lakia (/)*;

11 §

Tiedoksianto

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 tehty liikennesrikkomus, 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. 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 2018

45.

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

Pääesikunnalla on 35 §:ssä tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

 3) liikenteen palveluista annetussa laissa (/) säädetystä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa tai 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 säädetystä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa tai haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

46.

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 1150/2009, seuraavasti:

24 a §

Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri

Rekisteriin merkitään seuraavat tiedot:

4) liikenteen palveluista annetun lain IV osan 3 luvun 3 §:ssä §:ssä tarkoitetut tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

47.

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 onnettomuustutkinnassa tarpeelliseksi katsotut:

2) tiedot liikenne rikoksista *rikos- tai sakkorekisteristä*;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

48.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan tieliikennelain (267/1981) 6 a luku ja 105 a §, sellaisina kuin ne ovat laissa 401/2005 sekä *muutetaan* 63 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2011, ja 106 §, sellaisena kuin se on laissa 1082/2012, seuraavasti:

63 §

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta liikenteen palveluista annetussa laissa (xxx/2017) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

106 §

Ilmoitus liikennerikosta koskevasta päätöksestä

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikennerikoksen ja liikenne rikkomuksen 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 liikenneasioiden rekisteriin. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikenne rikoksiin ja liikenne rikkomuksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta säädetään ajokorttilaissa (386/2011).

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

49.

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, *liikenneasioiden rekisteriin* merkityn aluksen, ilma-aluksen, asunto- tai kiinteistöyhtiön osakkeen sekä autokiinnityslain 1 §:ssä mainittujen kiinnityskelpoisten ajoneuvojen ja työ-koneiden pakkohuutokaupasta peritään taulukkomaksun lisäksi myyntimaksu.

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

50.

Laki

valmiuslain 79 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan valmiuslain (1552/2011) 79 §:n 4 momentti seuraavasti:

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 2018.

51.

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 (/) 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 2018.

52.

Laki

vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) 3-6 luku sekä 7 luvun 37 ja 38 § sellaisina kuin ne ovat laissa (424/2014).

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

53.

Laki

yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain (1307/2007) 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 426/2014, 5 §:n 1 momentti ja 15 § seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä *liikenteen palveluista* annetussa laissa (/) 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, määrätään polttoainemaksu 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 rekisteriin.

15 §

Oikeus tietojen saantiin liikenneasioiden rekisteristä

Polttoainemaksusta vastaavilla viranomaisilla on salassapitosäynnösten 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 2018.

54.

Laki

öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) 31 §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on 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 *liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan – päivänä --- kuuta 2018.

1.

Rinnakkaistekstit

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (XXX/201X) I osan 1 luvun 1 §:n 2 momentti, *muutetaan* I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentti, II osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin johtolause, 2 §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 15 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 1 ja 3 §, 3 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti, III osan 2 luvun 4 §:n 1 momentti, 3 luvun 8 §:n 2 momentti, 4 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohta, IV osan 1 luvun otsikko, 4 §:n 1 momentti ja 3 momentin 1 kohta, 5 §:n 1 momentti, 7 §:n 1 momentti, 8 §, 9 §:n otsikko ja 2 momentti, 13 §, 2 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 3 momentti, 3 §, 4 §:n otsikko, V osan 1 luku, VI osan 1 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n otsikko, 2 - 4 momentti, 5 §, 2 luvun 1 §:n 2-4 momentti, 3 §:n otsikko VII osa ja

lisätään I osan 1 luvun 2 §, II osan 2 luvun 5 ja 6 §, 3 luvun 3—16 §, 4—13 luvut, III osan 1 luvun 4 §, 2 luvun 2a §, 3 luvun 11 §, 5 luku, IV osan 1 luvun 2 §:n 4 momentti, 9 §:n 3 - 5 momentti, 15—17 §, IV osan 2 luvun 1 §:n 4 ja 5 momentti, 3a, 4 §:n 4 ja 5 momentti, 6 ja 7 §, 3 ja 4 luvut, V osan 2 ja 3 luku, VI osan 1 luvun 2 §:n 5 momentti, 2 a—2 c §, 3 a—3 f §, 6—9 §, 2 luvun 3 §:n 3 - 5 momentti; 4 - 7 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

I OSA

I OSA

Yleistä

Yleistä

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) ammattimaisella kuljettamisella tiellä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan;

2) kuljetuspalvelulla henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;

3) taksiliikenteellä ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä;

4) välityspalvelulla kuljetusten välittämistä

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;

2) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;

3) *liikennepalvelulla* mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;

4) *liikkumispalvelulla* liikennepalveluja ja

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.

(8 kohta lisätään)

(9 kohta lisätään)

Edellä 1 momentissa mainituilla palveluilla tarkoitetaan ainoastaan tieliikenteen palveluja, ellei jäljempänä toisin säädetä.

(2 § lisätään)

II OSA

Liikennemarkkinat

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja;

5) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja;

6) *ETA-valtiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota ja Euroopan talousalueeseen kuuluvaa muuta valtiota.

7) *henkilöluvalla* luonnolliselle henkilölle myönnettäviä henkilökohtaisia lupia, pätevyksiä, lisäpätevyksiä, kelpuutuksia, kelpoisuuksia, ja hyväksyntöjä, joiden olemassaolo voidaan todentaa lupakirjalla, pätevyyskirjalla, lisäpätevyystodistuksella, kelpoistodistuksella, tunnustamista koskevalla todistuksella tai muulla sähköisellä tai paperimuotoisella asiakirjalla;

8) *toiminnanharjoittajaluvalla* luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavia toimilupia tai muita vastaavia hyväksyntöjä.

9) *kirjallisella ilmoituksella, lausunnolla, todistuksella tai muulla asiakirjalla* sähköisesti tai paperimuotoisena annettua asiakirjaa.

(2 momentti kumotaan)

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jonka tarjoaman, välittämän tai yhdistämän liikkumispalvelun alku- tai loppupää on Suomessa tai liikkumispalvelu kulkee Suomen kautta.

Tällä pykälällä ei rajoiteta Suomen lain kansainvälisyksityisoikeudellisten säännösten soveltamista.

II OSA

Liikennemarkkinat

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

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 (EU:n liikenteenharjoittaja-asetus) tarkoitettu lupa tarvitaan:

2 §

Taksiliikenne

Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa

1) konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai
2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluva- na kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa oleval- la henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vas- taan.

(3 kohta lisätään)

15 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 14 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity ajoneuvo-

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (*ammattimaiseen kuljettamiseen 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 (EU:n liikenteenharjoittaja-asetus) tarkoitettu lupa tarvitaan:

2 §

Taksiliikenne

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla 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.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa

3) henkilöiden kuljetusta palveluyrityksen hallinnassa olevalla 1 momentissa tarkoitettul- la ajoneuvolla, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin tai vastaaviin palvelui- hin, joissa kuljetus on vain pieni osa palve- luntarjoajan tarjoamasta palvelukokonaisuu- desta.

15 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 14 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity tämän lain

liikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

2 luku

Kansainvälinen tavarankuljetus

1 §

Kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa

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.

3 §

Ulkomaille tarvittavan kuljetuslupan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetuslupan. Lupahakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot. Jos lupa voidaan myöntää lupien vähäisen

V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

2 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

1 §

Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla 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 tietyntylaisia 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 purkauspaikan välillä; tai
- c) enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan.

3 §

Ulkomaille tarvittavan kuljetuslupan myöntäminen

Ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetuslupan ja kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävien reittien lupien

määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta.

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 osalta lupaa ensin hakeneelle.

(5 § lisätään)

5 §

Kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen liittyvät oikeudet

Euroopan talousalueeseen kuuluviin valtioihin perustetuilla kuljetusyriyksillä, jotka täyttävät maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin ja jäsenvaltioiden välisille tavarakuljetusmarkkinoille pääsemisen edellytykset, on oikeus suorittaa kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen erottamattomasti kuuluvat maantiekuljetusosuudet silloinkin, kun niihin sisältyy Suomen ja muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välisen rajan ylitys.

(6 § lisätään)

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 tai merenkulun laivaus- ja purkaussatamat 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 tavarán lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa siten kuin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) 23 päivänä heinäkuuta 1962 annetussa ensimmäisessä neuvoston direktiivissä (31962L2005) säädetään, tavarán vastaanottaja voi direktiivissä säädetyistä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarán lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán 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

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä toimivalla kuljettajalla (taksinkuljettajalla) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

(3 § lisätään)

3 luku

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (*taksinkuljettajalla*) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

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 täytettävä tässä luvussa tarkoitetut 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 ammattipätevyden 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 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa taikka poliisitehtäviä hoidettaessa Tullin käytössä;
- 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 tai pelastusviranomaisen taikka poliisitehtäviä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;
- 7) linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, ja matkustaja tai vajaanvaltaisten matkustajien osalta hänen holhoustoimesta annetussa laissa (442/1999) tarkoitettu edunvalvojansa on tietoinen siitä, että kuljettajalla ei välttämättä ole 1 momentissa tarkoitettua linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä; taikka
- 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

(4 § lisätään)

4 §

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 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuitenkin kuljettaa jo 18 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden 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 kuitenkin kuljettaa jo 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

Linja-auton kuljettajan tehtävissä edellytettävän ammatillisen perustutkinnon suorittanut ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden saavuttanut saa 8 §:n 2 momentista poiketen toimia D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, jos hän on täyttänyt 18 vuotta ja saanut kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeuden. Linja-auton ajo-oikeuden saamisen edellytyksistä säädetään ajokorttilaissa. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 2 momentissa.

Edellä 4 momentissa tarkoitettu, 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.

(5 § lisätään)

5 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorteista annetussa direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettujen kuljettajien, 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.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetyt näyttökokeet. Perustason ammattipätevyys voidaan saavuttaa myös suorittamalla nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvä koe. Perustason ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 2 momentissa tarkoitetun linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös Euroopan parlamentin ja neuvoston 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*) 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien. Tässä tarkoituksessa 2 momentissa tarkoitettuihin näyttökokeisiin ja nopeutettuun koulutukseen on sisällytettävä ne oppiaineet, joista säädetään mainitun asetuksen liitteen II a kohdassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen osaamisen vaatimuksista.

6 §

(6 § lisätään)

Perustason ammattipätevyyden saavuttamisen näyttökokeella

Perustason ammattipätevyyden saavuttamiseksi on suoritettava näyttökoe, joka sisältää teoriakokeen ja käytännön kokeen. Kokeet perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY (*ammattipätevyysdirektiivi*) liitteen I jaksossa 1 tarkoitettuun oppiaineiden luetteloon. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyyden suorittamisesta näyttökokeilla.

Teoriakoe toteutetaan kysymyksin ja tilanteiden tarkastelua koskevin tehtävin. Kokeen kesto on vähintään neljä tuntia. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-

auton kuljettajan ammattipätevyudeksi, vaatimuksena on teoriakoe, joka sisältää ne oppiaineet, jotka koskevat suoritettavaa uutta perustason ammattipätevyyttä.

Käytännön kokeeseen sisältyy ajokoe, jossa arvioidaan monipuolisesti ammattipätevyyttä suorittavan edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa ajokäyttäytymisessä erilaisissa liikenneympäristöissä, liikenneolosuhteissa ja kuljettajalle kuuluvissa tehtävissä. Ajokokeen lisäksi käytännön kokeeseen sisältyy osio, jossa arvioinnin kohteena ovat vähintään 1 momentissa tarkoitetun luettelon 1.4 - 1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5 kohdat. Käytännön kokeen kesto on vähintään kaksi tuntia, josta ajokokeen osuus on vähintään 90 minuuttia.

Käytännön kokeeseen voidaan sisällyttää liikenteen ulkopuolella olevalla alueella, harjoitusradalla tai korkeatasoisella simulaattorilla toteutettava osio, jossa ajokäyttäytymistä arvioidaan erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajettaessa. Hyväksytyn suorituksen perusteella voidaan 3 momentissa tarkoitetun ajokokeen kesto lyhentää enintään 30 minuutilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitetun osion vaatimuksista ja suorituksen hyväksi lukemisesta ajokokeen kestossa sekä tässä kokeessa käytettävän simulaattorin teknisistä vaatimuksista.

Käytännön kokeissa käytettävän ajoneuvon on täytettävä ajokorttikuljettajantutkinnossa käytettävän ajoneuvon luokkaa koskevat vaatimukset. Jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeutta ajokokeessa, ajokokeen toteutuksesta on voimassa mitä ajo-opetuksesta säädetään. Kokeiden perusteet vahvistaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa säännökset liikenneyritysjäkoulutuksella saavutetun osaamisen hyväksi lukemisesta kokeissa.

(7 § lisätään)

7 §

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella

Nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyy 140 tuntia opetusta 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa oppiaineissa. Koulutuksen päätteeksi on suoritettava teoriakoe, johon sisältyy vähintään yksi kysymys 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun luettelon jokaisesta tavoitteesta. Kokeen hyväksytyksi suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta nopeutetulla koulutuksella.

Koulutukseen sisältyy ajo-opetusta suoritet-

tavaa ammattipätevyyttä vastaavalla ajoneuvolla, joka täyttää ajokorttitutkinnossa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Ajo-opetuksen määrä on 10 tuntia, josta enintään neljä tuntia saadaan antaa liikenteen ulkopuolella olevalla alueella tai simulaattorilla turvallisuusmääräyksiin perustuvan ajokäyttäytymisen arvioimiseksi erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamisessa. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyudeksi opetuksen määrä on 35 tuntia ja ajo-opetuksen osuus siitä kaksi tuntia 30 minuuttia.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset oppitunnin pituudesta ja säännökset aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet. Jos ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa sovelletaan vastaavan luokan ajokorttikoulutuksen toteuttamista koskevia säännöksiä.

(8 § lisätään)

8 §

Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa

Jos 6 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyys suoritetaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, 6 ja 7 §:ssä säädetyt kokeet voidaan suorittaa vaiheittain.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen 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 Suo-

messa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

(9 § lisätään)

9 §

Jatkokoulutus

Ammattipätevyiden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutuksessa annetaan kuitenkin aina opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyiden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Koulutuskeskus antaa todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta.

Jatkokoulutuksen saa suorittaa tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan 1 momentissa tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

(10 § lisätään)

10 §

Koulutuskeskukset ja kokeen vastaanottajat

Perustason ammattipätevyyskokeiden suorittamiseen valmistavaa koulutusta, nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hakemuksesta hyväksyä:

- 1) koulutuksen järjestäjä, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (/) [22] §:ssä tarkoitettu opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämä tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa;
- 2) koulutuksen järjestäjä, jolla on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen.

Jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan lisäksi hyväksyä myös muu yritys, säätiö tai yhteisö, jolla on koulutuksen

luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa mainitut koulutuskeskukset sekä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvät 6 §:ssä tarkoitettujen näyttökokeiden ja 7 §:ssä tarkoitettujen teoriakokeiden vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy myös 2 momentissa tarkoitettua jatkokoulutusta antavat koulutuskeskukset. Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy 1 momentin 1 kohdan koulutuskeskukset, sekä näyttö- ja teoriakokeiden vastaanottajat silloin, kun koulutus ja kokeet ovat osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta tai aikuiskoulutusta.

Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, ja kuitenkin enintään ajaksi, jonka 1 momentissa tarkoitettu lupa on voimassa. Koulutuskeskukset hyväksynyt viranomaisella vastaa koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen ja hyväksyntänsä kokeiden vastaanottajien valvonnasta.

Koulutuskeskuksissa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Jos hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Kokeen vastaanottajaksi hyväksytty vastaa kokeiden järjestämisestä ja tässä luvussa tarkoitettujen todistusten antamisesta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

(11 § lisätään)

11 §

Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet

Koulutuskeskuksessa on oltava opetuksesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää kokeiden vastaanottamista ja koulutusta ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä. Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava nopeutetussa perustason ammatinvalvontakoulutuksessa kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vas-

taavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulutus-toiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on täytettävä ajokorttitutkinnossa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Sen estämättä, mitä 2 momentissa säädetään, ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettua koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos

- 1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;
- 2) hänellä on ajokorttilain 91 §:ssä säädetty opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.

(12 § lisätään)

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 § lisätään)

13 §

Ammattipätevyyden osoittaminen

Ammattipätevyyttä koskevat tiedot ilmenevät jäljempänä V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettua liikenneasioiden rekisteristä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta ammattipätevyyskortin tai tekee ajokorttiin merkinnän ammattipätevyydestä kuljettajalle:

- 1) joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut

perustason ammattipätevyyden;
 2) joka on pitänyt ammattipätevyyttään yllä 9 §:n mukaisesti;
 3) jolla on ammattipätevyyden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevyydestä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä merkintä on voimassa viisi vuotta 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa taikka 9 §:n 3 momentissa tarkoitetun 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, jollei ammattipätevyyden olemassaolo ole muutoin todennettavissa. Poliisi voi keskeyttää ajon, jollei ammattipätevyys ole todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määrääjassa.

14 §

(14 § lisätään)

Erityisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisessa

Ennen 13 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määrääjäksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevyydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevyydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä väliaikaisen asiakirjan antamisesta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti voidaan postittaa hakijalle, jolloin sen toimittamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa ja sen nojalla säädetään ajokortin toimittamisesta postitse. Kortin hakemisesta ja hakemiseen liittyvästä menettelystä annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

15 §

(15 § lisätään)

Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai 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 annetun 13 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta on voimassa, mitä niistä tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetään.

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 Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen (ETY) N:o 1072/2009 mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

(16 § lisätään)

16 §

Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys

Ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettun ammattipätevyyden voi saavuttaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa saavutettu ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti suoritettu perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus sekä niistä annetut puolustusvoimien todistukset tunnustetaan tässä laissa tarkoitetuksi perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen suorittamisesta annetuiksi todistuksiksi.

Puolustusministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentin soveltamisesta.

(4 luku lisätään)

4 luku

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja tieliikenteen valvontalaitteet 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014, 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;
- 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 digitaalisissa ajopiirtureissa käytettäviä korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakortteja;
- 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 työsuojeluviranomaisia.
- 10) yrittäjäkuljettajalla henkilöä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisaloissa tarkoitettujen tieliikenteessä tapahtuvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikenneasetuksessa 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 (EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus) tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettujen liikenneluvan 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 suoranaيسessa 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 kuljetukseen liittyvää toimintaa;
- 14) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina; sekä
- 15) yöajalla kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

(2 § lisätään)

2 §

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 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö.

Edellä 1 §:n 9 kohdassa tarkoitettujen valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

(3 § lisätään)

3 §

Ajopiirturikorttien myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kor-

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 26 artiklan 4 kohdan d alakohdassa 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 säädetään tarkemmin ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

(4 § lisätään)

4 §

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan peruuttaa, 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 väärin 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.

(5 § lisätään)

5 §

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Kuljettajan on käytettävä ajopiirturia niissä ajoneuvoissa, joissa se ajo- ja lepoaika-asetuksen, ajopiirturiasetuksen ja AETR-sopimuksen mukaan on pakollista. 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 säädetään ajopiirturiasetuksen 29 artiklassa. Kuljettajan on ajo- ja lepoaikatietojen tallentamista varten luovutettava kuljettajakortti myös työnantajalle taikka yritykselle, joka käyttää häntä vain tilapäisesti.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, siitä, millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta.

(6 § lisätään)

6 §

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 33 artiklan 1 kohdassa säädetään.

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.

(7 § lisätään)

7 §

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 on säilytettävä, esitettävä ja luovutettava piirturilevyt tai niiden jäljennökset siten kuin ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 2 kohdassa säädetään. Yrityksen ja työnantajan on säilytettävä digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut tiedot siten kuin ajoaika-asetuksen 10 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.

(8 § lisätään)

8 §

Digitaalisen ajopiirturin tietojen käsittely korjaamolla

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 1 momentissa tarkoitettut tiedot yritykselle, joka on tiedot lukinnut tai muutoin luotettavasti selvittänyt oikeutensa tietoihin ja todisteellisesti pyytä-

nyt 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.

(9 § lisätään)

9 §

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 enimmäistyöaikaa.

(10 § lisätään)

10 §

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.

(11 § lisätään)

11 §

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.

(12 § lisätään)

12 §

Yrittäjäkuljettajan työajan valvonta

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 9 ja 10 §:ssä tarkoitetut poikkeukset ja niiden perustelut.

(5 luku lisätään)

5 luku

Rautatieliikenteen markkinat

(1 § lisätään)

1 §

Rautatieliikenteen harjoittaminen

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 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; ja
- 5) Euroopan unionin lainsäädännössä taikka tässä luvussa tai sen nojalla säädetyt tai määrättyt 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 veto- palveluja;
- 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.

(3 § lisätään)

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä edellä 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 edellä 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 edellä 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 vaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset toimilupaa haattaessa 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 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.

(6 § lisätään)

6 §

Rautatievastuuasetuksen soveltaminen

Rautatieyrityksen toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (rautatievastuuasetus).

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;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

(7 § lisätään)

7 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriötömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen 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 säätää

tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnitelun järjestämisestä.

(6 luku lisätään)

6 luku

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 oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) liikenteenharjoittajan on osoitettava, että se 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 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 työsuhdeta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdeta, 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 tarkoitettun 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 eräänntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

(4 § lisätään)

4 §

Ilmoituksen tekeminen

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 valvontatoimen takia tarpeelliset tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja niiden toimittamisesta Liikenteen turvallisuusviras-

tolle.

(5 § lisätään)

5 §

Liikenteenharjoittajan vastuu

Liikenteenharjoittaja vastaa metro- ja raitio-
liikennejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja
käyttöön liittyvien riskien hallinnasta harjoit-
tamansa toiminnan osalta. Liikenteenharjoit-
tajan on otettava toiminnassaan huomioon
Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin
nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejär-
jestelmän turvallisuustavoitteet.

Kaupunkiraideliikenteessä aiheutuneiden
henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta
säädetään raideliikennevastuulaissa
(113/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tar-
kemmat määräykset metro- ja raitioliikenne-
järjestelmän ja sen osien vähimmäisturvalli-
suustasosta sekä metro- ja raitioliikennejär-
jestelmän turvallisuustavoitteista.

(6 § lisätään)

6 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Tässä luvussa tarkoitetaan turvallisuusjohta-
misjärjestelmällä järjestelmää, joka tarjoaa
järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja
hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnis-
tettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat
tehokkaita. Liikenteenharjoittajan turvalli-
suusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava
kaikkien organisaation toimintaan kuuluvien
riskien hallinta.

Liikenteenharjoittajan toimitusjohtaja tai muu
liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa
turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkaasta
käyttöön ottamisesta ja ylläpitämisestä joh-
tamassaan organisaatiossa.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava
kirjallisesti. Siinä on oltava organisaation
toimitusjohtajan tai organisaation ylimpään
johtoon kuuluvan muun johtajan hyväksymä
ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu turval-
lisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä
tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja
parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toiminta-
tapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinni-
tettävä erityistä huomiota organisaation vas-
tuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla
tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallis-
tumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan
päättökentekoon sekä turvallisuusjohtamis-

järjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

(7 § lisätään)

7 §

Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

Tässä pykälässä säädetään metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajana toimivaa luonnollista henkilöä koskevista vaatimuksista.

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 säädetty kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut kuljettajan tehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 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 valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän 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 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 § 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 turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava kuljettajien kelpoisuuden seurantaan varten seurantajärjestelmä.

(3 § lisätään)

3 §

Kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, ellei luvan olemassa olo ole muutoin todennettävissä.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavasti muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Jos kuljettaja ei ole täyttänyt 20 vuotta, Suomessa myönnetty lupa on voimassa ainoastaan Suomessa.

Liikenteen turvallisuusviraston on julkistettava luvan saamiseksi noudatettava menettely.

(4 § lisätään)

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 ja toisen asteen koulutuksen;
- 3) suorittanut lupakirjaa koskevan koulutuksen ja saanut näytön vastaanottajalta todistuksen lupakirjaa koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta;
- 4) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä lääkäriltä (*rautatielääkäri*) lääkärintodistuksen terveydentilaa koskevien vaatimusten täyttymisestä;
- 5) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä psykologilta (*rautatiepsykologi*) soveltavuudestaan myönteisen lausunnon. Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan myönnä lupaa henkilölle, joka rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla on syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana:
 - 1) tämän lain VI osan 2 luvun 7 §:ssä tarkoitettuun huumaavan aineen käyttämiseen rautatieliikenteessä;
 - 2) rikoslain 23 luvussa tarkoitettuihin rikoksiin.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus kuu-kauden 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 turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset luvan hakemisesta ja uusimisesta.

(5 § lisätään)

5 §

Luvan voimassaolo ja uusiminen

Lupa on voimassa 10 vuotta sen myöntämisestä, jos kuljettaja pitää yllä ammatillista osaamistaan ja kuljettajan terveydentila täyttää sille asetetut vaatimukset.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajilleen täydennyskoulutusta, jolla varmistetaan 1 momentissa tarkoitetun ammatillisen osaamisen ylläpito.

Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään.

(6 § lisätään)

6 §

Terveydentilaa koskevat vaatimukset

Kuljettajalla on oltava kuljettajan tehtävään riittävät terveydelliset toimintaedellytykset, jotka on osoitettava voimassa olevalla, 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 tarkemmat määräykset 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 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 mainittuja ammattiin liittyviä psykologisia puutteita, jotka saattavat haitata tehtävän hoitamista, ei saa toimia kuljettajana.

(8 § lisätään)

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 §:ssä tarkoitettuja tai sen nojalla määrättyjä vaatimuksia.

Rautatielääkäri antaa tarkastuksen tehtyään kirjallisen lääkärintodistuksen henkilön terveydentilasta 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 tarkemmat määräykset 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 rautatielääkärin tai rautatieliikenteen harjoittajan arvion perusteella 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 tarkemmat määräykset kuljettajalta vaadittavista psykologisista ominaisuuksista ja soveltuvuudesta sekä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä.

(10 § lisätään)

10 §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Liikkuvaa kalustoa ei saa kuljettaa, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on kohonnut tai jos hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Kuljettajan tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

(11 § lisätään)

11 §

Lisätodistus

Kuljettajalla on oltava 3 §:ssä tarkoitetun luvan lisäksi lisätodistus, joka osoittaa, mitä liikkuvaa kalustoa ja millä rataverkolla kuljettaja saa kuljettaa. Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti annettussa komission asetuksessa (EU) N:o 36/2010

tarkoitettuna luokan A lisätodistus oikeuttaa kuljettamaan vaihtovetureita, kunnossapitoon tarkoitettuja kalustoyksiköitä ja muita vaihtotyöhön käytettäviä vetureita ja luokan B lisätodistus tavara- ja henkilöliikenteessä käytettäviä junia.

(12 § lisätään)

Lisätodistus kuuluu sen myöntäneelle rautatieliikenteen harjoittajalle. Kuljettajan on pidettävä lisätodistus mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa.

12 §

Lisätodistuksen myöntäminen

Rautatieliikenteen harjoittaja kuvaa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettelyn 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:

- 1) kuljettaja on suorittanut oppilaitoksen tai kouluttajan antaman koulutuksen lisätodistuksessa määritettävään liikkuvaan kalustoon ja rataverkkoon sekä osana rataverkosta annettavaa koulutusta kielikoulutuksen, jos rataverkolla käytettävä liikennöntieliä sitä edellyttää;
- 2) kuljettaja on koulutuksen saatuaan suorittanut hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan 1 kohdassa tarkoitettujen aihepiirien osaaminen ja on saanut hyväksytysti suoritetuista näytöistä todistuksen näytön vastaanottajalta;
- 3) kuljettaja on suorittanut rautatieliikenteen harjoittajan antaman koulutuksen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmään siltä osin kuin siinä määritetään asianomaisessa kuljettajan tehtävässä vaadittava osaaminen.

Lisätodistuksen hakija voi pyytää rautatieliikenteen harjoittajaa tutkimaan uudelleen lisätodistuksen myöntämistä, päivittämistä tai peruuttamista koskevan päätöksen. Hakijan on pyydettävä päätöksen uudelleen tutkimista ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 30 päivän kuluessa saatuaan päätöksestä tiedon.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset lisätodistuksen hakemisesta, myöntämisestä, päivittämisestä ja raukeamisesta. Lisäksi virasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta.

(13 § lisätään)

13 §

Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen

Lisätodistus on voimassa toistaiseksi, jollei kuljettajan palvelussuhde ole päättynyt ja kuljettaja on osallistunut pätevyyttään ylläpitäviin koulutuksiin sekä suorittanut 2 momentissa tarkoitetut kokeet. Rautatieliikenteen harjoittajan on annettava kuljettajalle pyynnöstä lisätodistuksen oikeaksi todistettu jäljennös.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajalle lisätodistuksen voimassa pitämiseksi suoritettava koe:

- 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.

Lisätodistuksen voimassaolo päättyy kuljettajalle myönnetyn lupakirjan voimassaolon päättyessä.

(14 § lisätään)

14 §

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 määrääjäksi.

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, Liikenteen turvallisuusvi-

raston on ilman aiheutonta viivytystä pyydetävä lisätodistuksen antanutta rautatieliikenteen harjoittajaa peruuttamaan lisätodistus, rajoittamaan sen laajuutta tai tekemään lisätarkastuksia.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto tai toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaisena 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.

(15 § lisätään)

15 §

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 suostuksella;
- 4) uuden liikkuvan kaluston toimittamisen tai esittelyn yhteydessä; tai
- 5) kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa ja päättää 1 momentissa tarkoitetun avustavan kuljettajan käytöstä. Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetusta kuljetuksesta etukäteen rataverkon haltijalle.

(16 § lisätään)

16 §

Lisätodistusrekisteri

Rautatieliikenteen harjoittajan on pidettävä antamistaan lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä. Rautatieliikenteen harjoittaja saa tallentaa lisätodistusrekisteriin:

- 1) kuljettajan nimen ja hänen yksilöinti- ja yhteystietonsa;
- 2) tiedot 12 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä saadusta todistuksesta; sekä
- 3) veturinkuljettajadirektiivissä edellytetyt

tiedot.

(17 § lisätään)

17 §

Rautatieliikenteen harjoittajan oikeus saada tietoja lisätodistusrekisteriä varten

Oppilaitoksen, kouluttajan ja näytön vastaanottajan on salassapitosäännösten estämättä toimitettava rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheetonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset tiedot, kun kuljettaja on suorittanut lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen ja näytön sekä 13 §:n 2 momentissa tarkoitetun kokeen.

(18 § lisätään)

18 §

Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika

Rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuksien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsittelyyn.

Rautatieliikenteen harjoittajan on poistettava kuljettajan tiedot rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana hänen lisätodistuksensa on päättynyt. Jos määräajan kuluessa aloitetaan kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saa poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt.

(19 § lisätään)

19 §

Tietojen luovuttaminen lisätodistusrekisteristä

Rautatieliikenteen harjoittaja saa luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja vain, jos tässä pykälässä säädetyt edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä lisätodistuksen hakijan tai haltijan oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoja ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan lisätodistuksen hakijan tai haltijan yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiinsa.

Rautatieliikenteen harjoittaja saa 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 on oltava

välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittaja saa 1 momentissa säädetyn edellytyksin ja salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja näytön vastaanottajalle, jos tämä tarvitsee niitä käsittelemässään kuljettajan kelpoisuutta koskevassa asiassa.

Tietoa on pyydettävä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö on perusteltava. Tietojen luovuttamisesta päättää rekisterinpitäjä. Tiedot on luovutettava pyytäjälle ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 17 §:ssä ja tässä pykälässä tarkoitetut tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti siten kuin siitä rekisterinpitäjän kanssa sovietaan. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen vastaanottajan on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

(20 § lisätään)

20 §

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.

(21 § lisätään)

21 §

Ruotsissa myönnetty lisätodistus

Ruotsissa myönnetty Ruotsiin sijoittuneen rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön kuuluvan kuljettajan lisätodistus on sellaisenaan voimassa Suomen ja Ruotsin välisessä rautatieyhdyliikenteessä Suomen valtion raja-alueella ja rautatieraja-asevilla.

(22 § lisätään)

22 §

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

(1 § lisätään)

Rautatieliikenteen kuljettajakoulutus

1 §

Koulutusvaatimukset

Kuljettajana toimivan luonnollisen henkilön yleisen ja ammatillisen pätevyyden saamiseksi tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettun kuljettajan on suoritettava lupaan ja lisätodistukseen vaadittavat koulutukset. Lisäksi edellytetään, että tässä luvussa tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja (*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 vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Myös lisätodistuksessa määritettävät liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Liikkuvaa kalustoa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen V vaatimukset ja rataverkkoa koskevan koulutusosion liitteen VI vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kuljettaja voi osallistua lisätodistusta koskevaan koulutukseen vasta, kun hänellä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupakirja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajan tehtävässä vaadittavista koulutusmenetelmistä, koulutuksen sisällöstä ja näytöistä sekä näyttöjen järjestämisestä.

(2 § lisätään)

2 §

Näytöt

Kuljettajan osaamisen varmistamiseen liittyvät näytöt ja käytettävät näytön vastaanottajat vahvistaa:

1) luvan osalta Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka on kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitetun luvan myöntämiseksi noudatettavan menettelyn;

2) lisätodistuksen osalta rautatieliikenteen harjoittaja, jonka on kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 12 §:n 1 momentissa tarkoitetun lisätodistuksen myöntämiseksi noudatettavan menettelyn.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa näytöissä voidaan käyttää ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä näytön vastaanottajia. Näytöt on toteutettava niin, että vältetään kaikki eturistiriidat. Näytön vastaanottaja voi kuitenkin kuulua lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön.

Kun rautatieliikenteen harjoittaja antaa kuljettajalle lisätodistuksen tämän lain soveltamisalaan kuuluvalla rataverkolla, rataverkon tuntemusta koskevan osaamisen varmistamisen, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt, voi suorittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja.

Kun kuljettaja on suorittanut tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetun koulutuksen, näytön vastaanottajan on varmistuttava kuljettajan osaamisesta teettämällä kuljettajalle teoreettista ja käytännön osaamista mittaavat kokeet. Kuljettajan kykyä toimia kuljettajana on arvioitava rataverkolla suoritettavalla ajokokeella. Lisäksi näytöissä voidaan mitata simulaattorin avulla poikkeus- ja vajaatoimintatilan- teiden hallintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset näyttöjen ja niissä käytettävien näytön vastaanottajien valinnassa noudatettavista menettelytavoista.

(3 § lisätään)

3 §

Oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen tai kouluttajan 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 kuuluessa rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, voi rautatieliikenteen harjoittaja pyytää, että oppilaitoshyväksyntä käsitellään rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaa oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen taikka kouluttajan hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutetaan olennaisesti tai oppilaitos taikka kouluttaja sitä pyytää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset oppilaitokselle ja kouluttajalle asetettavista vaatimuksista ja kouluttajien kelpoisuusvaatimuksista.

(4 § lisätään)

4 §

Oppilaitoksen ja kouluttajan velvollisuudet

Oppilaitoksen ja kouluttajan on annettava kuljettajaksi valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville. Jos oppilaitos tai kouluttaja kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, sen tarjoamaan koulutukseen on päästävä samoin edellytyksin siitä riippumatta, kouluttaako oppilaitos tai kouluttaja rautatieliikenteen harjoittajan omaa henkilöstöä vai muita koulutusta tarvitsevia henkilöitä.

Oppilaitos tai kouluttaja vastaa koulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai sellaiseksi pyrkivän kanssa. Oppilaitos tai kouluttaja huolehtii lisätodistus-koulutukseen sisältyvän käytännön koulutuksen järjestämisestä.

Jos oppilaitoksen tai kouluttajan 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 tai kouluttajalla 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 liikuvan 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 tai kouluttajan 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 §

(6 § lisätään)

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 riittävää käytännön kokemusta siitä.

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 tarkemmat määräykset näytön vastaanottajien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

(9 luku lisätään)

9 luku

Merenkulku Suomen vesialueella

(1 § lisätään)

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 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.

(2 § lisätään)

2 §

Meriliikenteen kabotaasin poikkeukset

Jos kysymyksessä on Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne tai ulkomaisen aluksen käyttöön Suomessa on erityisiä syitä eikä tarkoitukseen ole kohtuudella saatavilla Suomen tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan 1 pykälässä tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella.

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 määräytyiltä osin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemiseen liittyvistä selvityksistä.

10 luku

(10 luku lisätään)

Laivaväen pätevyudet

1 §

(1 § lisätään)

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskenteleviin luonnollisiin henkilöihin (*laivaväki*).

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 sellaisia tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädettyjä 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) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 2) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY;
- 3) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikumiseen 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 pienimmistä 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 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, huvi-

käyttöön 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 nestemäisen lastin kuljettamiseen irtolastina;

18) *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 lähempänä kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 30° pohjoista leveyttä eikä idempänä kuin 45° itäistä pituutta;

d) *kaukoliikenne* on liikennettä lähiliikennealueen ja euroopanliikennealueen ulkopuolella;

19) *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, 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 pätevyyden, lisäpätevyyden tai kelpoisuuden antamisen tai uusimisen edellytyksenä olevia tutkintoja tai niiden osia, joista säädetään ammattikorkeakoululaissa (932/2014) tai sen nojalla, ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa (630/1998) tai sen nojalla, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) 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 laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 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 vastaan 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 bar'eissa ja teho nesteen ja höyryn aikayksikössä siirtyvää lämpöenergiaa ilmoitettuna megawatteina.

(3 § lisätään)

3 §

Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus

Aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä säädetty pätevyys.

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyyyksiä. Osoitetusta pätevyydestä 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 ulkomalaiselle käytettäväksi Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä liikenteessä ehdoin, että ulkomaalainen rahtaaaja 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.

(4 § lisätään)

4 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueen I nimeyllä 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 kalastusluksen laivurinkirja B:llä.

Kotimaanliikenteen lastialuksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 mutta alle 500, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusluksen laivurinkirja B.

Kotimaanliikenteen matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 300, päälliköllä on oltava kotimaanliikenteen laivurinkirja tai kalastusluksen 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 kalastusluksen 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 kalastusluksen 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 §

(5 § lisätään)

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset

Konepäällystään kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseen oikeuttava pätevyyskirja.

Aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta, aluksen päällikkö voi toimia konepäällikkönä.

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 ylikonemestarinkirja.

Höyryaluksen konepäälliköllä on oltava aluksen höyrykattiloiden yhteenlasketun teholumun mukaan määräytyvä pätevyyskirja. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset aluksen painelaitteen käytönvalvojalta vaadittavasta pätevyyskirjasta ja painelaitteen käyttäjän perehdyttämisvaatimuksista.

(6 § lisätään)

6 §

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.

(7 § lisätään)

7 §

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.

Kalastusaluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että alusta voidaan oh-

jata ohjauspaikalta, aluksen päällikkö voi toimia konepäällikkönä.

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.

8 §

(8 § lisätään)

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

9 §

(9 § lisätään)

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.

(10 § lisätään)

10 §

EU:n pätevyyttä koskevien säädösten soveltaminen

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 tavara liikenteen 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 tutkintovaatimuksista.

(11 § lisätään)

11 §

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen, ja tallentaa niitä koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Viestintävirasto myöntää kuitenkin 8 §:ssä tarkoitetun pätevyystodistuksen Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) 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 10 luvun 1 ja 3 §:n mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastusalueiden direktiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyydistodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pätevyyskirjaa ja lisäpätevyydistodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyydistodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkijärjestön (jäljempänä IMO) ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä lisäpätevyyskirjoista, niihin liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyydistodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

12 §

(12 § lisätään)

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 vähim-

mäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkempia säännöksiä hätätilanne-, palo- ja terveydenhuoltokoulutuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kansimiehen koulutuksesta sekä kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutuksesta.

13 §

(13 § lisätään)

Pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistuksen 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.

14 §

(14 § lisätään)

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen 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 myöntämisjärjestelmän 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.

15 §

Työskentely aluksella kelpoisuustodistuksen hakuaikana

(15 § lisätään)

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, ellei 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.

16 §

(16 § lisätään)

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 ammatipätevyudet 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.

17 §

(17 § lisätään)

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, ellei pätevyiden, lisäpätevyiden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

11 luku

(11 luku lisätään) Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

1 §

(1 § lisätään) *Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen*

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa tai 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 vaatimukset tai jäljempänä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa 2 §:ssä säädetyt edellytykset. Arvion perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy vaatimukset täyttävän koulutuksen järjestäjän. Arviointi voi sisältää koulutuksen järjestäjän 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 tarkempia teknisiä määräyksiä hyväksymismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

2 §

(2 § lisätään) *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

(3 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen ja erityisestyyistä 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 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) koulutus täyttää muut kansainvälisiin velvoitteisiin, IMO:n tai Kansainvälisen työjärjestön (jäljempänä *ILO*) ohjeisiin tai suosituksiin 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 teknisiä määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä soveltaen ensisijaisesti STCW-yleissopimusta tai IMO:n tai ILO:n ohjeita ja suosituksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä myös hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

4 §

Arviointi

(4 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä arvioinnin hyväksymälleen koulutuksen järjestäjälle. Arvioinnissa tarkastetaan, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt STCW-yleissopimusta sekä muuta kansainvälisesti vahvistettua tai kansallisesti hyväksyttyä vaatimusta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä arvioinnissa tarvittavista asiakirjoista.

5 §

Koulutuksen järjestäjän ilmoitusvelvollisuus

(5 § lisätään)

Hyväksytyyn koulutuksen järjestäjän on ilmoitettava välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos 1 tai 3 § tarkoitetussa hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu muutoksia.

12 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

(12 luku lisätään)

1 §

Määritelmät

(1 § lisätään)

Tässä luvussa tarkoitetaan mukaisesti:

- 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

(2 § lisätään)

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-alueet on rekisteröitävä Suomen ilma-aluerekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-alueen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-alueen rekisteröinnin toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

3 §

Lentoliikenne Euroopan talousalueen sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa

(3 § lisätään)

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 tarkoitun liikenneluvan haltijalle.

4 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

(4 § lisätään)

Jollei 5 §:n säännöksistä 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 tämän 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 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.

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

(5 § lisätään)

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

(6 § lisätään)

Lentoliikenteen harjoittaja, jolla on ETA-valtiossa myönnetty liikennelupa, saa lentää yksittäisen lennon tai useamman lennon käsitteävän 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 liikennöintiluvassa tarkoitetulle toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia ei-säännöllisen lentoliikenteen avulla.

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 määrä-

ykset 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 lentokohdaisesta kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu ETA-valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen. Määräyksissä on otettava soveltuvin osin 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

(7 § lisätään)

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 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 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

(8 § lisätään)

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (erityislentotoiminta) säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa lentotoiminta-asetuksessa. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, erityislentotoimintaan tarvitaan lupa (erityislentotoimintalupa). Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta lentotyöluvan hakijalle, jolla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö, tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tarvittavat toimintakäsikirjat ja menetelmät sekä riittävät taloudelliset edellytykset. 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) 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. 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 §

Kauko-ohjatun lentotoiminnan lupa

(9 § lisätään)

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

(10 § lisätään)

Suomessa myönnetyin 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 säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin

varautumisen edellyttämän valmiussuunnitelun järjestämisestä.

13 luku

(13 luku lisätään)

Ilmailun pätevyudet ja koulutus

1 §

(1 § lisätään)

Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annettussa siviili-ilmailun lentomiestä 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 (*lentomiestä-asetus*) 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.

Edellä 1 momentista poiketen muulla ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

2 §

Henkilölupien myöntäminen

(2 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta 1 §:ssä tarkoitetun luvan, jos hakija iältään, terveydeltään, taidoiltaan, 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 Liikenteen

turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava 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) on rikos- tai sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettamiseen tai ohjaamiseen rikoslain 23 luvussa tarkoitettulla tavalla alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämiseen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai ilmailurikkomukseen; tai

4) 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 perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

3 §

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset

(3 § lisätään)

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Liikenteen turvallisuusviraston asettamat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin tai EA-SA-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

(4 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa ulkomailla myönnetty tehtävän edellyttämät henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä ulkomailla myönnetyn luvan, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

5 §

Lento-oppilas

(5 § lisätään)

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 §

Lentomiehistön koulutus

(6 § lisätään)

Lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy ilma-alusten lentomiehistön lupien, kelpoisuuksien, kelpuutusten ja hyväksyntöjen

hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annettussa lentomiestöasetuksessa. Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, lentomiestön 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 lentomiestön koulutuksesta tarkempia määräyksiä, jotka voivat koskea:

- 1) sellaista 2 momentissa tarkoitettua koulutustoimintaa, jonka harjoittamiseen riittää koulutusilmoitus;
- 3) koulutusluvan haltijan tai koulutusilmoituksen antajan organisaation ja henkilöstön mitoitus ja ammattitaitoa;
- 4) koulutuksessa käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 5) koulutusluvan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia;
- 6) koulutuksesta viranomaiselle toimitettavia tietoja.

III OSA

Palvelut

1 luku

Henkilöliikennepalvelut

4 §

Ilma-aluksesta, matkustajasta ja tavarasta huolehtiminen

(4 § lisätään)

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

sä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

2 luku

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

2 a §

Puolesta-asiointi

(2 a § lisätään)

Palvelun käyttäjällä on oikeus pyytää, että liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja, näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija tai muu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjä mahdollistaa sähköisessä palvelussa toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle avoimen rajapinnan kautta hänen lipputuotteitaan tai muita palvelun käyttöön oikeuttavia tuotteitaan sekä tunnistete- ja käyttäjätietojaan hyödyntävän asiointin hänen puolestaan.

Pääsyn on oltava riittävän laaja, jotta liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajat voivat tarjota palvelujaan esteettä ja tehokkaasti. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, vahvaa sähköistä tunnistamista on käytettävä, kun puolesta-asiointisuhte perustetaan tai sitä muutetaan olennaisesti.

Liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalla 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 hyväksyttyjä ehtoja. Jos pääsy evätään, on pääsyä hakevalle toimijalle esitettävä asianmukaisesti perustellut epäämisen syyt.

4 §

4 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettu avointen raja-

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 1, 2 ja 2 a §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi

pintojen 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.

mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

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 sopimus-kumppanin valinta vaikuttaa.

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

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 sopimus-kumppanin valinta vaikuttaa.

(11 § lisätään)

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitettua lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Maakunta voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

4 luku

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.

4 luku

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) *maakunnille*, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

(5 luku lisätään)

(1 § lisätään)

(2 § lisätään)

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 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

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

1 luku

Viranomaisten toiminta

2 §

Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

(2 §:n 4 momentti lisätään)

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 tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.

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;

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 3 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (xx/2017) säädetään.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien muodostamalla alueella;

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset maakunnat sekä 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

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 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 käsitte-

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut 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 matkustajanoikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen;
- 2) matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annetta-

lemään 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.

vaa 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 tarkoitettu täytäntöönpanosta vastaava elin;
3) matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista rautatieliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu elin;
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 tarkoitettu toimivaltainen elin.

(9 §:n 3 momentti lisätään)

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.

(9 §:n 4 momentti lisätään)

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.

(9 §:n 5 momentti lisätään)

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.

13 §

Kahdensivälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen

13 §

Kahdensivälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää Suo-

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.

men 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 § lisätään)

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) 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014 (*ajopiirturiasetus*).
- 2) 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*);
- 3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus (*AETR-sopimus*, SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010).

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

16 §

STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen

(16 § lisätään)

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenteen turvallisuusvirasto on STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Tehtävää hoitaessaan virasto kuulee erityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 pykälässä tarkoitettua merimiesasiain neuvotelukuntaa sen toimivaltaan kuuluvissa asi-

oissa.

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

17 §

(17 § lisätään)

Eräiden lentomiestöasetuksessa tarkoitettujen lupien myöntäjät

Ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lentäjän lentomiestöasetuksessa tarkoitetun lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen.

Matkustamomiestön terveydentilatodistuksen myöntää työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

Matkustamomiestön kelpoisuustodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään.

2 luku

2 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

Viranomaistehtävien hoitaminen

1 §

1 §

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja EU:n asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitettun 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.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja EU:n 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, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

(4 momentti lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavaan osa-alueeseen. Li-

(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.

kenteen 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 hoitessaan 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.

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 I osan 1 luvun 8 kohdassa tarkoitetun toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, I osan 1 luvun 7 kohdassa tarkoitetun henkilöluvun hakijasta ja haltijasta 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. Liikenteen turvallisuusvirastolla on edelleen oikeus salassapitosäynnösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta ammattimaista tavarankuljettajasta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 6 luvussa tarkoitetusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitetusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä III osan 5 luvun 1 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

3 §

Ajolupatehtävien hoitaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitetun ajolupatehtävän hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä tai julkisilta palvelun tarjoajilta siten kuin ajokorttilain (386/2011) 8 a—d §:ssä säädetään.

(3 a § lisätään)

3 §

Oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

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 tiedollisia, taidollisia 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 tämän lain IV osan 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettulle rautatielääkärille, rautatiepsykologille, merimieslääkärille, ilmailulääkärille tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymälle 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 tai 13 §:ssä tarkoitettu ammattipätevyyskortti tai 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 edellä 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 §

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävien hoitaminen

(4 momentti lisätään)

4 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Kuljetusyrittäjien työaikojen noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa ([44/2006](#)) säädetään. Mitä mainitun lain 45 §:ssä säädetään muistutuksen tekemisestä, sovelletaan myös tässä laissa tarkoitettuun yrittäjäkuljettajaan.

(5 momentti lisätään)

Poliisi, tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja 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 epäillystä 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.

(6 § lisätään)

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty VI osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa ([806/2011](#)) tarkoitetun 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 ajo- ja lepoaika-asetuksen 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 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 II osan 4 luvun 4 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

7 §

(7 § lisätään)

Rikosoikeudellinen virkavastuu

Tämän osan 1 luvun 17 §:ssä, tämän luvun 1 §:n 3 momentissa sekä jäljempänä 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettuun henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

3 luku

(3 luku lisätään)

Liikenteen lääkärijärjestelmä

1 §

(1 § lisätään)

Rautatielääkärin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatielääkärin 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 erikoislääkärin oikeudet;

2) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit sekä kuljettajan terveydentilaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi uudistaa rautatielääkärin hyväksynnän, jos rautatielääkäri täyttää 1 momentissa tarkoitettut kelpoisuusvaatimukset ja on asianmukaisesti ylläpitänyt osaamistaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset rautatielääkärin kelpoi-

suusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

2 §

(2 § lisätään)

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 tarkemmat määräykset rautatiepsykologien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

3 §

(3 § lisätään)

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 tarkemmat määräykset merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.

4 §

(4 § lisätään)

Ilmailulääkäriin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksyminen

Ilmailulääkäriin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksymisestä säädetään lentomiestodistuksessa.

Hyväksytyn ilmailulääkäriin tai työterveyslääkäriin on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tai matkustamomiehistön terveydentilastodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

5 §

(5 § lisätään)

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

Henkilöluvan hakijalle tai haltijalle lääkärin-tarkastuksen 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.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994) 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 tarkoitettussa ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä:

1) että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia; ja

2) mitä lisätoimenpiteitä lääkäri ehdottaa terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

4 luku

(4 luku lisätään)

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle

1 §

(1 § lisätään)

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 määriteltyjä hallintotehtäviä.

Tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenteen turvallisuusviraston hankkimaan palveluun. Tavarahankintaa lukuun ottamatta palveluntarjoaja ei voi käyttää alihankkijaa sille uskottujen tehtävien hoitamisessa.

Palvelujen hankintaan sovelletaan lakia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016) alihankintaa koskevia säännöksiä lukuun ottamatta, jos ainoastaan osa palveluntarjoajista voi osallistua tietyn palvelun tarjontaan.

2 §

(2 § lisätään)

Yleiset säännökset

Tässä luvussa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista 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 luetteloa tässä luvussa tarkoitetuista palveluntarjoajista.

Maksujen määräytymisen perusteista säädetään maksuperustelaissa (150/1992).

3 §

(3 § lisätään)

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 asiakirjan 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 ammattipätevyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää jakeluluontoisena tehtävänä ajopiirturiasetuksessa tarkoitetun kuljettaja- ja yrityskorttien myöntämisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää seuraavat ilmailuun liittyvät II osan 13 luvun 2 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyden todentamiseen liittyvät tehtävät:

- 1) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;
- 2) tarkastuslentäjän pätevyuden arviointi ja hyväksyntä.

4 §

(4 § lisätään)

Palveluntarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Palveluntarjoajan on oltava luotettava, tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa ja tällä on oltava tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet ja henkilöstön mukaan kuin näistä on tarvittaessa erikseen säädetty.

Palveluntarjoajaa voidaan pitää luotettavana, jos tämä ei ole liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana, tätä ei ole tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakko-rangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, jos tätä ei ole viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen, ja jonka voidaan katsoa osoittavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palveluntarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määrävälisessä 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 (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa niiden suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä.

5 §

Palveluntarjoajan kanssa tehtävä sopimus

(5 § lisätään)

Sen lisäksi mitä Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen (2016/679) 28 artiklan 3 kohdassa säädetään, palveluntarjoajan kanssa tehtävässä sopimuksessa on sovittava ainakin:

- 1) muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista sopimusrekisteröijän tehtävistä;
- 2) sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden;
- 3) palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista;
- 4) rekisteröintitehtäviä 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 lai-

minlyönneistä 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 sovittujen tehtävien suorittamisen tai muutoin rikkoo sopimusta tai toimintansa kannalta merkityksellistä lainsäädäntöä.

Palveluntarjoajan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla olennaista vaikutusta sille uskottujen tehtävien hoitamiseen.

6 §

Muut siirrettävät tehtävät

(6 § lisätään)

Sen lisäksi, mitä tässä luvussa säädetään, 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.

7 §

Valvonta

(7§ lisätään)

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 §:n säännöksiä.

V OSA

Liikenteen rekisterit

1 luku

Liikenneluparekisteri

1 §

V OSA

Liikenneasioiden rekisteri

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

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 liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) edellä I osan 1 luvun 1 §:n 8 kohdassa tarkoitetuista toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista ja aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) edellä I osan 1 luvun 1 §:n 7 kohdassa tarkoitetuista 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, omadataan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi ja liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

2 §

2 §

Rekisteriin merkittävät tiedot

Liikenneluparekisterin julkiseen osaan merkitään tiedot myönneystistä ja peruutetuista luvista sekä lupia koskevista muutoksista. Lisäksi julkiseen osaan merkitään luvanhaltijan 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 käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan tiedot oikeushenkilön toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista. Luonnollisista

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeus

Sen lisäksi, mitä muualla laissa tarkemmin säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada 1 luvun 1 §:n 1 ja 3 kohdissa tarkoitettujen lupien hakijoilta tai haltijoilta sekä liikennevälineiden omistajilta, haltijoilta tai käyttäjiltä rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot.

Sen lisäksi, mitä muualla laissa tarkemmin säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot seuraavilta tahoilta:

- 1) liikennevälineiden ja niiden moottorei-

henkilöistä käyttörajoitteiseen 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 käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan myös seuraavat tiedot, siltä 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 hyvämaineisuuksia koskevat tiedot,
- 2) tieto siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi,
- 3) IV osan I luvun 5 §:ssä tarkoitettua ammatillisen pätevyyden osoittamista koskevat tiedot,
- 4) Liikenteen turvallisuusviraston IV osan 2 luvun 2 ja 4 §:n nojalla saamat tiedot, sekä
- 5) tiedot VI osan 1 luvussa tarkoitetuista hallinnollisista seuraamuksista.

Liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan merkitään 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot luvan hakijasta. Edelleen liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen 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 yhteistunnus ja yhteystiedot.

(4 momentti lisätään)

(5 momentti lisätään)

den valmistajilta tai maahantuojilta sekä näiden edustajilta;

- 2) oppilaitokselta, kouluttajalta ja näytön vastaanottajalta;
- 3) lääkäriltä ja psykologilta ja sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavalta yhteisöltä ja laitokselta;
- 4) lupakirjan tai kortin valmistajalta tai käsitteijältä;
- 5) Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdysliikennettä harjoittavalta;
- 6) rekisteröintitehtäviä suorittavilta, katsastustoiminnan harjoittajilta, yksittäishyväksyntöjä myöntäviltä sekä muilta Liikenteen turvallisuusviraston sopimusosastoilta;
- 7) liikennevakuutuskeskukselta ja vakuutusyhtiöiltä;
- 8) laivaisänniltä ja varustamoilta.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada muulta viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä 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 sellaisena kuin se asetuksessa 1072/2009 on säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus edellä 1-4 momentissa tarkoitettujen tietojen saantiin salassapitosäännösten estämättä. Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Tiedot on toimitettava ilman aiheetonta viivytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen toimittamisen tavoista.

(6 momentti lisätään)

3 §

Muutokset rekisteritietoihin

3 §

Tietojen säilyttäminen

Liikenneluparekisteriin merkityt tiedot säilytetään kaksi vuotta luvan peruuttamisesta tai henkilö- tai tavaraliikenneluvan päättymisestä, ellei tietojen muusta säilyttämisaikasta 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)

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 muun lain säännöksen nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla 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.

(4 § kumotaan)

4 §

Tietojen luovuttaminen

Liikenneluparekisterin julkisesta osasta luvanvahaltijana 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 rikos- tai 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 käsit-

telyyn henkilötietolokia (523/1999).

Väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto ei estä henkilötietojen luovuttamista liikenneluparekisteristä viranomaisille. Viranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa turvakielosta säädetään väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennuspalveluista annetun lain (661/2009) 37 §:n 2 momentissa.

(5 § kumotaan)

5 §

Muutoksista ilmoittaminen

Liikenneluvanhaltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista yhteystiedoissaan ja muutoksista liikenteestä vastaavan henkilön yhteystiedoissa. Samoin on ilmoitettava oikeushenkilön vastuunalaisiin yhtiömiehiin liittyvistä muutoksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot teknisen käytöthyöteiden avulla tai muutoin sähköisesti.

2 luku

(2 luku lisätään)

Rekisterin tietosisältö

1 §

(1 § lisätään)

Yleiset rekisteriin tallennettavat tiedot

Luonnollisista henkilöistä saa rekisteriin perustietoina tallentaa nimen, henkilötunnuksen taikka henkilötunnuksen puuttuessa tiedon syntymäajasta, tiedon syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta sekä muina perustietoina osoite- ja muun yhteystiedon, tiedon kotikunnasta, äidinkielestä ja asiointikielestä ja henkilön kuolemasta samoin kuin tiedon siitä, että kyseessä on luonnollinen henkilö. Yksityisestä elinkeinonharjoittajasta saa lisäksi tallentaa yritys- ja yhteisötunnuksen. Lisäksi henkilöistä saa tallentaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen silloin, kun haettava lupa edellyttää näitä tietoja.

Oikeushenkilöstä saa rekisteriin perustietoina tallentaa nimen, yritys- ja yhteisötunnuksen, aputoiminimen, kotipaikan, osoite- ja muut yhteystiedot sekä tiedon asiointikielestä. Oikeushenkilöistä saa lisäksi tallentaa tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa lisäksi rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot:

- 1) vakuutuksista;
- 2) lakisääteisistä maksuista, veroista ja

- niiden suorittamisesta;
- 3) kiinnityksistä;
 - 4) konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta, ulosotosta ja takavarikosta;
 - 5) valtuutuksista;
 - 6) tieliikenteen valvontalaitteiden kortti-tiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokielloista ja muista vastaavista seuraamuksista sekä Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävänsä johdosta määräämistä seuraamuksista.

Edellä 1-4 momenteissa tarkoitetut tiedot jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallentamatta, jos tieto on saatavissa reaaliaikaisesti toisen viranomaisen rekisteristä.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa tallentaa rekisteriin 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetun tiedonsaantioikeuden nojalla saamansa tiedot.

2 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

(2 § lisätään)

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja rekisteröinti-ilmoituksesta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta, luvan sisällöstä ja lupaehtoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta sekä luvan muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) rekisteröinti-ilmoituksen osalta soveltuvien osin vastaavat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) tiedon siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi sekä seuraamus- ja valvontatiedot;
- 6) poikkeamailmoitustiedot.

3 §

Liikennevälinettä koskevat tiedot

(3 § lisätään)

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- luokitus- ja 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 §

Henkilölupaa koskevat tiedot

(4 § lisätään)

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, henkilöluvasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetuista luvasta, siihen liittyvistä ehdoista ja erivapauksista, yksilöintitunnuksesta, voimassaoloajasta sekä muutoksista,
- 2) tiedon luvan myöntäjästä ja sen sijaintivaltioista;
- 3) luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai pätevyyden hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot, koulutus- ja kokemustiedot, tiedot kokeista ja arvioinneista;
- 4) tiedon tarvittavasta kielitaidosta;
- 5) terveydentilatiedot ja lääkärin- ja psykologin tarkastuksia koskevat tiedot;
- 6) tiedon lupien, kelpoisuuksien, hyväksyntöjen ja pätevyyskäsikirjojen vastaavien korttien, kirjojen ja todistusten myöntämisestä, peruuttamisesta, katoamisesta tai tuhoutumisesta;
- 7) muut Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa liikenteen viranomaisen rekistereihin kirjattaviksi edellytetyt tiedot.

5 §

Kielto muuttaa rekisteritietoja

(5 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikennevälineeseen liittyvien rekisteritietojen muuttamisen määrääjäksi ja tehdä tästä merkinnän rekisteriin, jos se saa tiedon liikennevälineen tai sen rekisterimerkinnän kannalta tärkeän osan omistusoikeutta tai yksilöintitietoa koskevasta ilmeisestä epäselvyydestä.

6 §

Tietojen poistaminen

Ellei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista

(6 § lisätään)

muuta johdu, poistetaan rekisteriin merkityt tiedot seuraavasti:

- 1) toiminnanharjoittajalupia koskevat tiedot 6 vuotta luvan peruuttamisesta tai luvan päättymisestä;
- 2) Liikenneväliseen 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) edellisestä 3 kohdasta poiketen merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot 50 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä;
- 5) henkilötiedot viimeistään 3 vuoden kuluttua henkilön kuolemasta, ellei tietoja ole jo muulla perusteella poistettu;
- 6) rikoksia ja niihin liittyviä seuraamuksia koskevat tiedot heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi tai viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman;
- 7) virheelliseksi todettu ja merkitty tieto 5 vuotta virheen havaitsemisesta, jos tiedon säilyttäminen on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai rekisterinpitäjän oikeuksien turvaamiseksi;
- 8) rekisteröidylle asetettu toimintakielto tai muu Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemää hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto 10 vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;
- 9) rekisteröidyn terveydentilaa koskevat tiedot, kun terveydentilatieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi.

Liikennevälineen tiedot säilytetään pysyvästi.

Sen estämättä mitä edellä säädetään tietojen poistamisesta, voidaan rekisterissä oleva tieto jättää poistamatta, mikäli tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi.

3 luku

Tietojen luovuttaminen

(3 luku lisätään)

1 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

(1 § lisätään)

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

2 §

Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

(2 § lisätään)

Seuraavat tiedot ovat yleisesti käsiteltävissä:

- 1) tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvan yksilöintitunnuksesta, luvanhaltijan nimestä ja toiminnanharjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista sekä rekisteröinti-ilmoituksen 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

(3 § lisätään)

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

- 1) yritys- ja yhteisötunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta sekä luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä sekä etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot luonnollisena henkilönä olevan toiminnanharjoittajan nimestä ja työyhteystiedosta;
- 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 liikenteen liittyviin tarkoituksiin

(4 § lisätään)

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 sekä tutkimukseen;
- 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 kansainväliseen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unioninlainsäädäntöön, tai jos Liikenteen turvallisuusviraston on antanut siihen luvan.

5 §

Tietojen luovuttaminen tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan

(5 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto saa, sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, luovuttaa yksittäistapauksissa liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja tietoja sellaista tutkimusta sekä kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, joiden 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 rekisterissä olevien tietojen sellaiseen

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 käyttötarkoituksen 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 §

(6 § lisätään)

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 voi 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, on Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen (2016/679) V luvun edellytysten täyttyttävä. 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 tehtäväänsä varten.

7 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen

(7 § lisätään)

Luonnollisella henkilöllä oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen edellä 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 Väestö-rekisterikeskuksen varmennepalveluista (661/2009) annetun lain 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.

Edellä 1-2 momentissa säädettyt luovutuskielet 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

(8 § lisätään)

Liikenteen turvallisuusviraston on mahdollistettava rekisteröidyn omien tietojen hakeminen ja siirtäminen 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.

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistus-
säännökset

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistus-
säännökset

1 luku

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenha-

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenha-
ku

ku

1 §

Soveltamisala

1 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee tässä laissa tarkoitettuja luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille myönnettäviä lupia ja muita viranomaishyväksyntöjä.

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia.

2 §

Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

2 §

Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus

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 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 luvasta tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tässä laissa tarkoitetun luvan haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla toistuvasti tai vakavasti jättää noudattamatta mainitussa kohdassa tarkoitettuja säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuutena huomioiden voida pitää riittävänä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen, lentäjän tai 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.

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

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

(mentti lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruita.

2 a §

*Rautatieliikenteen lupien peruuttamiseen
liittyviä erityissäännöksiä*

(2 a § lisätään)

Kun Liikenteen turvallisuusviraston harkinnassa on rautatieyrityksen toimiluvan peruuttaminen siksi, että luvan haltija ei enää täytä taloudellista vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta tai luvan haltija on viraston huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä, viraston on varattava 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, 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.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa veturinkuljettajan luvan, on peruuttamista koskevasta päätöksestä viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossaan olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Jos toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaislainen 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 §

Ammattipätevyyskortin peruuttaminen

(2 b § lisätään)

Ammattipätevyyskortin peruuttaa 2 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa Liikenteen turvallisuusviraston sijasta poliisi. Haltijan hakemuksesta ammattipätevyyskortin peruuttaa kuitenkin 2 §:n 1 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto.

2 c §

Huomautus ja varoitus

(2 c § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 2 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetulla 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 tai 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 toisen valtion myöntämän veturinkuljettajan lupakirjan osalta

(3 a § lisätään)

Jos tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettu kuljettaja, jonka lupakirja on myönnetty toisessa ETA- valtiossa, ei täytä veturinkuljettajadirektiivin mukaisia lupakirjan saamisen edellytyksiä, Liikenteen turvallisuusviraston on pyydettävä asianomaisten Euroopan talousalueeseen kuuluvan 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 lausun-

to ja pyydettyä komissiota tarvittaessa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin.

3 b §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

(3 b § lisätään)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitetulta kuljettajalta 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 14 §: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 a §:n 3 momentissa tarkoitetulla tavalla ETA- valtiossa myönnetyn lupakirjan peruuttamista koskevan asian Euroopan komission käsiteltäväksi, virasto voi jatkaa kuljettajalle annettua kieltä kuljettaa liikkuvaa kalustoa rataverkolla, kunnes asia on komissiossa lopullisesti ratkaistu.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 2 §:n 2 ja 3 momentissa säädetystä syystä määrätä, ettei Suomessa hyväksytyt ulkomainen lupa oikeutta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-alueella tai harjoitettaessa ilma-aluella Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

3 c §

Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä

(3 c § lisätään)

Rajavartiolaitoksen, poliisin tai Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama II osan 10 luvussa tarkoitettu 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 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.

3 d §

Liikennöintiluvan raukeaminen

(3 d § lisätään)

Edellä II osan 12 luvun 5 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos luvanhaltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

3 e §

Menettelyt toisen valtion myöntämien lupien osalta

(3 e § lisätään)

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 f §

Muun kuin ETA-valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen tunnustamisen peruuttaminen

(3 f § lisätään)

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

5 §

Muutoksenhaku

Edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettua korvauksen takaisinperintää, tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettua luvan peruuttamista, tämän

Rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla II osan 7 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu, kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa

luvun 3 §:ssä tarkoitettua uhkasakkoa, teet-
tämishukkaa ja keskeyttämishukkaa koskevaan
päätökseen sekä EU:n kansainvälistä linja-
autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n
tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n liiken-
teenharjoittaja-asetuksen nojalla tehtyyn
päätökseen saa hakea muutosta valittamalla
hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolain-
käyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun
tämän lain nojalla annettuun päätökseen
haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka
päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolaissa
säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun
päätökseen saa hakea muutosta valittamalla
hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolain-
käyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea
muutosta valittamalla vain, jos korkein hal-
linto-oikeus myöntää valitusluvan.

(434/2003) säädetään.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia
oikaisua IV osan 3 luvun 1 - 4 §:ssä tarkoite-
tun lääkärin, psykologin ja ilmailulääketie-
teen keskuksen antamaan lausuntoon tai
muuhun päätökseen Liikenteen turvallisuus-
virastolta.

Edellä IV osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettun
palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oi-
kaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.
Muuhun kuin 1 - 3 momentissa sekä 6 ja 7
§:ssä tarkoitettuun päätökseen haetaan oi-
kaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on
tehnyt, siten kuin hallintolaissa säädetään.

(4 momentti kumotaan)

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-
autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n
liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tava-
raliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös
voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta
huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomai-
nen toisin määrää.

(5 momentti kumotaan)

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 johdantokappa-
leessa 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 tarkoite-
tussa 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 markkina-
oikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1
momentin 1—3 kohdassa tarkoitettun seu-
raamuksen, on noudatettava muutoksenhaus-
ta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus
toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös
mainitun 154 §:n 1 momentin 4 kohdassa
tarkoitettun seuraamuksen määräämisestä
voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen
päätöksen nojalla.

6 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

(6 § lisätään)

Seuraavaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään:

- 1) edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettu korvauksen takaisinperintä;
- 2) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettu luvan peruuttaminen;
- 3) tämän luvun 3 §:ssä tarkoitettu uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa 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,
- 7) poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.
- 8) oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, 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, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Muutoksenhausta opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta peruskoulutuksesta annetun lain 25 c, 44 ja 44 a–44 f §:ää sekä ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 15 c §:ää. (4.9.2015/1113) Muutoksenhausta opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 48 ja 97–103 §:ää.

Jos kuljettajan ammattipätevyyskortti myönnetään hakemuksen mukaisesti, hakijalle ei anneta muuta päätöstä eikä valitusosoitusta. Ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

7 §

Muutoksenhaku markkinaoikeuteen

Sääntelyelimen II osan 8 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitettussa asiassa tekemään päätökseen saa hakea muutosta valittamalla

- (7 § lisätään) markkinaoikeuteen. 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 tarkoitetussa 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 tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta 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.

8 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

- (8 § lisätään) Hallinto-oikeuden 6 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.
- Markkinaoikeuden edellä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

9 §

Valitusosoitus henkilölupa-asioissa

- (9 § lisätään) 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 törkeästä 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 sopimuksissa edellytettyä lupaa, on tuomittava luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

3 §

Kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkominen

(2 momentti lisätään)

(3 momentti lisätään)

2 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä ilman lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa kaupunkiraideliikennettä lain II osan 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 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 teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

3 §

Ammattipätevyyssäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo II osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä, 17 §:n 3 momentin säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta taikka 4 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

(4 momentti lisätään)

1) rikkoo II osan 10 luvun 3 - 8 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

2) rikkoo II osan 10 luvun 9 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä tai

3) rikkoo II osan 10 luvun 17 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen tai esittämisen velvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulkurikkomuksesta* sakkoon.

(4 § lisätään)

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle IV osan 2 luvun 3 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyyssäännösten rikkomuksesta* sakkoon.

4 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi 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 tämän lain II osan 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta;

on tuomittava, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

(5 § lisätään)

5 §

Luvaton lentotyö

(6 § lisätään)

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

desta harjoittaa II osan 12 luvun 8 §:ssä tarkoitettua erityislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevia II osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen säännöksiä sekä AETR-sopimuksen määräyksiä taikka 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 8 §:n säännöksiä; sekä

(7 § lisätään)

2) työnantaja tai tämän edustaja ja yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10, 14 tai 15 artiklaa, AETR-sopimuksen 5 taikka 11 artiklaa taikka tämän lain II osan 4 luvun 6, tai 7 §:n säännöksiä.

Kuljettajaa ei tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on korjaamon taikka työnantajan tai tämän edustajan rikkomus.

7 §

Huumaavan aineen käyttäminen rautatieliikenteessä ja ilmailussa

Jos tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettu kuljettaja hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä* sakkoon.

Jos tämän lain II osan 13 luvun 1 §:ssä tarkoitettu lentäjä, matkustamomiehistön jäsen tai kauko-ohjaaja suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta,

huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Lain III osan 3 luvun 11 §:n säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019.

Lain 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.

Mitä tässä laissa säädetään maakunnista, sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2018 asti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin. Maakuntia koskevia säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien.

Tällä lailla kumotaan:

- 9) eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000);
- 10) laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003);
- 11) laki ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä (629/2004);
- 12) laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksistä (273/2007);
- 13) laki lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi (47/2009);
- 14) rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, kuitenkin niin, että lain 19 - 20 ja 30 - 31 §:ää sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka;
- 15) laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (349/2013);
- 16) laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettun maakunnan tehtäväalan tai muun lain nojalla kuuluvat maakunnalle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien maakunnalle.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen valtiolta siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta maakuntaan sekä maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos

siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä.

Jos siirtyminen tapahtuu maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, virkamies siirtyy työsuhteeseen.

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain (82/2016) 8 §:n 2 momentin tasoisien lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen maakuntaudistuksesta johtuvan järjestelyn johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntaudistuksessa tehtäviä siirrettäessä valtiolta maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät henkilöt säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain 8 §:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos palvelussuhde täyttää julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuus-edellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2019.

Maakunnalle siirtyy 1 päivänä tammikuuta sen järjestämisvastuulle kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Valtio siirtää maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2022

ulottuvan siirtymäkauden.

Tämän lain voimaan tullessa edellä 1 §:n 3 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, hyväksynät, 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 kuitenkin oikeus toimia merimieslääkärinä korkeintaan 1 päivään heinäkuuta 2020 saakka, jonka jälkeen lääkäri 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 hyväksynät ovat voimassa hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka, jonka jälkeen heillä on oltava IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä;

3) rautatiejärjestelmässä myönnetty terveydentilan erivapaudet kuljettajan tehtävään säilyvät voimassa asianomaisen luvan mukaisin edellytyksin, ellei Liikenteen turvallisuusvirasto tai rautatielääkäri henkilölle tehtävän lääkärintarkastuksen tulosten perusteella muuta määrää.

Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla on kuitenkin oltava lupa ja lisätoimisto 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 II osan 11 luvun 3 §:ssä tarkoitettua koulutusten hyväksyntää vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta ja he saavat antaa II osan 11 luvun 3 §:n mukaista merenkulun koulutusta ilman hyväksyntää siihen asti kunnes Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt päätöksen hyväksynnästä.

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 säännöksiä.

nöstä.

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajokorttilain (386/2011) 3 §:n 1 momentin 6 kohta, 5 §:n 2-4 momentti, 8 b §:n 1 momentin 5 kohta, 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, 65 §:n 4 momentti, 73 a §:n 1 momentti, 81 §:n 4 momentti ja 101 §:n otsikko, sellaisena kuin niistä ovat 59 §:n 6 momentti, 73 a §:n 1 momentti ja 101 §:n otsikko laissa 1081/2012 sekä 5 §:n 2 momentti, 8 b §:n 1 momentin 5 kohta, 10 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohta, 14 §:n 2 momentti ja 24 §:n 6 momentti laissa 70/2015 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) *kuljettajan ammattipätevyydellä* kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 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;

5 §

Ikävaatimukset

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokassa vaadita siltä, joka on mainitun ammattipätevyyden tuottavassa ammatillisessa 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)

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) *kuljettajan ammattipätevyydellä liikenteen palveluista annetun lain (/2017) II osan 3 luvussa* säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, *perustason ammattipätevyydellä* mainitussa laissa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä *linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla* mainitun lain II osan 3 luvun 4 §:n 4 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 palvelulain II osan 3 luvun 8 §:n 1 momentissa tarkoitettua ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, jonka yhteydessä mainitun lain 6 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyys suoritetaan näyttökokeilla, ja jolla on mainitussa 8 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden 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

Voimassa oleva laki

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 opetus suunnitelmaperusteinen 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.

8 b §

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:

5) ajoneuvoliikennerekisterin käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä henkilötietojen suojan ja huolellisuusvelvoitteen toteutumiseksi tietojen käsittelyssä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamiseksi;

Ehdotus

lisäksi vaatimuksena on, että ajokortin saaja on saanut tämän lain 37 §:n 2 momentissa tarkoitettun harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palvelulain II osan 3 luvun 8 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa kohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustukinto, 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.

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palvelulain II osan 3 luvun 3 §: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.

8 b §

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:

5) liikenneasioiden rekisterin käyttämisessä ja tietojen tallettamisessa noudatettavasta menettelystä henkilötietojen suojan ja huolellisuusvelvoitteen toteutumiseksi tietojen käsittelyssä sekä palvelun tuottajalta edellytettävän tietosuojan ja tietoturvan osoittamiseksi;

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 ajoneuvoliikennerekisteriin, niiden merkitsemisestä ajokorttiin ja muiden ajokortin tietojen merkitsemisestä.

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 liikenneasioiden rekisteriin, niiden merkitsemisestä ajokorttiin ja muiden ajokortin tietojen merkitsemisestä.

24 §

24 §

*Ajokortin luovuttamisen edellytykset**Ajokortin luovuttamisen edellytykset*

Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua 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 ajoneuvoliikennerekisteriin ja tietojen merkitsemisestä ajokorttiin.

Edellä 2 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua 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 §

59 §

Muussa kuin EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetus-

Muussa kuin EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti ja muu mopon ajolupa tai kuljetus-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

oikeus

oikeus

EU- ja ETA-valtioissa annettujen ajokorttien vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvä ajo-oikeuksia, ajokortteja sekä niihin liittyviä tietoja ja toimenpiteitä koskeva tietojenvaihto toteutetaan ajoneuvoliikennerekisteristä Euroopan unionin ajokorttiverkosta käyttäen.

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 §

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

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:

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 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

2) *liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 6 §:ssä* tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;

5) *liikenteen palveluista annetun lain IV osan 2 luvun 3 §:ssä* tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle ajoneuvoliikennerekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitetun ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

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 §

73 a §

Ulkomailla annetun ajokortin haltijaa koskevat säännökset

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.

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 §

81 §

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**Toimintaa koskevat ilmoitukset*

Tässä pykälässä tarkoitettut ilmoitukset tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

101 §

Ilmoitukset ajoneuvoliikennerekisteriin

Toimintaa koskevat ilmoitukset

Tässä pykälässä tarkoitettut ilmoitukset tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tieto hyväksytyistä muutoksista merkitään liikenneasioiden rekisteriin. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmoituksen tekemisestä.

101 §

Ilmoitukset liikenneasioiden rekisteriin

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

Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan katsastusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

Määräaikais- ja valvontakatsastuksiin oikeuttavan 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 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 ajoneuvoliikennerekisteriä ja tallettamasta tietoja tietojärjestelmään. Väliaikainen kieltäminen sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan

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 kieltäminen sekä käytön ja tallettamisen estäminen ovat voimassa, kunnes katsastusluvan

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

peruuttamista tai katsastajan katsastusten suorittamisen kieltämistä koskeva asia on lopullisesti ratkaistu 43 tai 44 §:n nojalla. Asia on ratkaistava ilman aiheetonta viivytystä.

48 §

48 §

*Henkilörekisteritiedot**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.

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 tai 9 §:ssä tarkoitettulle henkilölle sekä päätöstä pyytäneelle katsastustoiminnasta vastaavalle henkilölle tai katsastajalle.

49 §

49 §

*Salassapitovelvollisuus**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 ajoneuvoliikennerekisteristä.

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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 8 ja 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 8 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 654/2011, ja 9 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1508/2011, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8 §

8 §

Romuajoneuvon siirto

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 ajoneuvoliikennerekisteriin 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 romuajoneuvoon näkyvälle paikalle.

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 kehoitettava 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 §

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

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 (434/2003) säädetään. 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 siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianomaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäiväs-

Viranomaisen on annettava varastosirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi *liikenneasioiden rekisteriin* merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. 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 siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianomaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäiväs-

Voimassa oleva laki

tä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

Ehdotus

tä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

5.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 95 §, sellaisena kuin se on laissa 176/2015, sekä
muutetaan 3 §:n 1 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 226/2009, 3 §:n 1 momentin 30 kohta,
 sellaisena kuin se on laissa 176/2015, ja 94 §, sellaisena kuin se on laissa 961/2013, 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 (/)* 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.

94 §

94 §

Tietojen merkitseminen ja ilmoittaminen rekisteriin

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 tallettavista tiedoista säädetään erikseen.

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 tallettavista tiedoista säädetään erikseen.

95 §

(95 § kumotaan)

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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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.

Henkilötietolain (523/1999) 29 §:ssä säädetään rekisterinpitäjän velvollisuudesta korjata henkilökisterissä olevia tietoja.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

6.

Laki

ajoneuvoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 235/2007, 10 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 943/2009, 34 §, 56 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1065/2014, ja 63 §:n 1 momentti 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 soveltuvin osin, mitä *liikenteen palveluista annetussa laissa* (/) säädetään. Tässä laissa rekisterillä tarkoitetaan *liikenteen palveluista annetussa laissa* tarkoitettua liikenneasioiden rekisteriä.

10 §

10 §

Perusvero

Perusvero

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos ajoneuvoliikennerekisterissä ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

Taulukkoa 2 sovelletaan muuhun autoon. Taulukkoa 2 sovelletaan myös, jos *liikenneasioiden rekisterissä* ei ole 2 momentissa mainitut edellytykset täyttävää tietoa auton hiilidioksidipäästöstä.

34 §

34 §

Yhdistettyjen kuljetusten tuki

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 kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annetussa laissa (440/2000) säädetään.

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 *liikenteen palveluista annetussa laissa* (/) säädetään.

56 §

56 §

Viranomaiset

Viranomaiset

Veronkantoviranomainen voi tehdä sopimuksen veronkantoon liittyvän avustavan puhelinpalvelun siirtämisestä muun kuin

Veronkantoviranomainen voi tehdä sopimuksen veronkantoon liittyvän avustavan

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

viranomaisen hoidettavaksi. Avustavalla puhelinpalvelulla tarkoitetaan tiedon välittämistä verovelvollisille aioneuvoveroa koskevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, aioneuvojen verotusta koskevien tietojen antamista aioneuvoliikennerekisteristä 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 veronkantorviranomaiselle kuuluviin tehtäviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

puhelinpalvelun siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Avustavalla puhelinpalvelulla tarkoitetaan tiedon välittämistä verovelvollisille aioneuvoveroa koskevan lainsäädännön ja ohjeiden sisällöstä, aioneuvojen 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 veronkantorviranomaiselle kuuluviin tehtäviin tai viranomaisen velvollisuuksiin.

63 §

63 §

*Aioneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen**Aioneuvoveroa koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen*

Aioneuvoveroa koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta verovelvollisen terveydentilaa koskevia asiakirjoja sekä veronhuoiennus- ja lvkkävshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Aioneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä aioneuvoliikennerekisterilain 20 §:ssä säädetään.

Aioneuvoveroa koskevat tiedot ovat julkisia lukuun ottamatta verovelvollisen terveydentilaa koskevia asiakirjoja sekä veronhuoiennus- ja lvkkävshakemuksia sekä käyttökiellosta vapauttamista koskevia hakemusasiakirjoja niihin liittyvine asiakirjoineen. Aioneuvoveroa sekä verovelvollista koskevien tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä *liikenteen palveluista annetun lain V osan 3 luvussa* säädetään

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

7.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 70 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 70 § 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 viranomainen korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Kun Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* merkitty alus siirtyy toisen aluksenmittausyleissopimukseen liittyneen valtion lipun alle, sen mittakirjan voimassaoloaika jatkuu enintään kolme kuukautta tai siihen asti, kunnes tämän lippuvaltion asianomainen viranomainen korvaa mittakirjan toisella kansainvälisellä mittakirjalla siitä riippuen, kumpi ajankohta on aikaisempi. Mittakirja on palautettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

8.

Laki

aluskiinnityslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluskiinnityslain (211/1927) 23 §:n 4 momentti, 40 §:n 2 momentti ja 44 §, sellaisena kuin niistä ovat 40 §:n 2 momentti laissa 76/1931 sekä 23 §:n 4 momentti ja 44 § laissa 513/1993, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 §

23 §

Rekisteriviranomaisesta säädetään alusrekisterilaissa (512/93).

Rekisteriviranomaisesta säädetään *liikenteen palveluista annetussa laissa* (/).

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, olkoon siihen velasta kiinnityksellä asianmukaisesti vahvistettu sekä julkiseen rekisteriin tai kiinnityskirjaan aluksen kotimaassa merkitty ja alusta suomalaiseen *liikenneasioiden rekisteriin* 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.

44 §

44 §

Muutoksenhaussa rekisteriviranomaisen antamaan lopulliseen ratkaisuun aluksen kiinnitystä koskevassa asiassa sekä asian lepäämään jättämistä koskevaan ratkaisuun noudatetaan alusrekisterilain 6 luvun muutoksenhakua koskevia säännöksiä.

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 XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

9.

Laki

alusrekisterilain eräiden säännösten kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan alusrekisterilain (512/1993) 4, 9-11 ja 12, 13 a, 13 b, 13 d ja 13 e §, sellaisina kuin ne ovat laissa 486/2004.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

(4 § kumotaan)

Rekisteriviranomaiset ja rekisterialueet

Alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvallisuusvirasto 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.

9 §

Alusrekisteriin tehtävät merkinnät

(9 § kumotaan)

Alusrekisteriin merkitään aluksen rekisteröintiä ja sen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut (alusrekisterin rekisteriasia).

Alusrekisteriin merkitään:

1) aluksen rekisteröintiäika, rekisterinumero, nimi, aikaisemmat nimet, kotipaikka, tunnuskirjaimet ja sen IMO-numero;

2) aluksen laji, vetoisuus, mitat, rakentaja, rakentamisaika ja -paikka sekä sen käyttötarkoitus;

3) omistajan nimi, kansalaisuus ja kotipaikka sekä omistusosuuden suuruus; jos omistaja on suomalainen, merkitään myös henkilötunnus, kaupparekisterinumero tai muu yhteisötunnus; sekä

4) jos alus kuuluu laivanisännistöyhtiölle, 3 kohdassa mainitut tiedot pääisännästä sekä kunkin omistajan laivaosuuden suuruus.

Alusrekisteriin merkitään myös alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä siihen kohdistuva ulosmittaus, takavarikko ja vakuustakava-

rikko 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 §

(10 § kumotaan)

Alusrakennusrekisteriin tehtävät merkinnät

Alusrakennusrekisteriin merkitään rakenteilla olevan aluksen rekisteröintiä ja sen omistusoikeuden kirjaamista koskevat ratkaisut (alusrakennusrekisterin rekisteriasia).

Alusrakennusrekisteriin merkitään:

1) rakenteilla olevan aluksen rekisteröinti-aika, rekisterinumero, telakan rakennusnumero, rakennuspaikka ja arvioitu valmistumisaika;

2) aluksen laji, vetoisuus ja mitat sillä tarkkuudella kuin ne ovat tiedossa ja aluksen käyttötarkoitus;

3) omistajan nimi, kansalaisuus ja kotipaikka sekä omistusosuuden suuruus; jos omistaja on suomalainen, merkitään myös henkilötunnus, kaupparekisterinumero tai muu yhteisötunnus; sekä

4) jos alusta rakennetaan laivanisännistöyhtiön lukuun, 3 kohdassa mainitut tiedot pääisännästä sekä kunkin omistajan laivaosuu- den suuruus.

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 aluksen luovuttamiseen tai kiinnittämiseen, on tästä tehtävä merkintä alusrakennusrekisteriin.

Alusrakennusrekisteriin voidaan tehdä merkintä myös muusta 1 momentissa mainittuihin rekisteriasioihin vaikuttavasta seikasta.

11 §

(11 § kumotaan)

Rekisteriviranomaiselle jätettävien asiakirjojen kieli

Rekisteriviranomaiselle jätettävät muut asiakirjat kuin hakemus voivat olla myös englanninkielisiä.

12 §

(12 § kumotaan)

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.

Henkilötietoja koskevissa asioissa sovelletaan lisäksi, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

13 a §

(13 a § kumotaan)

Rekisterin pito

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 viranomaiselta saadut vastaavat tiedot.

Rekisterin tarkoituksena on muodostaa perusta rekisterissä olevan aluksen varustamiseksi aluksessa jatkuvasti säilytettävällä ja ajan tasalla pidettävällä asiakirjalla, joka sisältää ainakin 13 b §:ssä tarkoitetut tiedot.

Rekisteriä pidetään vahvistetun kaavan mukaisena englannin kielellä, mutta ulkomaiselta rekisteriviranomaiselta saadut tiedot voidaan säilyttää rekisterissä myös ranskan- tai espanjankielisinä. Rekisteriin merkittävät tiedot voidaan toimittaa rekisteriviranomaiselle myös suomen tai ruotsin kielellä. Rekisteritietoja koskevat ilmoitukset ja muut asiakirjat muodostavat alusta koskevan asiakirjavihkon.

Rekisterissä olevaa aikaisempaa tietoa ei saa poistaa, muuttaa, raaputtaa tai tehdä kelpaamattomaksi lukea.

13 b §

(13 b § kumotaan)

Rekisterin sisältö

Historiarekisteriin merkitään kustakin aluksesta:

- 1) lippuvaltio ja rekisteröinnin alkaminen ja päättymisen siinä valtiossa;
- 2) IMO-numero, nimi ja kotipaikka;
- 3) rekisteröity omistaja ja tämän osoite;
- 4) mahdollinen aluksen ilman miehistöä vuokrannut ja tämän osoite;
- 5) laivanisäntä, tämän osoite sekä sellaiset osoitteet, joista laivanisäntä hoitaa turvalli-

suusjohtamistoimintaa;

6) aluksen luokitaneen luokituslaitoksen nimi;

7) Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) alusten turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä antamassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä (ISM-säännöstö) tarkoitettujen vaatimustenmukaisuusasiakirjan tai väliaikaisen vaatimustenmukaisuusasiakirjan laivanisännälle antaneen taikka turvallisuusjohtamistodistuksen tai väliaikaisen turvallisuusjohtamistodistuksen alukselle antaneen hallinnon tai hyväksytyt laitoksen nimi sekä asiakirjan perusteena olevan auditoinnin suorittajan nimi, jos suorittaja on muu kuin todistuksen antaja; sekä

8) alusten ja satamien turvatoimien parantamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 liitteessä II tarkoitettujen 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.

13 d §

(13 § d kumotaan)

Rekisteriviranomaisen tehtävät

Rekisteriviranomaisen on:

1) merkittävä rekisteriin 13 b §:ssä tarkoitettujen tietojen aluksesta ja näissä tiedoissa tapahtuneet muutokset;

2) annettava alukselle rekisteriin perustuva historiatiedot-asiakirja;

3) annettava alukselle tieto rekisteröidyn tiedon muutoksesta mahdollisimman nopeasti ja viimeistään ennen kuin kolme kuukautta on kulunut muutoksen tapahtumisesta korjaamalla, päivittämällä tai oikaisemalla asiakirja;

4) velvoitettava tarvittaessa laivanisäntä tai aluksen päällikkö 3 kohdassa tarkoitettua käsittelyn viivästyessä oikaisemaan aluksella olevaa asiakirjaa siihen merkityn tiedon muuttuessa ja ilmoittamaan oikaisemisesta rekisteriviranomaiselle;

5) merkittävä rekisteriin ulkomaan viranomaisen antamat asiaankuuluvat tiedot aluksen siirtyessä Suomen rekisteriin; sekä

6) lähetettävä ensi tilassa ulkomaan lipun alle siirtynyttä alusta koskevat rekisteritiedot uuden lippuvaltion hallinnolle.

13 e §

(13 e § kumotaan)

Lain muiden säännösten soveltaminen

Mitä 1 §:n 3 momentissa, 4 §:n 1 ja 3 mo-

mentissa, 12 ja 13 §:ssä, 16 §:n 2 momentissa, 28 §:n 1 momentissa sekä 30–32, 42, 44 ja 45 §:ssä säädetään, sovelletaan vastaavasti historiarekisteriin. Mitä 22 §:n 1 momentissa säädetään hakemuksen täydentämisestä, sovelletaan tässä luvussa tarkoitettuun ilmoitukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa historiarekisterin pidossa ja historiatiedotasiakirjassa käytettävän kaavan.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

10.

Laki

arvonlisäverolain 73 § muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan arvonlisäverolain (1501/1993) 73 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1486/1994, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

73 §

Autoverolain (1482/1994) 39 §:ssä tarkoitettun rekisteröidyn asiamiehen mainitun lain 4 §:n 2 momentin nojalla ajoneuvoliikennerekisteriin 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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

11.

Laki**asevelvollisuuslain 96 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan asevelvollisuuslain (1438/2007) 96 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisina kuin se on laissa 646/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 ajoneuvoliikennerekisteristä ajokortti- ja ajolupa-asioiden käsittelyä varten;

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 XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

12.

Laki

autoverolain 1 ja 34 e §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan autoverolain (1482/1994) 1 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 5/2009, ja 34 e §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on 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* (xxx/2017) tarkoitettuun *liikenneasioiden rekisteriin* (rekisteri) tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa siten kuin tässä laissa 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 ajoneuvoliikennerekisteriin 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).

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 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 XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

13.

Laki

elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 4 § sellaisena kuin se on muutet-
 tuna lailla 332/1989.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 tarkoitettun 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 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 määräytyiltä 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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

14.

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 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1181/2013, 10 kohta, sellaisena kuin se on laissa 427/2014, ja 19 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1181/2013, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovi-
taan, seuraavasti:

1) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetusta ajoneuvoliikennerekisteristä sen 15 – 17 §:ssä mainittuihin tarkoituksiin;

3) liikenne- ja viestintäministeriön liikenne-
luparekisteristä, liikennevalvontaa, esitutkin-
taa, muuta tutkintaa sekä ulkomaalaislain 179
§:ssä tarkoitettua liikenteenharjoittajan seu-
raamusmaksun määräämistä varten;

10) vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) tarkoitetusta vesikulkuneuvorekisteristä sekä 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

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 käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tarpeellisia tietoja rekistereistä siten kuin asianomaisen rekisterinpitäjän kanssa sovi-
taan, seuraavasti:

1) liikenteen palveluista annetussa laissa (/) 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 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 tieto-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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;

ja, 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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

15.

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 5 kohta ja 9 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1427/2009,

muutetaan 22 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1182/2013, 19 kohta, sellaisena kuin se on laissa 425/2014 ja 28 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 938/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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:

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 ympäristökeskusten sekä liikenne- ja viestintäministeriön liikennelupatietojärjestelmistä tarpeelliset 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;

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:

1) liikenteen palveluista annetussa laissa (xx/2017) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä tiedot, jotka ovat välttämättömiä rajavartiolaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

(5 kohta kumotaan)

(9 kohta kumotaan)

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;

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*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 aioneuvoliikennerekisteristä 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;

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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

16.

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 16-18 kohdat,,
 sellaisina kuin ne ovat laissa 1194/2016,
muutetaan 13 §:n 1 momentin 3 kohta ja 15 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1194/2016, sekä 17 §:n 1 momentin 2 kohta, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13§

13 §

Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Tullin oikeus saada tietoja eräistä rekistereistä ja tietojärjestelmistä

Rajavartiolaitoksella on sen lisäksi, mitä rajavartiolaissa tai muussa laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja rekistereistä seuraavasti:

1) ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetusta ajoneuvoliikennerekisteristä tietoja lain 15–17 §:n mukaisesti;

Rajavartiolaitoksella on sen lisäksi, mitä rajavartiolaissa tai muussa laissa säädetään, oikeus saada tehtäviensä suorittamista ja henkilörekisteriensä ylläpitämistä varten salassapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja rekistereistä seuraavasti:

1) *liikenteen palveluista annetussa laissa* (xx/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, verotusta, 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) tarkoitettua 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, 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;

(16 kohta kumotaan)

(17 kohta kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

ta, perintää sekä tullirikostorjuntaa varten;

18) ilmailulaissa (864/2014) tarkoitetusta 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;

(18 kohta kumotaan)

17 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Tulli saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä myös teknisen käyttövähtevden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

2) Liikenteen turvallisuusvirastolle aioneuvoliikennerekisteristä 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 säädettyjen verotustehtävien toimittamiseksi;

17 §

Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille

Tulli saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä myös teknisen käyttövähtevden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

2) liikenteen palveluista annetun lain (1) 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 XX päivänä XXXXXkuuta 201X.

17.

Laki

häätäkeskustoiminnasta annetun lain 19 ja 20 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 19 §:n 1 momentin 4, 13 ja 14 kohdat, sellaisina kuin ne ovat laissa 1172/2016, *muutetaan* häätäkeskustoiminnasta annetun lain (692/2010) 19 §:n 1 momentin 6 kohta ja 20 §:n 2 momentin 2 kohta, sellaisena kuin ne ovat laissa 1172/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

19 §

19 §

Tiedonsaantioikeus rekistereistä

Tiedonsaantioikeus rekistereistä

Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on Häätäkeskuslaitokselle 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 Häätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on oikeus saada:

Hätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on Häätäkeskuslaitokselle 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 Häätäkeskuslaitoksella ja sen henkilöstöön kuuluvalla on oikeus saada:

4) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuk-
sen 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 (xx/2017) tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä* tiedot, jotka ovat välttämättömiä Häätäkeskuslaitoksen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi;

13) Liikenteen turvallisuusvirastolta vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain ([424/2014](#)) [15 §:ssä](#) tarkoitetuista perustiedoista ja 17 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuista teknisistä tiedoista ja yksilöintitiedoista;

(13 kohta kumotaan)

14) Liikenteen turvallisuusvirastolta alusrekisterilain ([512/1993](#)) [9 §:ssä](#) tarkoitetuista alusrekisteriin tehtävistä merkinnöistä;

(14 kohta kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

20 §

20 §

*Tietojen luovuttaminen**Tietojen luovuttaminen*

Hätäkeskuslaitos saa luovuttaa viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä:

Hätäkeskuslaitos saa luovuttaa viranomaisen 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;

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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

18.

Laki**ilmailulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan ilmailulain (864/2014) 3 §:n 2 momentti, 12–15 §, 21 §, 23 – 26 §, 27 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016, 28–31 §, 62 §:n 1 momentin 1–6, 9, 12–13 kohta, 63 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016, 64–69 §, 71 §, 73 §, 141 §:n 1 momentin 6 ja 12 kohta, 146 §:n 1 momentin 5 – 7 ja 14 kohta, 160 §:n 1 momentin 2 kohta.

muutetaan 22 §:n otsikko, johdantolause ja 2 momentti, 46 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016, 50 §:n 2 ja 3 momentti, 54 §, 70 §, 14 luvun otsikko, 143 §, 146 §:n otsikko ja 1 momentin 8 kohta, 147 §:n 1 momentti, 148 §, 174 §, 178 § sellaisena kuin se on laissa 61/2016 ja 181 §:n 2 momentin 2 kohta.

lisätään 51 §:n uusi 1 momentti ja 141 §:n 1 momentin 13 kohta.

*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)

12 §

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 luovut-

(12 § kumotaan)

tamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

13 §

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 seuraavat yksilöintitiedot silloin, kun kyseessä on luonnollinen henkilö: (13 § kumotaan)

- 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, yrityssaneerauksesta tai takavarikosta sekä siitä, jos lentoyhtiöön kohdistuu 166 §:n 1 momentissa tarkoitettu liikennöintiä koskeva rajoite.

14 §

Tietojen tallettaminen ilma-alusrekisteriin

Sen lisäksi, mitä 13 §:ssä säädetään henkilötietojen tallettamisesta, ilma-alusrekisteriin saa tallettaa ilma-alusta koskevia tietoja seuraavasti: (14 § kumotaan)

- 1) tekniset tiedot ja yksilöintitiedot;
- 2) tiedon haltijan ja käyttäjän hallinta-

keuden laadusta;

3) ilma-alusrekisteriin merkitsemispäivän;

4) tiedot ilma-aluksen vakuuttamisesta;

5) ilma-alukseen vahvistetut kiinnitykset ja niiden uudistamiset, kuolettamiset ja etuoi-
keusjärjestyksen 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 §

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 liittyy on käynnissä edellä mainittuja tekoja koskeva esitutkinta, syyteharjonta tai oikeudenkäynti. Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja ilmailuun liittyvästä koulutuksesta.

(15 § kumotaan)

Lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saa lisäksi tallettaa lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot.

Jos 2 momentissa tarkoitetuissa rekisteriin 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.

21 §

Tietojen säilyttäminen

Ilma-alusrekisteriin merkityt tiedot säilyte- (21 § kumotaan)

tään pysyvästi. Rekisteristä poistetut tiedot säilytetään pysyvästi rekisterin yhteydessä pidettävässä arkistossa. Tietojen säilyttämisestä ja arkistoinnista säädetään henkilötietolaissa ja arkistolaisissa (831/1994).

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

Tiedot poistetaan lupakirjarekisteristä seuraavasti:

1) liikenneturvallisuuden vaarantaminen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettaminen tai ohjaaminen rikoslain 23 luvussa tarkoitettulla 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 syytteestä 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.

(23 § kumotaan)

24 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä

Tiedot poistetaan lupakirjarekisteristä seuraavasti: (24 § kumotaan)

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 syytteestä 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.

25 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto. (25 § kumotaan)

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 luovutussajalle 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: (26 § kumotaan)

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 käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan.

27 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti: (27 § kumotaan)

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 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.

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. (28 § kumotaan)

Luonnollisen henkilön tietojen luovuttaminen 1 momentin perusteella on sallittua ainoastaan, jos toiminta, johon tietoja pyydetään luovutettavaksi, liittyy ilmailun turvallisuuteen, ilma-aluksiin, lentoliikenteeseen tai sen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin.

29 §

Tietojen edelleen luovuttaminen

Ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä (29 § kumotaan) 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 velvoitteeseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön.

30 §

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. (30 § kumotaan)

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.

31 §

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. (31 § kumotaan)

Tiedot saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen

teellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiehistön 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.

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.

51 §

Ulkomainen lupakirja

(1 momentti lisätään)

Ulkomainen lupa voidaan hyväksyä, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 143 tai 144 §:ssä säädetyistä syistä määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilma-alua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

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 *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 myönnettyt tehtävän edellyttämät henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Ulkomainen lupa voidaan hyväksyä, jos tässä luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 143 tai 144 §:ssä säädetyistä syistä määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilma-alua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

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.

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;
- 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 ohjaamomiehistön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten tai hyväksyntöjen hankkimiseen ja voimassa pitämiseen;

9) liikenneluvalla lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi kuljettaa matkustajia, postia ja rahtia lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan;

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 miehittämät-

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 - 6 kohdat kumotaan)

(9 kohta kumotaan)

(12 - 13 kohdat kumotaan)

tömän ilma-aluksen käyttämiseen tarvittavaa lupaa.

63 §

Liikennelupa

Liikenneluvasta säädetään lentoliikenneasetuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan. Sen lisäksi, mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä edellytetään hyvämaineisuutta. Hakija 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. Hyvämaineisuus todistetaan Oikeusrekisterikeskuksen antamalla lausunnolla.

(63 § kumotaan)

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alueet on rekisteröitävä Suomen ilma-aluerekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-alueen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-alueen rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

64 §

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 perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin edellä tarkoitetun liikenneluvan haltijalle

(64 § kumotaan)

65 §

Julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitettujen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia

(65 § kumotaan)

rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalle reitille, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

66 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää reitikohtaisen liikennöintiluvan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen ja kolmannen maan välillä. (66 § kumotaan)

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 tarkoitettun 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 tarkoitettun 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.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa 1 momentissa tarkoitettun liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

67 §

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. (67 § kumotaan)

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset liikennöintilupien myöntämisestä 1 momentissa tarkoitetuille reiteille ja selvityksistä, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan.

68 §

Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää (68 § kumotaan) 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 liikennettä ammattitaitoisesti ja turvallisesti;
- 2) hakijalla ei ole riittävää vastuuvakuutusta 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 määräykset 1 momentissa tarkoitetun luvan hakemismenettelystä ja asiakirjoista, joilla hakija osoittaa luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi määräyksellään rajoittaa muiden kuin valmistajan osana myytävien lentokuljetusten osuutta lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta, jos rajoitus perustuu Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen.

Edellä 3 momentissa tarkoitetuissa määräyksissä on otettava soveltuvin osin 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.

Lentoliikenteen harjoittaja, jolla on Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty liikennelupa, saa harjoittaa ei-säännöllistä lentoliikennettä Suomen ja kolmannen maan välillä ilman erillistä lupaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kuitenkin 66 §:ssä tarkoitetun liikennöintiluvan haltijan vaatimuksesta kieltää 5 momentissa tarkoitettua ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen, jos siitä aiheutuu liikennöintiluvassa tarkoitettulle toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja

lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia ei-säännöllisen lentoliikenteen avulla.

69 §

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. (69 § kumotaan)

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 käytävissään 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 §

Lentotyölupa

Lentotyöhön vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentotyölupa. Lentotyöluvun saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Lentotyölupaa ei vaadita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai 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;

70 §

Lentotyölupa ja lentomiestien koulutus

Eriyislentotoiminnasta 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.

2) laskuvarjohyppylentoihin;
 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 mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvan haltijan toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lentotyö lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 4 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentotyö lupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaisesta toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

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. Jos lentotyöhön ei ole käytävissä 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 §

Lentokoulutuslupa

Lento- ja teoriakoulutukseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehistön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentokoulutuslupa. Lentokoulutusluvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytävissään lentokoulutuksen (71 § kumotaan)

turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentokoulustoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentokoulutusluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) lentokoulutusluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;

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. Lentokoulutuslupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, että tietynlaiseen lentokoulutukseen ei tarvita lentokoulutuslupaa, jos luvan hankkimiseen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarvetta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset matkustamomiehien koulutusorganisaation hyväksymisestä ottaen huomioon siviili-ilmailun lentomiestä 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. (73 § kumotaan)

136 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle

136 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumatta yhteisvastuussa vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu

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

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 ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

6) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus tai matkustamomiehistön terveydentilatodistus;

12) kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutukseen.

(13 kohta lisätään)

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 toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai

5) on muulla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä

14 luku

Lupia, *ilmoituksia* ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

(6 kohta kumotaan)

(12 kohta kumotaan)

13) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä.

143 §

Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen

Edellä 141 §:ssä tarkoitettulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa tai kieltää tämän toimiminen lentoturvallisuuden 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 mää-

tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä luvan haltijan kykyä tai halua noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen 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.

räyksistä, 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 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 tarkoitettujen hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa, luvan haltijalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

148 §

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 tarkoitettujen hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa, toiminnan harjoittajalle 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:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista; tai

5) luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

(uusi 2 momentti lisätään)

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

160 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Seuraavien ilmailutoimintaan 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 tarkoitettua lentotoimintaluvan haltija

174 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen taikka luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää tai rajoittaa siinä tarkoitettua toiminnan väliaikaisesti, jos:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) luvan myöntämisen tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa;

4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa ~~muiden~~ toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista; tai

(5 kohta kumotaan)

Jos tässä laissa tai tässä laissa tarkoitettussa EU-asetuksessa toiminnan harjoittamiseen ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja tällaisen ilmoituksen tekijä toimii edellä 1 momentissa tarkoitettulla tavalla, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräaikaisesti ilmoituksessa tarkoitettua toiminnan.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

160 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

(2 kohta kumotaan)

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

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaa- jaa koskevaa määräystä,

2) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi 10 §:n vastaisesti,

3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettuja alueita koskevaa kieltoa tai vaara- aluetta koskevaa rajoitusta,

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa tai 16 §:n 2 momentissa tarkoitetu- in tunnuksin taikka vastaavin ulkomaisin tunnuksin taikka joka on varustettu väärin tunnuksin,

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momen- tissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan unionin asetusten vastaavien, lentokelpoi- suuden hallintaa koskevien säännösten vastaisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevien EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännösten mukaan vaaditaan hyväksyntä,

8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n nojalla annettuja määräyksiä,

9) rikkoo 49 §:ssä luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kel- poisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

10) rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tä- hystäjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

12) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta il- man EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 63 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo täl- laisen luvan ehtoja,

13) harjoittaa 70–72 §:ssä tarkoitettua toi- mintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 ja 164 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suo- rittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellis- ta virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahin- gonkorvausvastuusta säädetään vahingonkor- vauslaissa.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudes- ta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nou- suvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa kos- kevaa määräystä,

2) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun käytettäväksi 10 §:n vastaisesti,

3) rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoi- tettuja alueita koskevaa kieltoa tai vaara- aluetta koskevaa rajoitusta,

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 7 §:n 1 momentin 2 kohdassa tai 16 §:n 2 momentissa tarkoitetu- in tunnuksin taikka vastaavin ulkomaisin tunnuksin taikka joka on varustettu väärin tunnuksin,

5) laiminlyö 20 §:ssä tai 36 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

6) käyttää tai luovuttaa ilma-aluksen toiselle ilmailuun 34 §:n 2 momentin tai Euroopan unionin asetusten vastaavien, lentokelpoi- suuden hallintaa koskevien säännösten vastaisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 42 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevi- en EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännösten mukaan vaadi- taan hyväksyntä,

8) käyttää ilma-alusta, joka ei täytä 44 §:n no- jalla annettuja määräyksiä,

9) rikkoo 49 §:ssä luvan hakijalle tai haltijalle säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä,

10) rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tä- hystäjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta,

11) rikkoo 59 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

(12 kohta kumotaan)

13) harjoittaa 70 ja 72 §:ssä tarkoitettua toi- mintaa ilman vaadittavaa lupaa tai ilmoitusta taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja tai ilmoituk-

tällaisen luvan ehtoja,

14) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 76 §:n mukaan sallittua lentopaikkaa tai aluetta,

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenteen turvallisuusviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,

17) rikkoo 100 §:n 1 momentissa säädettyä kieltoa liikkua tai oleskella lentoaseman erällä alueilla,

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaitain (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa,

19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,

20) toimii poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa säädetyn vastaisesti,

21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä,

22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,

23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä,

24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä,

on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

2) 47 §:ssä tarkoitettujen matkustamomiestien kelpoisuustodistuksen myöntäminen ja merkin-antajan hyväksyntä;

senvaraista toimintaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä.

14) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 76 §:n mukaan sallittua lentopaikkaa tai aluetta,

15) pitää lentopaikkaa ilman 82 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 84 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikkoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

16) rikkoo 88 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Liikenteen turvallisuusviraston asettamaa lentopaikan käytön kieltoa tai rajoitusta,

17) rikkoo 100 §:n 1 momentissa säädettyä kieltoa liikkua tai oleskella lentoaseman erällä alueilla,

18) käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaitain (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa,

19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,

20) toimii poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa säädetyn vastaisesti,

21) rikkoo 157 §:ssä tarkoitettuja ilmailun ympäristövaikutuksia koskevia määräyksiä,

22) rikkoo 158 §:ssä säädettyä laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä koskevaa kieltoa taikka velvollisuutta lentoesteluvan hankkimiseen, lentoesteen merkitsemiseen ja muutosten ilmoittamiseen,

23) rikkoo 159 §:ssä tarkoitettua rajoitusta, josta säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä tai kieltoa koskevissa päätöksissä,

24) rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä,

on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikkomuksesta* sakkoon.

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

2) 47 §:ssä tarkoitettujen *päätökset lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta ja matkustamomiestien kelpoisuustodistuksesta ja terveydentilatodistuksesta* ja merkin-antajan hyväksyntä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
201 .

19.

Laki**joukkoliikennelain 12 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan joukkoliikennelain (869/2009) 12 §:n 3 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1503/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

12 §

12 §

*Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset**Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset*

Seudullinen kunnallinen viranomainen myöntää luvan yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Seudullisia kunnallisia viranomaisia ovat:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
 Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;

Seudullinen kunnallinen viranomainen myöntää luvan yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Seudullisia kunnallisia viranomaisia ovat:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien muodostamalla alueella

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

20.

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 säädettyin poikkeuksin.

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on *liikenteen palveluista annetun lain (/) V osan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitettu *liikenneasioiden rekisteri*. Tenon kalastusveneiden rekisteröintiin sovelletaan *liikenteen palveluista annettua lakia*, jäljempänä 15–17 §:ssä säädettyin 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. Veneen omistajan on esitettävä selvitys veneen rekisteröintioikeutta koskevista seikoista.

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii *liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa* tarkoitettuna sopimusrekisteröijänä, joka hoitaa *kyseisen 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 XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

21.

Laki

kalastuslain 95 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kalastuslain (379/2015) 95 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

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.

Ehdotus

95 §

Kalataloushallinnon rekisterien pitäjien oikeus saada tietoja viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada kalastus- ja liikenneasioiden rekisteriä pitäviltä viranomaisilta kalastus- ja liikenneasioiden rekisteriin rekisteröityjä kalastusaluksia ja niiden omistajia sekä haltijoita koskevat tiedot, jotka ovat välttämättömiä 93 §:ssä säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

22.

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 ovat 5 § laissa 1096/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, ajoneuvoliikennerekisteriin merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

6 §

Maksun määrä ja perusteet

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.

5 §

Maksun määrä ja perusteet

Maksun määrä on 2,20 euroa jokaisesta maksukauden aikana katsastustoimipaikalla suoritetusta, *liikenneasioiden rekisteriin* merkitystä katsastuksesta ja jälkitarkastuksesta.

6 §

Maksun määrä ja perusteet

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 perustella.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

23.

Laki**kaupunkiraideliikenteestä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kaupunkiraideliikenteestä annetun lain (1412/2015) 2 ja 8 §, sekä *muutetaan* 1 ja 3 §, 4 §:n otsikko ja 3 momentti, 5 §:n otsikko ja 1- 4 momentti, 6 §:n otsikko ja 1 momentti, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 9-10 §, 12 §:n 2 momentin 2 kohtaa, 13 §:n 2 momentin 1 ja 4 kohta ja 3 momentti, 15 §:n 1 momentti, 16 §:n 2 momentti, 17 §:n 1 momentti, 18 §, 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 hallintaan, jollei muussa laissa toisin säädetä. Rataverkon hallinnalla tarkoitetaan tässä laissa metro- tai raitiorataverkon rakentamista, kunnossapitoa ja hallinnointia. 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 tai yhteisöä, joka harjoittaa liikennettä metrorataverkolla 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 riski-

en 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 liikenneturvallisuustehtäviin määrätty henkilöt täyttävät säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja ovat ammatillisesti päteviä;

5) toiminnanharjoittaja on riittävän vakavarainen niin, että se kykenee tiedossa olevien seikkojen perusteella arvioiden täyttämään vähintään vuoden ajan todelliset ja odotetavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) toiminnanharjoittajalla on toiminnan harjoittamista varten riittävä vastuuvakuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

4 §

Toiminnanharjoittajaa koskevat tarkemmat vaatimukset ja rajoitukset

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.

3 §

Rataverkon haltijaa koskevat vaatimukset

Rataverkon haltijan on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1) rataverkon haltijalla on oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;

2) rataverkon haltijan on osoitettava, että se 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 odotetavissa olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

6) 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 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdosta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdosta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan rataverkon haltijan liikkeenjohtosta vastaavana henkilönä.

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö täyttää 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua 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 1 momentin 5 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 §

Toiminnanharjoittajan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Toiminnanharjoittajan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettuun toimintaan kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. 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, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten 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

5 §

Rataverkon haltijan velvollisuus ilmoittaa toiminnastaan

Rataverkon haltijan on tehtävä harjoittamastaan tässä laissa tarkoitettuun toimintaan kirjallinen ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. 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, sakkorekisteristä, ulosottorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten 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. Toiminnanharjoittajien on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä.

Liikenteen turvallisuusviraston 3 momentin nojalla määräämät metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteet.

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

Tässä laissa tarkoitetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Rataverkon haltijan 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 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 tarkoitetussa liikenneturvallisuustehtävässä. Sen jälkeen liikenneturvallisuustehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Toiminnanharjoittajalla on oikeus siirtää

(8 § kumotaan)

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 säädetyt kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrättyt 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.

10 §

Kaupunkiraideliikennerekisteri

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.

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 aputoiminimi, osoite- ja muut yhteystiedot sekä rataverkon haltijan 5 §:n nojalla antamassaan ilmoituksessa ilmoittamat muut tiedot.

Rataverkon haltijan 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 tarkoite-

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

tuista tiedoista ja niiden toimittamisesta.

12 §

Valvonta

Virasto valvoo:

2) rataverkon haltijan ja liikenteenharjoittajan 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, 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 metroliiikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Velvollisuudesta ilmoittaa onnettomuuksista ja vaaratilanteista Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään turval-

12 §

Valvonta

Virasto valvoo:

2) rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmien vaatimuksenmukaisuutta ja suorituskykyä;

13 §

Viranomaisvalvonnan suorittaminen

Virastolla on valvontatehtävän hoitamiseksi oikeus:

1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa ja, jos se on valvonnan suorittamiseksi perusteltua, rataverkon haltijan, 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 tarkoitettujen toiminnanharjoittajan on sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä tietoonsa tulleista vakavista onnettomuuksista ja muista kuin yleiseltä merkitykseltään vähäisistä metroliiikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

lisuustutkintalaissa.

16 §

Onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan tiedon käyttö

Toiminnanharjoittaja ei saa kohdella syrjivästi palveluksessaan olevaa työntekijää tai muuta henkilöä, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

17 §

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.

18 §

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.

Toiminnanharjoittajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

19 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehoskeinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä

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 valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

19 §

Liikenteen turvallisuusviraston oikeus tehoskeinoihin ja toiminnan harjoittamisen kieltäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä rataverkon haltijan korjaamaan virheensä tai

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 uhkasakko-laissa (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.

21 §

Vuosimaksu

Toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kaupunkiraideliikenteen 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 viranomais-tehtävistä.

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 §

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 uhkasakko-laissa (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 vuosittain. 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 ylläpitämän 10 §:ssä tarkoitetun rekisterin ja liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun rekisterin pitämisestä ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomais-tehtävistä.

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

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 keskeyttämisuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, voidaan jättää tuomitsematta rangaistukseen samasta teosta.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästi rattijuopumuksesta, junaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle, kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja liikennepaosta tieliikenteessä säädetään rikoslain 23 luvussa. Rangaistus kuolemantuottamuksesta, törkeästi kuolemantuottamuksesta, vammantuottamuksesta ja vaaran aiheuttamisesta säädetään rikoslain 21 luvussa.

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.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

24.

Laki**kiinnityksestä ilma-alukseen annetun lain 1 ja 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan kiinnityksestä ilma-aluksiin annetun lain (211/1928) 1 §:n 1 momentti ja 3 §, sellaisena 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.

3 §

Kiinnitystä ilma-aluksiin koskevat asiat käsittelee se viranomaisena, 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.

1 §

Ilma-alus, joka on Suomessa rekisteröity tai merkitty *liikenneasioiden rekisterin* liitteeseen, voidaan kiinnittää rahamääräisen sitoumuksen täyttämisen vakuudeksi.

3 §

Kiinnitystä ilma-aluksiin koskevat asiat käsittelee se viranomaisena, joka pitää *liikenneasioiden rekisteriä*. Merkinnät näissä asioissa on tehtävä sanottuun rekisteriin tai, kun on kysymys *liikenneasioiden rekisterin* liitteeseen merkitystä aluksesta, rekisterin liitteeseen. Jos liitteeseen merkitty alus rekisteröidään, on siihen vahvistetusta kiinnityksestä liitteeseen tehty merkintä siirrettävä *liikenneasioiden rekisteriin*.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

25.

Laki**laivansännistöyhtiön ja laivansännän verottamisesta annetun lain 1 ja 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivansännistöyhtiön ja laivansännän verottamisesta annetun lain (273/1983) 1 ja 6 §:n 2 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 §

Liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustaman laivansännistöyhtiön, jonka käyttöomaisuuteen kuuluu yksi kauppamerenkulkuun käytettävä Suomessa alusrekisteriin merkitty alus, sekä tällaisen yhtiön laivansäntien verottamisessa noudatetaan tämän lain säännöksiä.

6 §

 Lakia sovelletaan niihin liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustamiin laivansännistöyhtiöihin, jotka on perustettu ja joille kuuluva alus on merkitty alusrekisteriin laivansäntien nimiin vuonna 1983 tai sen jälkeen.

1 §

Liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustaman laivansännistöyhtiön, jonka käyttöomaisuuteen kuuluu yksi kauppamerenkulkuun käytettävä Suomessa *liikenneasioiden rekisteriin* merkitty alus, sekä tällaisen yhtiön laivansäntien verottamisessa noudatetaan tämän lain säännöksiä.

6 §

 Lakia sovelletaan niihin liiketoimintaa harjoittavien yhteisöjen perustamiin laivansännistöyhtiöihin, jotka on perustettu ja joille kuuluva alus on merkitty *liikenneasioiden rekisteriin* laivansäntien nimiin vuonna 1983 tai sen jälkeen.

 Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

26.

Laki
laivavarustelain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarustelain (1503/2011) 11 § 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

11 §

*Tekninen keksintö**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 Suomen liikenneasioiden rekisteriin siirrettävään alukseen.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXXkuuta 201X.

27.

Laki

laivaväen luetteloinnista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväen luetteloinnista annetun lain (1360/2006) 3 §:n 1 momentin 5 kohta ja 5 - 8 §, sellaisina kuin niistä ovat 5, 7 ja 8 § laissa 1334/2009 ja 6 § osaksi laeissa 1334/2009 ja 1689/2009, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

5) merimiesluettelolla luetteloa aluksella työskentelevien henkilöiden merimiestoimista.

5 §

Merimiesluettelo

Laivaväen palvelussuhteita koskevien tietojen luotettavaa rekisteröintiä varten Liikenteen turvallisuusvirasto pitää merimiesluetteloa suomalaisessa aluksessa työskentelevien henkilöiden merimiestoimista.

Jos Suomen kansalainen haluaa merimiesluetteloonsa merkittäväksi tietoja sellaisista merimiestoimistaan, joita siihen ei 2 §:n mukaan muuten ilmoiteta, hänen on esitettävä niistä luotettava selvitys Liikenteen turvallisuusvirastolle.

6 §

Merimiesluetteloon tallennettavat tiedot

Laivanisännän on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle merimiesluetteloon tallennettavaksi seuraavat tiedot:

- 1) merimiestoimeen otetun henkilön henkilötiedot, mukaan lukien henkilötunnus;
- 2) toimi aluksella;
- 3) työ- tai virkasuhteeseen taikka muuhun sopimussuhteeseen perustuvan merimiestöimen alkamisaika;
- 4) tieto henkilön siirtymisestä saman työnantajan alukselta toiselle alukselle taikka henkilön siirtymisestä samassa aluksessa toiseen merimiestoimeen;
- 5) tieto henkilön merimiestöimen päättymi-

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

(5 kohta kumotaan)

(5 § kumotaan)

(6 § kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

sestä aluksessa tai sen keskeytymisestä vuosiloman, sairauden, lomautuksen, vastikevapaan tai muun sellaisen syyn takia työ- tai virkasuhteen kuitenkin jatkuessa;

6) tieto henkilön merimiestoimen jatkumisesta 5 kohdassa tarkoitetun keskeytyksen jälkeen; sekä

7) tieto merimiestoimeen otetun henkilön työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen päättymisestä.

Liikenteen turvallisuusviraston on 1 momentissa tarkoitetut tiedot saatuaan ilman aiheetonta viivytystä merkittävät ne merimiesluetteloon.

Liikenteen turvallisuusvirasto merkitsee merimiesluetteloon annetut pätevyyskirjat ja kelpoisuustodistukset.

7§

(7 § kumotaan)

Laivanisännän ilmoitusvelvollisuuden toteuttaminen

Laivanisännän tai hänen edustajansa on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 6 §:ssä tarkoitetut tiedot viivyttämättä, kuitenkin viimeistään 14 päivän kuluttua työ- tai virkasuhteen taikka muun sopimussuhteen alkamisesta, päättymisestä taikka 6 §:n 1 momentin 4–6 kohdassa tarkoitetusta tapah- tumasta.

Liikenteen turvallisuusviraston suostumuk- sella merimiesten meripalveluaikoja koskevat ilmoitukset saadaan kuitenkin antaa virastolle kuukausittain. Sisäliikenteen uiton osalta ilmoitukset saadaan antaa purjehduskausit- tain. Ilmoitukset saadaan toimittaa virastolle sähköisesti.

8 §

Merimiesluetteloon sisältyvien tietojen käsit- tely (8 § kumotaan)

Merimiesluetteloon sovelletaan viranomais- ten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Merimiesluetteloon sisältyvän henkilötiedon käsittelyyn ja rekisteröidyn oikeuksiin sovelletaan, mitä henkilötietolai- sa säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus periä maksu merimiesluettelosta annettavista otteista. Maksun määräämisessä noudatetaan valtion maksuperustelakia (150/1992). Hen- kilöä 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.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Merimiesluetteloon rekisteröidyt tiedot säilytetään 50 vuotta tiedon rekisteröinnistä.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

28.

Laki**laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 9 §:n 4 momentti, sekä *muutetaan* 3 §:n 1 momentin 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 palveluista annetun lain IV osan 3 luvun 3 §:ssä (/)* tarkoitettua lääkäriä;

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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

29.

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, 15–21 §, 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, 15 §:n 1 – 4 momentti ja 6 – 8 momentti, 16 –19 §, 21 §, 22 §:n 2 momentti, 33 §:n 2 momentti ja 39 §:n 1 momentin 5 kohta laissa 95/2013 ja 20 § laissa 878/2014, sekä *muutetaan* 1 §:n 1 momentti, 2 luvun otsikko, 5 §:n 4 momentti ja 33 §:n otsikko, sellaisena kuin ne ovat laissa 95/2013 ja 41 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 878/2014, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta.

3 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Laivaväen luetteloinnista annetussa laissa (1360/2006) säädetään merimiesluettelosta.

Radiotaajuuksista ja telelaitteista annetussa laissa (1015/2001) säädetään alusten radioasemien käyttämiseen liittyvistä pätevyystodistuksista ja radioviestinnän kelpoisuustodistuksista.

2 luku

Aluksen miehitys, laivaväen pätevyys ja vahdinpito

5 §

Turvallinen miehitys

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä huvialuksen, vuokraveeneen ja kotimaanliikenteessä liikennöivän aluksen miehityksestä ja siihen liittyvistä laivaväen pätevyysvaatimuksista.

15 §

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään aluksen miehityksestä ja vahdinpidosta.

3 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

(3 momentti kumotaan)

(4 momentti kumotaan)

2 luku

Aluksen miehitys ja vahdinpito

5 §

Turvallinen miehitys

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä huvialuksen, vuokraveeneen ja kotimaanliikenteessä liikennöivän aluksen miehityksestä.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja radioaseman käyttäjän pätevyystodistus*

Aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädetty pätevyys. Osoitetusta pätevyydestä annetaan pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus. (1 momentti kumotaan)

Konepäälylystään kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseen oikeuttava pätevyyskirja. (2 momentti kumotaan)

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. (3 momentti kumotaan)

Liikenteen turvallisuusvirasto määrittää tarkemmin alueet ja olosuhteet, joilla radioaseman käyttöön oikeuttavat pätevyyskirjat ovat vaatimuksena ja hyväksyy aluskohtaiset pätevyysvaatimukset. (4 momentti kumotaan)

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajan-
kirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja. (6 momentti kumotaan)

Jos suomalainen alus on rahdattu ulkomaille käytettäväksi Euroopan talousalueeseen 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. (7 momentti kumotaan)

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 (8 momentti kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 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 lisäpätevyystodistuksen 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, kalastusalusdirektiivin 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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 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 perehdyttämiskaatimuksista 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 uusittaessa pätevyyskirjan tai lisäpätevyysto-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

distuksen 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 tarkoitettulla tavalla rikkoo merenkulkua koskevia säännöksiä tai määräyksiä tai muulla tavalla vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Rajavartiolaitoksen, poliisin tai Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus, jos on syytä epäillä, että henkilö on tehtävää hoitaessaan syylistynyt 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 kelpoisuustodistuk-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

sen 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 tarkoitetun päätöksen 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 viipymättä palautettava pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus tai kelpoisuustodistus, jos sitä ei perueteta 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 määräys-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

ten 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 pämiseksi muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antamien pätevyyskirjojen sekä lisäpätevyytödistusten tunnustamisesta ja tunnustamisen peruuttamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sallia merenkulkijan työskennellä suomalaisella aluksella enintään kolmen kuukauden ajan ilman tunnustettua pätevyyskirjaa tai lisäpätevyytödistusta, jos merenkulkijalla on voimassa oleva STCW-yleissopimuksen sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen myöntämä yleissopimuksen määräysten mukaisesti annettu, kyseiseen toimeen oikeuttava pätevyyskirja tai lisäpätevyytödistus, jonka tunnustamista on haettu, ellei työskentely vaaranna alusta, ympäristöä tai ihmishenkiä.

22 §

Todistusten ja asiakirjojen säilyttäminen ja esittäminen

Alkuperäinen pätevyyskirja, lisäpätevyytödistus ja kelpoisuustodistus on säilytettävä siinä aluksessa, jossa mainitun asiakirjan saanut toimii. Pätevyyskirjan, lisäpätevyytödistuksen 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 §

33 §

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat sekä toimitettavat ilmoitukset

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava STCW-yleissopimuksessa ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivissä edellytetyt ilmoitukset IMO:lle, Euroopan komissiolle, Euroopan unionin jäsenmaille tai muille STCW-yleissopimuspuolille. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

39 §

Merenkulkurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

4) rikkoo 15 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

5) rikkoo 22 §:ssä säädetyn miehitystodistuksen, pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen tai esittämisvelvollisuuden

7) rikkoo 24 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä;

6 luku

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

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.

(2 momentti kumotaan)

(4 kohta kumotaan)

(5 kohta kumotaan)

(7 kohta kumotaan)

6 luku

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

41 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen 28 §:ssä tarkoitetun todistuskirjan peruuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä XXXXXkuuta 201X.

30.

Laki**liikennevakuutuslain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain (460/2016) 2 §:n 7 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) rekisterillä ajoneuvoliikennerekisteristä
annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajo-
neuvoliikennerekisteriä;

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) rekisterillä liikenteen palveluista anne-
tussa laissa (/) tarkoitettua liikenneasioiden
rekisteriä;

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

31.

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 se on laissa 74/2015, sekä
lisätään 2 §:n 1 momenttiin 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 järjestelystä;*

(uusi 8 a kohta lisätään)

8 a) *huolehtia sille annettujen liikenteen hinnoitteluun liittyvien tehtävien hoitamisesta;*

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

32.

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 Suomen *liikenneasioiden rekisteriin*, 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

33.

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 luku, 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 4 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 234/1995, 10 luvun 6 ja 8 §:n 1 momentti laissa 421/1995, 15 luvun 24 §:n 1 momentti laissa 264/2013 sekä 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, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

I OSA

I OSA

ALUS

ALUS

1 Luku

1 Luku

Alusta koskevat yleiset säännökset

Alusta koskevat yleiset säännökset

1 §

1 §

Aluksen kansallisuus

Aluksen kansallisuus

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä muu kuin 1 momentissa tarkoitettu alus suomalaiseksi, jos:

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.

4) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen *liikenneasioiden rekisteriin*.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä muun kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitettun aluksen suomalaiseksi, jos:

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;

2) alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi kun se on rekisteröitynä Suomen *liikenneasioiden rekisteriin*;

2 §

2 §

Aluksen rekisteröinti

Aluksen rekisteröinti

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kaupamerenkulkuun, tulee olla merkitty alusrekisteriin alusrekisterilain (512/93) mukaisesti

Suomalaisen aluksen, jota käytetään kaupamerenkulkuun, tulee olla merkitty *liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ti.

annetun lain (/) mukaisesti.

4 §

4 §

*Aluksen kotipaikka**Aluksen kotipaikka*

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka on se tämän maan satamapaikka, joka alusrekisteriin on omistajan ilmoituksen mukaan sellaiseksi merkitty.

Suomessa rekisteröidyn aluksen kotipaikka on se tämän maan satamapaikka, joka *liikenneasioiden rekisteriin* on omistajan ilmoituksen mukaan sellaiseksi merkitty.

6 §

6 §

*Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa**Saannon pysyvyys kaksoisluovutuksessa*

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovutus tapahtui, on saanut saantonsa alusrekisteriin merkityksi, on aikaisempi luovutus tehoton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vastaan.

Jos joku luovuttaa aluksen tai laivaosuuden useammalle ja se, jolle jälkimmäinen luovutus tapahtui, on saanut saantonsa *liikenneasioiden rekisteriin* merkityksi, on aikaisempi luovutus tehoton häntä kohtaan, jos hänen saantonsa tapahtui vilpittömässä mielessä ja vastiketta vastaan.

2 luku

2 luku

Aluksen rekisteröinti

Aluksen rekisteröinti

1 §

1 §

Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekisteriin

Aluksen rekisteröinti liikenneasioiden rekisteriin

Aluksen rekisteröinnistä säädetään alusrekisterilaissa.

Aluksen rekisteröinnistä säädetään *liikenteen palveluista annetussa laissa*.

4 luku

4 luku

*Aluksen takavarikko**Aluksen takavarikko*

1 §

1 §

*Soveltamisala**Soveltamisala*

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Suomen alusrekisteriin tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

Luvun säännöksiä sovelletaan alukseen, joka on merkitty Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* tai vastaavaan ulkomaiseen rekisteriin.

II OSA

II OSA

VARUSTAMO

VARUSTAMO

5 luku

5 luku

*Laivanisännistöyhtiö**Laivanisännistöyhtiö*

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 isännistöimintaan 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 alusterkisteristä.

III OSA

VASTUU

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

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, kun kaksi tai useampi sopivat kauppamerenkulun harjoittamisesta laivanisännistöyhtiön muodossa omistamallaan yhdellä *liikenneasioiden rekisteriin* merkityllä aluksella.

14 §

Laivanisännän vastuu

Laivaosuuden siirtäjä vastaa kolmannelle henkilölle isännistöimintaan 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*. 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*.

III OSA

VASTUU

10 a luku

Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta

6 §

Suomalaista alusta koskeva vakuuttamisvelvollisuus

Suomen *liikenneasioiden rekisteriin* 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

Voimassa oleva laki

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 tarkoitettua vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettussa 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 tarkoitettua vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobien yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

IV OSA

SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen

Ehdotus

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 liikenneasioiden rekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen 6 §:ssä tarkoitettua vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettussa 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 tarkoitettua vakuutuksen tai vakuuden voimassaolosta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa todistuksen vakuutusvelvollisuuden täyttämistä, jos alusta ei ole rekisteröity missään Nairobien yleissopimuksen osapuolena olevassa valtiossa.

IV OSA

SOPIMUS KULJETUKSESTA MERITSE

15 luku

Matkustajien ja matkatavaran kuljetus

24 §

Vakuutusta tai vakuutta koskeva todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta Suomen liikenneasioiden rekisteriin merkityn aluksen rekisteröidylle omistajalle todistuksen merten matkustajaliikenteen harjoittajan vastuusta onnettomuustapauksessa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 392/2009, jäljempä-

Voimassa oleva laki

sen (EY) N:o 392/2009, jäljempänä *Ateena-asetus*, 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 §

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 kuluttajan-suojalainsäädännön noudattamista säädetään erikseen.

27 §

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 §

Muutoksenhaku Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen

Liikenteen turvallisuusviraston 27 §:n no-

Ehdotus

nä Ateena-asetus, 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 § kumotaan)

(27 § kumotaan)

(28 § kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

jalla tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölais-
sa (586/1996) säädetään.

Päätös voidaan panna heti täytäntöön, vaika se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätök-
sessä ole toisin määrätty tai ellei muutoksen-
hakuviranomainen toisin määrää.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

34.

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 *liikenneasioiden rekisterissä*.

4) työntekijän palveluasema kalenterikuukauden päättyessä Liikenteen turvallisuusviraston pitämässä *liikenneasioiden rekisterissä*.

Tämä laki tulee voimaan --- päivänä ---kuuta

35.

Laki**meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 865/2014, ja 14 §:n 2 momentin 6 kohta, sellaisena kuin se on laissa 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:

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä 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 *liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan --- päivänä ---kuuta

36.

Laki**merityösopimuslain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan merityösopimuslain (756/2011) 3 §:n 5 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1449/2016, seuraavasti:*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Työsopimuksen muoto ja sisältö**Työsopimuksen muoto ja sisältö*

Jos työntekijä siirtyy sopimuksen voimassaoloaikana aluksesta toiseen, siirtymisestä on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle siten kuin laivaväen luetteloinnista annetussa laissa (1360/2006) säädetään.

Jos työntekijä siirtyy sopimuksen voimassaoloaikana aluksesta toiseen, siirtymisestä on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle siten kuin *liikenteen palveluista annetussa laissa (/)* säädetään.

Tämä laki tulee voimaan --- päivänä ---kuuta

37.

Laki**nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 9 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 9 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1720/2015, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

9 §

9 §

*Verottomuus ja maksuttomuus**Verottomuus ja maksuttomuus*

Valmisteverottomia ja huoltovarmuusmaksuttomia ovat sen lisäksi, mitä valmisteverotuslaissa säädetään:

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 kalastusala on merkitty Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan täytäntöönpanosta annetun lain (1139/1994) nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettuun kalastusala rekisteriin, merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetussa laissa (690/2010) tarkoitettuun kalastusala rekisteriin tai vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) mukaiseen vesikulkuneuvorekisteriin taikka näitä vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun kalastusala rekisteriin; 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; kalastusalusten polttoaineet ovat kuitenkin verottomia siltä osin kuin niitä käytetään kaupalliseen kalastukseen edellyttäen, että kalastusala on merkitty Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan täytäntöönpanosta annetun lain (1139/1994) nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitettuun kalastusala rekisteriin, merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetussa laissa (690/2010) tarkoitettuun kalastusala rekisteriin tai liikenteen palveluista annetun lain (/) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin taikka näitä vastaavaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädännössä tarkoitettuun kalastusala rekisteriin; 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

38.

Laki**pelastuslain 89 ja 90 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan pelastuslain (379/2011) 90 §:n 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

89 §

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;

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, yksilöinti-

Ehdotus

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 V osan 2 luvun mukaiset liikenneasioiden rekisteriin sisältyvät tiedot, jotka ovat välttämättömiä pelastusviranomaisen lakisäätteisten tehtävien hoitamiseksi;

90 §

Oikeus saada tietoja väestönsuojelutehtäviä varten

Pelastusviranomaisella sekä liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä evakuointia ja muuta väestönsuojelua varten saada maksutta liikenteen palveluista annetun lain (/) V osan 1 luvun 1 §:n mukaisesti rekisteristä tarpeellisia tietoja:

1) ajoneuvon omistajista tai haltijoista;

2) luonnollisista henkilöistä, jotka ovat hakenneet 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; sekä

5) ajoneuvon teknisistä tiedoista, yksilöintitiedoista ja kaupallisista tiedoista.

titiedoista ja kaupallisista tiedoista

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

39.

Laki**polttoainemaksusta annetun lain 2 ja 18 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 95/2013, 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 soveltuvin osin, mitä *liikenteen palveluista annetussa lain V osassa (/)* säädetään.

18 §

18 §

*Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen**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, 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, mitä *liikenteen palveluista annetussa lain V osan 3 luvussa (/)* säädetään.

 Tämä laki tulee voimaan --- päivänä ---kuuta
 .

40.

Laki**rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 59 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain (1664/2009) 59 §:n 4 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

59 §

59 §

*Siirtymäsäännökset**Siirtymäsäännökset*

Ennen 1 päivää tammikuuta 2013 koulutuksensa aloittaneella liikenneturvallisuustehtävässä toimivalla on oltava kelpoisuuskirja tai lupakirja ja lisätodistus viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2017.

Liikenneturvallisuustehtävässä toimivalla on oltava kelpoisuuskirja viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018. Ennen 1 päivää tammikuuta 2013 koulutuksensa aloittaneella kuljettajalla on oltava lupakirja ja lisätodistus viimeistään 29 päivänä lokakuuta 2018.

Tämä laki tulee voimaan 31.12.2017.

41.

Laki**rautatiekuljetuslain 8 a §:n kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan rautatiekuljetuksesta annetun lain (1119/2000) 8 a § sellaisena kuin se on muutettuna lailla 843/2009.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

8 a §

(8 a § kumotaan)

Yhteisö säännökset rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista

Rautatieyrityksen toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (rautatievastuuasetus).

Rautatievastuuasetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshäilyliikenteessä.

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.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

42.

Laki**rautatielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 momentin 19 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 73 a §:n otsikko ja 73 a §:n 1 ja 2 momentti, sellaisena kuin ne ovat laissa 1394/2015, ja 81 § sellaisena kuin se on laissa 939/2013, sekä

kumotaan 3 § ja 10 - 15 §, sellaisena kuin ne ovat laissa 1394/2015, sekä 68 §, 69 §:n 5 momentti ja 94 §:n 2 momentti, 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;

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 liikenneasioiden rekisteriin;

3 §

(3 § kumotaan)

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 toimilupa;

3) sille on myönnetty aiottua liikennöintiä varten 26 §:n mukaisesti tarvittava ratakapasiteetti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa 30 §:ssä tarkoitetun rataverkon käyttösopimuksen; ja

5) tässä laissa tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt 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 vastuuva-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

kuutus tai muu sitä vastaava järjestely.

10 §

(10 § kumotaan)

Toimilupa

Rautatieyrityksellä on oltava ministeriön myöntämä toimilupa tai muualla Euroopan talousalueella myönnetty toimilupa rautatie liikenteen 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 sosiaaliturvamaksuista;
- 7) toiminnasta saatavista tuloistaan ja siitä aiheutuvista menoistaan mukaan lukien rautateiden liikkuvan kaluston, rakennusten, rakennelmien sekä maa-alueiden hankinnasta johtuvat menot;
- 8) 90 §:ssä tarkoitettusta 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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Liikenne- ja viestintäministeriön on myönnettävä toimilupa Suomeen sijoittautuneelle rautatieyritykselle rautatieliikenteen harjoittamiseen, jos:

1) hakija on toimittanut kaikki 11 §:ssä tarkoitetut 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 tarkoitetun ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen, kun hakijalla on tarvittavat tiedot ja kokemus rautatieliikenteen turvalliseen harjoittamiseen ja sen valvontaan hakeuksen 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 liiketoimintakieltoon;

2) liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö on hakenut yksityishenkilön velkajärjestelyä annetun lain (57/1993) mukaista velkajärjestelyä; tai

3) hakijalla on toiminnastaan aiheutuneita

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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.

13 §

(13 § kumotaan)

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 rautatieyritys 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 toimintansa 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 rautatieyritys sille tässä laissa tai tämän lain nojalla rautatieliikenteen harjoittamista varten asetettuja velvoitteita, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei velvoitteita noudateta.

14 §

(14 § kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**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 varattava 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 rautatieliikenteen harjoittamisen jatkamiseen ei saa kuitenkaan antaa, jos toiminnan jatkaminen voi vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Ministeriö voi peruuttaa toimiluvan kokonaan tai määräajaksi, jos luvan haltija on ministeriön huomautuksesta huolimatta rikkonut vakavasti ja toistuvasti toimiluvassa asetettuja ehtoja tai rautatieliikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Jos rikkomukset ovat vähäisiä, ministeriö voi antaa luvan haltijalle varoituksen.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyri-
tys, 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 tarkoitettuna 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 §

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 rajoi-

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyri-
tys, jolla on *Liikenteen turvallisuusviraston liikennekaaren II osan 5 luvun 3 §:n nojalla* myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää *liikennekaaren II osan 5 luvun 1 §:ssä* rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos *liikennekaaren II osan 5 luvun 1 §:ssä* säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

35 §

Koulutuspalvelujen tarjoaminen

Liikenteen palveluista annetun lain (xxx/2017) xx §:ssä tarkoitettuna 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 § kumotaan)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tuksista;

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 rautatieyhtiöksen on saatuaan tässä momentissa tarkoitettut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönotolupaa 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 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.

69 §

(69 § 5 momentti kumotaan)

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

73 a §

73 a §

*Sääntelyelimen ja muiden viranomaisten välinen tietojen vaihto ja yhteistyö**Sääntelyelimen ja Liikenteen turvallisuusviraston välinen tietojen vaihto ja yhteistyö*

Voimassa oleva laki

Sääntelyelimen 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.

Sääntelyelin 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 sääntelyelimelle 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 valmiussuunnittelun järjestämisestä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

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

Ehdotus

Sääntelyelimen on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoa rautatiemarkkinadirektiivin mukaisena *toimilupaviranomaisena toimivan sekä 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

Turvallisuustodistuksen tai -luvan 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 säätää tarkemmin* poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen *edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä*.

(2 momentti kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sekä 15 luvussa tarkoitettua valvontaa varten.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

43.

Laki**rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §:n 3 ja 5 kohdat, sekä *muutetaan* 4 §:n 6 kohta 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

Kuljettajalle määrätään 40 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään

3) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 29 §:n 1 momentissa ja hän on muu kuin liikenteenharjoittaja,

5) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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;

5) taksikuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 23 §:ssä taikka

6) liikenteen palveluista annetun lain (/2017) IV osan 2 luvun 4 §:ssä

6) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) 17 §:n 2 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 201 .

44.

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, 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:

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;

5) taksi-, henkilö ja tavaraliikenteen osalta liikenteen palveluista annettua lakia (/);

6) taksiliikennelakia (217/2007);

(6 kohta kumotaan)

7) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia (693/2006);

(7 kohta kumotaan)

11 §

11 §

*Tiedoksianto**Tiedoksianto*

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, rikesakkomääräys liitteineen voidaan lähettää rikkomukseen syyllystyneelle postitse hänen ilmoittamaansa tai ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikenne rikkomus, 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.

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 liikenne rikkomus, 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 §

17 §

*Rikesakkomääräyksen lähettäminen**Rikesakkomääräyksen lähettäminen*

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Rikesakkomääräys liitteineen lähetetään rikesakkomääräyksen saaneelle postitse ajoneuvoliikennerekisteristä 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 kuljettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljettavaksi.

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 kuljettavaksi. Määräykseen on merkittävä päivä, jona se on annettu postin kuljettavaksi.

23 §

23 §

*Kirjallinen huomautus**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 ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään osoitteeseen.

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 XX päivänä
XXXXXXkuuta 201X.

45.

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

Pääesikunnalla on 35 §:ssä tarkoitetun tehtävän hoitamiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tehtävien suorittamisen kannalta välttämättömät tiedot seuraavasti:

Pääesikunnalla 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 (xxx/2017) säädetystä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa tai 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 omistajaa tai haltijaa koskevia tietoja;

7) liikenteen palveluista annetussa laissa säädetystä liikenneasioiden rekisteristä liikennevälineen omistajaa tai haltijaa koskevia tietoja;

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

46.

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 1150/2009, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

24 a §

24 a §

*Onnettomuustietorekisterin tiedot**Onnettomuustietorekisterin tiedot*-----
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 IV osan 3 luvun 3 §:ssä I* tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot;

Tämä laki tulee voimaan ---päivänä ---kuuta .

47.

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:

Onnettomuustietorekisteriin talletetaan henkilön tunnistetietojen lisäksi onnettomuustutkinnassa tarpeellisiksi katsotut:

2) tiedot ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitetuista liikenne- rikoksista;

2) tiedot liikenne- rikos- tai sakko- rekisteristä;

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

48.

Laki**tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan tieliikennelain (267/1981) 6 a luku ja 105 a §, sellaisina kuin ne ovat laissa 401/2005 sekä *muutetaan* 63 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2011, ja 106 §, sellaisena kuin se on 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 ammatti-pätevyydestä annetussa laissa (273/2007), vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja taksinkuljettajien ammatti-pätevyydestä annetussa laissa (695/2009).

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta *liikenteen palveluista annetussa laissa (/2017)* ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

6 a luku

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja tieliikenteen valvontalaitteet

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 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) *mekaanisella ajopiirturilla* ajopiirturiasetuksen liitteen 1 mukaista valvontalaitetta;

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 myöntämisestä.

Ajopiirturikortteihin liittyvistä viranomais-tehtävistä Suomessa säädetään ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annetussa laissa (629/2004).

92 c §

(92 c § kumotaan)

Ajopiirturikorttien myöntäminen

Korjaamokortti myönnetään 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 tarkoitettun ajoneuvon ajo-oikeus;

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2) jolla on ajopiirturiasetuksen 14 artiklan 3 kohdan mukainen vakituinen 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 14 artiklan 4 kohdan d alakohdassa säädetyllä tavalla.

Yrityskortti myönnetään hakijalle, joka on merkitty Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallituksen ylläpitämään yritys- ja yhteisötietojärjestelmään.

Valvontakortti myönnetään hakemuksesta valvontaviranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

92 d §

(92 d § kumotaan)

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan peruuttaa, 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 väärin 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-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

traktorissa, kun sitä käytetään luvanvaraisessa tavaraliikenteessä.

92 f §

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

(92 f § kumotaan)

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 tallentamista 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 §

Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä

(92 g § kumotaan)

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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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, 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 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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

säilyttää tiedot muuttumattomina vuoden 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 talletamat tiedot ja korjaamon 92 i §:n 1 momentin mukaisesti talletamat 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 viestintäministeriölle. Näin kerättyjä tietoja ei saa luvatta ilmaista sivulliselle.

92 l §

(92 l § kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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) tarkoitetun 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-, satama-, 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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät tiedot sekä muut tiedot rikkomuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi sekä ne tiedot rikkomuksista määrätystä 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 tarkoitetut tiedot 2 momentissa tarkoitetuille viranomaisille epäilyllä 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 tarvittaessa säätää menettelytavoista tietojen luovuttamiseksi ja pyytämiseksi.

105 a §

(105 a § kumotaan)

Ilmoitus Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle

Poliisi voi lähettää liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413 5 artiklassa tarkoitetun ilmoituksen Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Ilmoitus voidaan lähettää:

- 1) nopeusrajoituksen rikkomisesta;
- 2) turvavyön käyttövelvollisuuden noudattamatta jättämisestä;
- 3) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä;
- 4) rattijuopumuksesta ja törkeästä rattijuopumuksesta;
- 5) suojakypärän käytön laiminlyömisestä;
- 6) vain määrätyille ajoneuvoille sallittuja kaistoja osoittavien liikennemerkkien noudattamatta jättämisestä;
- 7) matkapuhelimen tai muun viestintävälineen kielletystä käyttämisestä ajon aikana.

Ilmoitus tulee lähettää sillä kielellä, jota ajoneuvon rekisteröintiä koskevassa asiakirjassa on käytetty, tai jollakin sen valtion virallisista kielistä, jonka rekisterissä ajoneuvo on. Ilmoitukseen tulee sisällyttää tieto:

- 1) tekoon tai laiminlyöntiin käytetystä ajoneuvosta;
- 2) tekopaikasta ja -ajasta;
- 3) epäilyistä liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta;
- 4) mahdollisesti seuraavasta rangaistuksesta sekä muista mahdollisista oikeudellisista seuraamuksista; sekä
- 5) liikenne rikoksen tai -rikkomuksen toteutamiseen käytetystä laitteesta.

Ilmoitus voi sisältää muitakin liikenne rikoksen tai -rikkomuksen tutkinnan ja seuraamusten täytäntöönpanon kannalta tarvittavia tietoja.

106 §

Ilmoitus liikenne rikosta koskevasta päätöksestä

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava ajoneuvoliikenne rekisteriin tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikenne rikoksen ja liikenne rikkomuksen 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 ajoneuvoliikenne rekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisu- ja päätös ilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään ajoneuvoliikenne rekisteriin. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikenne rikoksiin ja liikenne rikko-

106 §

Ilmoitus liikenne rikosta 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 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 päätös ilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään *liikenneasioiden rekisteriin*. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikenne rikoksiin ja liikenne rikkomuksiin liittyväs-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

muksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitus-
velvollisuudesta säädetään ajokorttilaissa
(386/2011)

tä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta
säädetään ajokorttilaissa (386/2011).

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

49.

Laki**ulosottomaksuista annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ulosottomaksuista annetun lain (34/1995) 2 §:n 4 momentti seuraavasti:*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 §

2 §

*Maksulajit**Maksulajit*

Ulosmitatun kiinteistön, määräalan, alusrekisteriin merkityn aluksen, ilma-aluksen, asunto- tai kiinteistöyhtiön osakkeen sekä autokiinnityslain 1 §:ssä mainittujen kiinnityskelpoisten ajoneuvojen ja työkoneiden pakkohuutokaupasta peritään taulukkomaksun lisäksi myyntimaksu.

Ulosmitatun kiinteistön, määräalan, *liikenneasioiden* rekisteriin merkityn aluksen, ilma-aluksen, asunto- tai kiinteistöyhtiön osakkeen sekä autokiinnityslain 1 §:ssä mainittujen kiinnityskelpoisten ajoneuvojen ja työkoneiden pakkohuutokaupasta peritään taulukkomaksun lisäksi myyntimaksu.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

50.

Laki**valmiuslain 79 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan valmiuslain (1552/2011) 79 §:n 4 momentti seuraavasti:*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

79 §

79 §

*Vesikuljetusten turvaaminen**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.

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 XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

51.

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 annetussa laissa (/2017) tarkoitetun rekisterinpitäjän on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tieliikenteen tietojärjestelmään sisältyvät tiedot.

 Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

52.

Laki**vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) 3-6 luku sekä 7 luvun 37 ja 38 § sellaisina kuin ne ovat laissa (424/2014).

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 luku

Rekisterin tietosisältö

14 §

(14 § kumotaan)

Rekisteröidyt

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) säädetään.

15 §

(15 § kumotaan)

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 §

(16 § kumotaan)

Rekisteriin talletettavat muut tiedot

Sekä luonnollisesta että oikeushenkilöstä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisteriin rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

- 1) 27 §:ssä tarkoitetusta tietojen luovuttamisen rajoittamisesta;
- 2) konkurssista, velkajärjestelystä ja yritys-saneerauksesta.

17 §

(17 § kumotaan)

Vesikulkuneuvoista ja moottoreista talletettavat 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 §

(18 § kumotaan)

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 Liiken-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

teen turvallisuusviraston oikeuksien turvaamiseksi. Tällaista tietoa saa käyttää ainoastaan rekisteröidyn, muun asianosaisen tai Liikenteen turvallisuusviraston oikeuksien turvaamiseksi.

19 §

(19 § kumotaan)

Henkilötietojen poistaminen rekisteristä

Vesikulkuneuvoon liittyvät henkilötiedot poistetaan rekisteristä kahden vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana vesikulkuneuvo on poistettu rekisteristä lopullisesti.

4 luku

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaanti-oikeudet

20 §

(20 § kumotaan)

Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta

Liikenteen turvallisuusvirastolla on sen esitettävä, 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 varmenpalveluista (661/2009) annetun lain 36 §:n 1 momentissa tarkoitettu luovutusrajotuksesta;

2) Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallinnon ylläpitämästä yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä tämän lain 15 §:n 2 momentissa tarkoitettut tiedot 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 radioluvuista.

Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviras-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

ton kanssa sovitaan

.

21 §

(21 § kumotaan)

Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta

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 yksilöintitiedot 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 siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviras-ton kanssa sovitaan.

5 luku

Tietojen julkisuus ja niiden luovuttaminen

22 §

(22 § kumotaan)

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Vesikulkuneuvorekisterin tietoja voidaan luovuttaa vain, jos tässä laissa säädetty 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 §

(23 § kumotaan)

Julkisten tietojen yksittäisluovutus

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

julkisuudesta annetussa laissa säädetään, jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista 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 §

(24 § kumotaan)

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.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Luovutuksensaajan on ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Luovutuksensaaja saa luovuttaa edelleen saamiaan tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

25 §

(25 § kumotaan)

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 §

(26 § kumotaan)

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 vakuutus-toimintaan, 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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

liittyvistä tiedoista otantaperusteena voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella

27 §

(27 § kumotaan)

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.

6 luku

Rekisteröintitoiminta

28 §

(28 § kumotaan)

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

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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 §

Sopimusrekisteröijää koskevat yleiset vaatimukset (29 § kumotaan)

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 hallintolakia (434/2003), kielilakia (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia, saamen kielilakia (1086/2003) sekä henkilötieto-lakia. Sopimusrekisteröijän palveluksessa olevaan rekisteröintejä 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 §

(30 § kumotaan)

Sopimusrekisteröijän luotettavuuden sekä rekisteröintitoiminnasta vastaavan ja rekisteröintejä suorittavan henkilön sopivuuden

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**arviointi*

Sopimusrekisteröijää voidaan pitää luotettavana jos kukaan sen hallituksen tai hallintoneuvoston jäsenistä tai varajäsenistä, yhtiömiehistä, muussa määräävässä asemassa olevista, rekisteröintitoiminnan vastuhenkilöistä, rekisteröintejä suorittavista eikä toimitusjohtaja ole toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton rekisteröintitoiminnan harjoittajaksi tai rekisteröintejä suorittavaksi henkilöksi.

Sopimusrekisteröijää ei kuitenkaan voida pitää luotettavana, jos sen määräävässä asemassa oleva on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon 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 rikoksesta, 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 tarkoitettua henkilöiden sopivuudesta rekisteröintitoiminnan harjoittajiksi ja rekisteröintejä suorittaviksi henkilöiksi.

31 §

(31 § kumotaan)

Henkilörekisteritiedot

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rikosrekisteristä tarpeelliset tiedot 30 §:n 1 momentissa tarkoitettulle henkilölle asetettujen sopivuusvaatimusten selvittämiseksi ja valvontaa varten. Tieto rikoksesta voidaan luovuttaa sopimusrekisteröijälle sopimuksen purkamisen perusteena.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

32 §

(32 § kumotaan)

Rekisteröintitoimintaa koskeva sopimus

Rekisteröintitoimintaa koskevassa sopimuksessa on sovittava ainakin:

- 1) sopimusrekisteröijän rekisteröintitoiminnan laajuudesta;
- 2) rekisteröintitehtäviä suorittavien henkilöiden riittävän ammattitaidon turvaavista menettelyistä;
- 3) rekisteröintitehtävissä edellytettävän tietosuojan 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 §

(33 § kumotaan)

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 §

(34 § kumotaan)

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.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

35 §

(35 § kumotaan)

Salassapitovelvollisuus

Sopimusrekisteröijän palveluksessa oleva ei saa ilmaista sivulliselle Liikenteen turvallisuusvirastolta saamaansa 30 §:ssä tarkoitettun henkilön rikosta koskevaa tietoa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on saanut 31 §:n nojalla rikosrekisteristä.

7 luku

Erinäiset säännökset

37 §

(37 § kumotaan)

Maksut

Tietojen merkitsemisestä rekisteriin ja tietojen antamisesta rekisteristä jäljennöksenä sekä muusta tämän lain mukaisesta tietopalvelusta peritään maksut valtion maksuperustelaisissa (150/1992) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädettyjen perusteiden mukaan

38 §

(38 § kumotaan)

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

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

53.

Laki

yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain (1307/2007) 2 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 426/2014, 5 §:n 1 momentti ja 15 § 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, mitä vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014) säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan, mitä *liikenteen palveluista* annetussa laissa (/2017) säädetään.

5 §

5 §

Maksuvelvollinen

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, 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.

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, määrätään polttoainemaksu 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 rekisteriin.

15 §

15 §

Oikeus tietojen saantiin vesikulkuneuvorekisteristä

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.

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.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
XXXXXkuuta 201X.

54.

Laki**öljyvahinkojen torjuntalain 31 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) 31 §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 428/2014, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

31 §

31 §

*Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus**Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus*

4) Liikenteen turvallisuusviraston vesikul-
 kuneuvorekisteristä ja Ahvenanmaan maa-
 kunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekis-
 teristä venettä sekä veneen omistajaa ja halti-
 jaa koskevia tietoja;
 (SK:428/2014,HE:14/2014)

4) Liikenteen turvallisuusviraston *liikenne-*
asioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maa-
 kunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekis-
 teristä venettä sekä veneen omistajaa ja halti-
 jaa koskevia tietoja

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä
 XXXXXkuuta 201X.

Jakelun mukaan

| | | | |
|----------------------------------|------|------|-------------|
| TUUSULAN KUNTA | | | |
| KUNNANHALLITUS / KIRJAAMO | | | |
| Saap | 18.5 | 2017 | Dnro 375/17 |
| Khall | / | 20 | § |
| Kvalt | / | 20 | § |
| Arkisto | | | Kaava |

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on saatavilla ministeriön verkkosivuilla osoitteessa www.lvm.fi/lausuntopyynnot. Esitysluonnoksen yhteydessä on saatavilla myös kooste liikenteen palveluista annetusta laista, jossa eduskunnan 19.4.2017 hyväksymään lakitekstiin on yhdistetty tähän esitykseen sisältyvät muutos- ja täydennys ehdotukset.

Esitysluonnokseen tutustuvia pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin ja omalta osaltaan täydentämään, korjaamaan tai vahvistamaan arvioita. Lausunto pyydetään toimittamaan sähköisesti viimeistään 1.6.2017 osoitteisiin kirjaamo@lvm.fi sekä liikennekaari@lvm.fi.

Taustaa

Esitys on toinen osa nk. 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. Liikenteen palveluilla toteutetaan asiakaslähtöinen ajatus liikenteestä palveluna (MaaS, Mobility as a Service).

Tällä hallituksen esityksellä toteutettaisiin liikennekaarihankkeen toinen osa täydentämällä liikenteen palveluista annettu laki kattamaan kaikki liikennemuodot Näin voitaisiin helpommin tarkastella liikenteen palvelumarkkinoita yhtenä kokonaisuutena, ja arvioida sääntelyn tarkoituksenmukaisuutta ja toimijoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Esityksellä edistetäisiin myös paremman ja sujuvamman sääntelyn tavoitteita. Liikenteen lainsäädäntö pohjautuu vahvasti kansainvälisiin sopimuksiin, standardeihin, suosituksiin ja muihin kansainvälisiin järjestelyihin, sekä Euroopan unionin (EU) lainsäädäntöön. Ehdotuksessa yhtenäistettäisiin ja linjattaisiin eri liikennemuotoja koskevia säännöksiä tämän viitekehäyksen puitteissa.

Tiedon avaaminen ja liikenteen rekisteriuudistus

Liikenteen palveluista annetun lain tavoitteiden toteuttamista varten tarvitaan tietojen avaamista ja avointen rajapintojen kautta tapahtuvaa asiointia. Yhtenäisten matkaketjujen ja yhdistettyjen palveluiden tarjoamismahdollisuuksia puolestaan helpotettaisiin edelleen mahdollisuudella kytkä

Lähetetään tiedoksi ja toimenpiteitä varten Tuusulaan 18.5.2017 Tuusulan kunnanhallitus

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. Keskeistä uudistuksessa olisi rekisteritietojen luovutuskäytäntöjen uudistaminen digitalisaation mahdollistamalla ja vaatimalla tavalla.

Ehdotuksessa säädettäisiin yhdestä liikenneasioiden rekisteristä, jossa olisi tietoja toiminnanharjoittajaluvista, liikennevälineistä sekä liikenteen henkilöluvista. Ehdotus sisältäisi säännökset rekisteriin tallennettavista tiedoista, niiden säilytysajoista ja luovuttamisesta. Sillä mukautettaisiin henkilötietojen osalta EU:n yleisen tietosuojasetuksen säännöksiä kansallisesti asetuksen sallimalla tavalla.

Lentoliikenne

Lentoliikenteen osalta sisällölliset muutokset koskevat säännölliselle lentoliikenteelle asetettavaa julkisen palvelun velvoitetta, jonka osalta toimivalta siirtyisi vuoden 2019 alusta Liikennevirastolta maakunnille. Laissa säilytettäisiin mahdollisuus kansallisiin lupajärjestelyihin kauko-ohjatun lentotoiminnan osalta.

Merenkulku

Merenkulun osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetusta laista merenkulun vapautta täsmentävä säännös kabotaasiliikenteestä ja ulkomaisille aluksille myönnettävistä poikkeusluvista. Lakiin siirrettäisiin myös laivaväen pätevyden sääntely. Lailla täytäntöönpantaisiin kansainväliset vaatimukset merenkulun koulutuksen järjestäjien ja sisällön hyväksymisestä. Lisäksi merimieslääkärijärjestelmää uudistettaisiin.

Raideliikenne

Raideliikenteen osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin siirrettäisiin sekä rautatieliikenteen että kaupunkiraideliikenteen säännöksiä. Veturinkuljettajien ammattipätevyysä säännöksiä uudistettaisiin. Veturinkuljettajia koskevaa sääntelyä kevennettäisiin siltä osin kuin se ei perustu direktiiviin. Muita rautatiejärjestelmässä suoritettavia turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä ei siirrettäisi liikenteen palveluista annettuun lakiin. Niitä hallinnoitaisiin jatkossa rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmillä. Voimassa olevasta rautatielaista siirrettäisiin rautateiden markkinoillepääsyä ja rautatieyritykseltä vaadittavaa toimilupaa koskevat säännökset osaksi liikenteen palveluista annettua lakia.

Tieliikenne

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyys suorittamista uudistettaisiin. Käyttöön otettaisiin EU-lainsäädännön mukainen näyttökoevaihtoehto, Perustason ammattipätevyys suorittaminen olisi edelleen mahdollista myös nopeutetulla 140 h koulutuksella. Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa koulutusten ja kokeiden perusteiden vahvistamisessa la-

jennettäisiin. Opetus- ja kulttuuriministeriö huolehtisi edelleen ammatillisten tutkintojen yhteydessä hankittavaan ammattipätevyyteen liittyvistä tehtävistä, tutkintojen ulkopuolella suoritettavan ammattipätevyyden osalta Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi kokeen vastaanottajat ja koulutuskeskukset. Koevaihtoehtoon siirtymisen takia valmisteilla olevassa ajokorttiuudistuksessa ei kaavailla raskaan kaluston ajokorttisäännöksiin muutoksia.

Toistaiseksi tieliikennelakiin sisältyneet säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista siirrettäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin, samoin kuin yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain kansainvälistä tieliikennettä koskevia säännöksiä täydennettäisiin eräistä kansainvälisistä kuljetuksista annetun lain säännöksillä. Näin saataisiin ammatti- maista tieliikennettä koskevat säännökset mahdollisimman keskitetyksi samaan lakiin.

Lisätietoja asiasta antaa Susanna Metsälampi (0295 34 2057).

Olli-Pekka Rantala
osastopäällikkö, ylijohtaja

Susanna Metsälampi
neuvotteleva virkamies

JAKELU:

Liikennekaaren seurantaryhmä
Yhteistyöfoorumi
Alatyöryhmien jäsenet

24 Rent
Aboa Mare, Novia, Axxell
ADA Drive Oy
Ahola transport
Airo Island ry
Ajelo
Akava ry
AKT ry
Ålands sjöfartsakademi
Ålands sjösäkerhetscentrum
Ansgard Ab
Aplicom
Appila Oy
Arctia Oy
Asianajajaliitto
Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry

Autoalan Keskusliitto AKL ry
 Autoalan Keskusliitto ry
 Autolevi
 Autoliikenteen työnantajaliitto ALT ry
 Autoliitto ry
 Autosofta Oy
 Barif
 Bird & Bird
 Bisnode Marketing Oy
 Grano Diesel Oy
 CAB Group Ab
 Cabforce
 CDK Global (Finland) Oy
 CGI Suomi Oy
 Cidion
 Cinia Oy
 Cisco Oy
 City Car Club
 Coreorient Oy
 Coreorient/Piggybaggy
 Demos Helsinki
 Destia Oy
 Develor
 Dirica Group Oy
 Grey-Hen Oy
 Vainu. Io Software Oy
 Asiakkuusmarkkinointiliitto
 Dittmar & Indrenius
 DL Software Oy
 DNA Oy
 Eckerö Line Ab Oy
 EC-Tools Oy
 Edita Prima Oy
 EERA
 Era Oy
 EkoRent Oy
 Elinkeinoelämän keskusliitto EK
 Elisa Oyj
 ELY-keskus
 Energy Brokers Finland Oy
 Eniro Finland Oy Ab
 eSend
 EsI Shipping
 Espoon kaupunki
 Etelä-Kymenlaakson a-opisto (EKAMI)
 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
 Etelä-Savon Maakuntaliitto
 EuroPark Finland Oy
 Exas Oy ent. Autosolution
 Eximap Oy
 Falck Oy Ab
 Fenniarail Oy
 Finrail Oy

FiCom ry
 Finanssialan Keskusliitto
 Finavia oyj
 Finferries
 Finnair Oyj
 Finnipilot
 Finpro
 Föli
 Fonecta Oy
 Forum Virium Helsinki Oy
 Föss
 Futursoft Oy
 Go Aviation
 Grano Diesel Oy
 Grey-Hen Oy
 GS1 Finland
 Hämeenlinnan kaupunki
 HAMK
 Helen
 Helkama Rent Oy
 Helsingin kaupunginkanslia
 Helsingin kaupunki
 Helsingin Satama Oy
 Helsingin seudun kauppakamari
 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
 Helsingin Taksipalvelu Oy
 Helsingin-Uudenmaan Taksit Oy
 Helsinki Business Hub
 HERE
 HH Partners
 HKL
 Högskolan på Åland
 HSL Helsingin seudun liikenne
 Huolintaliitto
 Huoltovarmuuskeskus
 Hyvinkään kaupunki
 Idäntie Ky
 Ilmatieteenlaitos
 Imatran kaupunki
 Infotripla Oy
 Infotripla OY
 INFRA ry
 Innovoice Oy
 Invalidiliitto
 IQ-Payments
 Isbjörn Oy
 ITS Finland
 ITS-Finland
 Joensuun kaupunki
 Joukon Voima
 JS Ferryway Ltd
 Jyväskylän kaupunki
 Kajaanin kaupunki

Kajon Oy
 Kajon taksi- ja pikkubussipalvelu
 Kalatalouden keskusliitto
 Kansaneläkelaitos
 Kaupan liiton tj
 Käyttösofta Oy
 Keskuskauppakamari
 Kilpailu- ja kuluttajavirasto
 Kokkolan kaupunki
 Konewatt Oy
 Koodiviidakko Oy
 Korsisaari-yhtiöt
 Kotkan kaupunki
 Koulutuksen arviontivirasto
 Kouvolan kaupunki
 Kouvolan Rautatie - ja Aikuiskoulutus Oy
 Kovanen Yhtiöt Oy
 Kuntaliitto
 Kuntalogistiikka Oy
 Kuopion kaupunki
 Kuortti yhtiöt
 Kuuloliitto ry
 Kuurojen Liitto ry
 Kymenlaakson AMK
 Kynnys ry
 Lahden kaupunki
 Lähitaksi Oy
 Laihia Data Oy
 Laivameklariliitto
 Lappeenrannan kaupunki
 Leanit Oy
 Lease Plan Finland Oy
 Libera
 Liikenne- ja viestintäministeriö
 Liikennesuunnittelun Seura ry
 Liikenneturva
 Liikennevakuutuskeskus
 Liikennevakuutuskeskus
 Liikennevirasto
 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
 Liikenteen tutkimuskeskus Verne/TTY
 Linja-autoliitto
 Logistiikkayritysten Liitto ry
 Logy
 Luotsiliitto
 Maakuntaliitot
 Maanmittauslaitos
 MAAS Finland
 MaaS Global
 Marttaliitto
 Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
 Mattersoft Oy
 Meacode Oy

Mediamastro Oy
 Meiko Oy
 Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskesk.
 Meriaura Group
 Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomaisen
 Merimieseläkekassa
 Merimiespalvelutoimisto
 Merisotakoulu
 Meriturva
 Metropolia Ammattikorkeakoulu
 Metsäteollisuus ry
 Microsoft Oy
 Midagon
 Mikkelin kaupunki
 Mobisoft Oy
 Mopro Oy
 Motiva Oy
 NAG Oy
 Näkövammaisten keskusliitto
 Näkövammaisten liitto ry
 Nelumbo Oy
 NettiTieto Oy
 Netwheels Oy
 Nokia Corporation
 Nokia Oyj
 Nordic Jet Line Finland Oy
 Nordic Regional Airlines Oy
 Noventum Oy / 24rent
 Oikeusministeriö
 Oikeusrekisterikeskus
 Onnettomuustutkinta
 OnniBus.com oy
 OP
 Open Knowledge
 Opetus- ja kulttuuriministeriö
 Opetushallitus
 Oulun kaupunki
 Paikallisliikenneliitto
 Paikkatietokeskus
 Palta ry
 Parkkisähkö Oy
 Perille Mobility Services OY
 Pidä Saaristo Siistinä ry
 Pirkanmaan liitto
 Pohjois-Pohjanmaan liitto
 Pohjolan Liikenne
 Poliisihallitus
 Porin kaupunki
 Posti Oy
 Postpal
 Protacon Solutions Oy
 Pulse Drive Oy Ltd
 Puolustusministeriö

Q-park
RAINE-neuvottelukunta
Rajavartiolaitos
Rajavartiolaitos
Ramboll Finland Oy
Rapid Technologies Oy
Ratarahiti Oy
Rauma Cata
Rauman kaupunki
Reittikioski
Ridefy / Pati Dure Oy
Ridefy Kimppakyydit
Riihimäen kaupunki
Rosita Oy
Rovaniemen kaupunki
Saaristoasiain neuvottelukunta
Salon kaupunki
Satakunnan AMK
Satamaoperaattorit ry
Savonlinnan kaupunki
SCM Suomi Oy
Seinäjoen kaupunki
Semel Oy
Sensisto Oy
Shareit Global Oy
Sharper Shape
Siemens Oy
Sisäministeriö
Sito Oy
Sitra
Solita Oy
Solteq Oyj
Sosiaali- ja terveysministeriö
Split Finland Oy
ST1
Startup sauna
Strafica Oy
STTK
Suomen 16100 Oy
Suomen ammattikalastajaliitto
Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
Suomen Autokoululiitto
Suomen Konepäälystöliitto
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Kuluttajaliitto
Suomen Kuntaliitto
Suomen Laivanpäälystöliitto
Suomen Liikkumisoperaattori Oy
Suomen Matkustajalaivayhdistys
Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Suomen Meripelastusseura
Suomen Motoristit (SMOTO) ry
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry

Suomen Paikallisliikenneliitto ry
 Suomen Palvelutaksit ry
 Suomen Purjelaivasäätiö
 Suomen Satamaliitto
 Suomen Taksidata Oy
 Suomen Taksiliitto ry
 Suomen Taksiliitto ry
 Suomen Varustamot Ry
 Suomen ylioppilaskuntien liitto SYL
 Suomen Ympäristökeskus
 Suomen Yrittäjät
 Suomenpalvelutaksit ry
 Taksi Helsinki
 Taksiliiton Yrityspalvelu Oy
 Tampere University of Technology
 Tampereen kaupunki
 Tampereen kaupunki
 Tampereen yliopisto
 TEKES
 Teknologiateollisuus ry
 Teleforum
 Teleforum ry
 TeliaSonera
 Terramare-Boskalis
 Tieto Finland Oy
 Tietorahti Oy
 Tietosuojavaltuutettu
 Tinyfee Oy
 Trafi
 Traficon Oy
 Trafix Oy
 Transdev Finland Oy
 Tredea
 Tullihallitus
 Turun kaupunki
 Tuup Oy
 Tuusulan kaupunki
 TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy
 Työ- ja elinkeinoministeriö
 Tziip
 Uber
 Ulkoasiainministeriö
 Utbildningsavdelningen vid Ålands regering
 Uudenmaan ELY-keskus
 Uudenmaan työsuojelupiiri
 Vaasan kaupunki
 Vainion Liikenne
 Vainu. Io Software Oy
 Valtakunnallinen vammaisneuvosto / STM
 Valtiovarainministeriö
 Valvira
 Vammaisneuvosto
 Vantaan kaupunki

Vedia oy
 Veolia Transport Finland Oy
 Veturimiesten liitto ry
 Viestintävirasto
 Viitostie ry
 Volvo Finland AB
 VR Group
 VR-yhtymä Oy
 VTT
 Wärtsilä
 Wasa Dredging
 WinNova
 Ympäristöministeriö
 YTL ry

| | |
|----------|--|
| Liitteet | Luonnos hallituksen esitykseksi Epävirallinen kooste liikenteen palveluista annetusta laista (1 ja 2 vaihe) |
| Tiedoksi | Liikenne- ja viestintäministeri Berner Kansliapäällikkö Pursiainen Osastopäällikkö Ristola, Vilkkonen, Nyberg, Rantala |

Laki liikenteen palveluista

I OSA

Yleistä

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

~~1) ammattimaisella kuljettamisella tiellä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulo- ja palveluhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan;~~

12) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;

~~3) taksiliikenteellä ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä;~~

~~24) välityspalvelulla~~ kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;

35) *liikennepalvelulla* mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;

46) *liikkumispalvelulla* liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja;

57) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja;

6) *ETA-valtiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota ja Euroopan talousalueeseen kuuluvaa muuta valtiota.

7) *henkilöluvalla* luonnolliselle henkilölle myönnettäviä henkilökohtaisia lupia, pätevyyskirjoja, lisäpätevyyskirjoja, kelpuutuksia, kelpoisuuksia, ja hyväksyntöjä, joiden olemassaolo voidaan todentaa lupakirjalla, pätevyyskirjalla, lisäpätevyystodistuksella, kelpoisuustodistuksella, tunnustamista koskevalla todistuksella tai muulla sähköisellä tai paperimuotoisella asiakirjalla;

8) *toiminnanharjoittajaluvalla* luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavia toimilupia tai muita vastaavia hyväksyntöjä;

9) *kirjallisella ilmoituksella, lausunnolla, todistuksella tai muulla asiakirjalla* sähköisesti tai paperimuotoisena annettua asiakirjaa.

~~Edellä 1 momentissa mainituilla palveluilla tarkoitetaan ainoastaan tieliikenteen palveluja, ellei jäljempänä toisin säädetä.~~

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jonka tarjoaman, välittämän tai yhdistämän liikkumispalvelun alku- tai loppupää on Suomessa tai liikkumispalvelu kulkee Suomen kautta.

Tällä pykälällä ei rajoiteta Suomen lain kansainvälisysoikeudellisten säännösten soveltamista.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

II OSA

Liikennemarkkinat

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (*ammattimaiseen kuljettamiseen 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 (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*) tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla linja- autolla (*henkilöliikennelupa*); tai

2) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa (*tavaraliikennelupa*).

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavaroiden kuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

2 §

Taksiliikenne

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.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa

1) konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan

3) henkilöiden kuljetusta palveluyrityksen hallinnassa olevalla 1 momentissa tarkoitettulla ajoneuvolla, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin tai vastaaviin palveluihin, joissa kuljetus on vain pieni osa palveluntarjoajan tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

3 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6-8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aika;

7) jos 3-6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

5) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana;

6) jos tämän momentin 2-5 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

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.

Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupa henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

4 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka on 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen;

3) jonka tässä laissa tarkoitettua lupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

4) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

5) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

6) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

7) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin,

8) jos 3-7 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka on 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen;

2) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

5) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin;

7) jos tämän momentin 2-6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa ja luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö on 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupa taksiliikenteeseen oikeuttaa taksiliikenteeseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

5 §

Liikenteestä vastaava henkilö

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalla on oltava liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä, jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta muuta johdu. Konsernissa tai siihen verrattavassa yhtymässä voidaan sama henkilö nimetä useamman oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

6 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta;

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vakavasta rikkomuksesta; taikka

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeus- tai sakkorangaistukseen taikka hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua 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:

1) tekojen suuri määrä;

2) teon vakavuus;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai
- 8) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista.

7 §

Oikeushenkilön hyvä maine

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvan haltijana oleva oikeushenkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

- 1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisöosakkoon; tai
- 2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 6 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 6 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

8 §

Luvan voimassaolo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä.

9 §

Luvan muuttaminen ja uusiminen

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupaa voidaan muuttaa tai lupa uusia Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävästä hakemuksesta. Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään. Luvan muuttamisessa on huomioitava 3-7 §:ssä säädetty luvan myöntämisen edellytykset siltä osin kuin niillä on vaikutusta luvan muuttamiseen.

Jos henkilö- tai tavaraliikenneluvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka.

Luvan haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista.

10 §

Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijana oleva luonnollinen henkilö kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään kuuden kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa tässä laissa säädetty edellytykset täyttävän liikenteestä vastaavan henkilön Liikenteen turvallisuusvirastolle.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

11 §

Riskiyritys

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kuluneen vuoden aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa säädetään.

12 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka tilaa kuljetuksen ja joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, sekä valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:

1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 (*EU:n tavaraliikennelupa-asetus*) tarkoitettuna kabotaasiliikenteenä;

2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

Sopimusta ei saa tehdä, jos 2 momentissa säädetyt edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos 1 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on enintään 10 000 euroa.

13 §

Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

Välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että kuljetuksesta vastaavalla kuljetustoiminnan harjoittajalla on tarvittava taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupa.

Välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tammikuun loppuun mennessä kokonaissummat sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

14 §

Rekisteröitymisvelvollisuus

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa, on rekisteröidyttävä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 1 §:n 3 momentin nojalla.

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.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

2 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

1 §

Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmiä

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla 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 tietyntalaisia 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.

2 §

Suomessa tarvittavan kuljetusluvankuormauspaikan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kansainvälisen liikenteen kuljetusluvankuormauspaikan hakijalle, joka suorittaa kuljetuksen muualla kuin Suomessa rekisteröidyllä tai Suomessa rekisteröidyllä, mutta muualla kuin Suomeen vuokratulla kuorma-autolla ja yli 3 500 kiloa painavalla auton ja perävaunun ajoneuvoyhdistelmällä siten kuin Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa tai velvoitteessa taikka Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi Suomea sitovaan kansainväliseen velvoitteeseen ja sopimukseen sisältyvän vastavuoroisuuden perusteella sopia vähäisiä poikkeuksia lupajärjestelyihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa pakottavasta syystä sallia sellaisen kuljetuksen, joka ei ole kansainvälisen sopimuksen mukainen.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3 §

Ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan ja kahdenvälisiin sopimuksiin perustuvien matkustajaliikenteen valtakunnan rajan ylittävien reittien lupien 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 osalta lupaa ensin hakeneelle.

4 §

Kuljetusluvan palauttaminen

Kuljetusluvan haltija on velvollinen viipymättä palauttamaan käyttämättömäksi jäävän tai käyttämättä jääneen 2 tai 3 §:ssä tarkoitetun kuljetusluvan lupaviranomaiselle. Lupaviranomainen voi vaatia kuljetusluvan palautettavaksi, jos luvan haltija ei käytä kuljetuslupaa eikä ota sitä käyttöön lupaviranomaisen asettamassa kohtuullisessa määräajassa.

5 §

Kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen liittyvät oikeudet

Euroopan talousalueeseen kuuluviin 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 muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan 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 tai 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 siten kuin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) 23 päivänä heinäkuuta 1962 annetussa ensimmäisessä neuvoston direktiivissä (31962L2005) säädetään, tavarankuljetuksen vastaanottaja voi direktiivissä säädetystä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen 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 (*taksinkuljettajalla*) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

1) jolla on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus. Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi; ja

2) joka täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetyt ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset;

3) joka on suorittanut Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän taksinkuljettajan kokeen. Sen lisäksi, että kunkin taksiliikennettä harjoittavan toimijan on vastattava ja huolehdittava III osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti, että kuljettajalla on tarvittava osaaminen, taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta, ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset ja että hänellä on pääasiallista toiminta-aluetta koskeva riittävä paikallistuntemus.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana:

1) rikoslain (39/1889) 17 luvun 18, 18 a tai 19 §:ssä tarkoitettuun sukupuolisiveellisyttä loukkaavaan tekoon, rikoslain 20 luvussa tarkoitettuun seksuaalirikokseen, 21 luvun 1-3 tai 6 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 25 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun ihmiskauppaan tai 3 a §:ssä tarkoitettuun törkeään ihmiskauppaan, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään ryöstöön taikka 50 luvussa tarkoitettuun huumausainerikokseen;

2) rikoslain (39/1889) 21 luvun 4-5 tai 6a-15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1-9 sekä 11 ja 12 §:ssä tarkoitettuihin omaisuusrikoksiin, 31 l §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1-10 §:ssä tarkoitettuihin kätkemis- ja rahanpesurikoksiin;

3) rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen, 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen tai 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta;

4) 1 - 3 kohdassa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen, jota koskeva tuomioistuinratkaisu on rikosrekisterilain (770/1993) 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt:

1) edellä 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon; tai

2) edellä 3 momentin 1, 2 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tekoon, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettun taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista.

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 terveysvaatimukset. Ajolupa voidaan uusida Liikenteen turvallisuusvirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan mitä ajoluvan myöntämisestä säädetään.

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 täytettävä tässä luvussa tarkoitetut 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 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa taikka poliisitehtäviä hoidettaessa Tullin käytössä;
- 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 tai pelastusviranomaisen taikka poliisitehtäviä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;
- 7) linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, ja matkustaja tai vajaanvaltaisten matkustajien osalta hänen holhoustoimesta annetussa laissa (442/1999) tarkoitettu edunvalvojansa on tietoinen siitä, että kuljettajalla ei välttämättä ole 1 momentissa tarkoitettua linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä; taikka
- 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

4 §

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 4 §:n 2 momentissa tarkoitettulla nopeutetulla koulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuitenkin kuljettaa jo 18 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden 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 kuitenkin kuljettaa jo 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

Linja-auton kuljettajan tehtävissä edellytettävän ammatillisen perustutkinnon suorittanut ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden saavuttanut saa 8 §:n 2 momentista poiketen toimia D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, jos hän on täyttänyt 18 vuotta ja saanut kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeuden. Linja-auton ajo-oikeuden saamisen edellytyksistä säädetään ajokorttilaissa. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 2 momentissa.

Edellä 4 momentissa tarkoitettu, 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.

5 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorteista annetussa direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuna kuljettajana, 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 työluupa Suomessa.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetty näyttökokeet. Perustason ammattipätevyys voidaan saavuttaa myös suorittamalla nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvä koe. Perustason ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyuden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös Euroopan parlamentin ja neuvoston 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) 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien. Tässä tarkoituksessa 2 momentissa tarkoitettuihin näyttökokeisiin ja nopeutettuun koulutukseen on sisällytettävä ne oppiaineet, joista säädetään mainitun asetuksen liitteen II a kohdassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettuna osaamisen vaatimuksista.

6 §

Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen näyttökokeella

Perustason ammattipätevyuden saavuttamiseksi on suoritettava näyttökoe, joka sisältää teoriakokeen ja käytännön kokeen. Kokeet perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY (ammattipätevyysdirektiivi) liitteen I jaksossa 1 tarkoitettuun oppiaineiden luetteloon. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta näyttökokeilla.

Teoriakoe toteutetaan kysymyksiin ja tilanteiden tarkastelua koskevin tehtävin. Kokeen kesto on vähintään neljä tuntia. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydeksi, vaatimuksena on teoriakoe, joka sisältää ne oppiaineet, jotka koskevat suoritettavaa uutta perustason ammattipätevyyttä.

Käytännön kokeeseen sisältyy ajokoe, jossa arvioidaan monipuolisesti ammattipätevyyttä suorittavan edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa ajokäyttäytymisessä erilaisissa liikenneympäristöissä, liikenneolosuhteissa ja kuljettajalle kuuluvissa tehtävissä. Ajokokeen lisäksi käytännön kokeeseen sisältyy osio, jossa arvioinnin kohteena ovat vähintään 1 momentissa tarkoitettuna luettelon 1.4 - 1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5 kohdat. Käytännön kokeen kesto on vähintään kaksi tuntia, josta ajokokeen osuus on vähintään 90 minuuttia.

Käytännön kokeeseen voidaan sisällyttää liikenteen ulkopuolella olevalla alueella, harjoitusradalla tai korkeatasoisella simulaattorilla toteutettava osio, jossa ajokäyttäytymistä arvioidaan erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajettaessa. Hyväksytyn suorituksen perusteella voidaan 3 momentissa tarkoitettuna ajokokeen kesto lyhentää enintään 30 minuutilla. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitettuna osion vaatimuksista ja suorituksen hyväksi lukemisesta ajokokeen kestossa sekä tässä kokeessa käytettävän simulaattorin teknisistä vaatimuksista.

Käytännön kokeissa käytettävän ajoneuvon on täytettävä ajokorttikuljettajantutkinnossa käytettävän ajoneuvon luokkaa koskevat vaatimukset. Jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole kuljetettavana ajoneuvon ajo-oikeutta ajokokeessa, ajokokeen toteutuksesta on voimassa mitä ajo-opetuksesta säädetään. Kokeiden perusteet vahvistaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa säännökset liikenneyrityksien koulutuksella saavutettuna osaamisen hyväksi lukemisesta kokeissa.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

7 §

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella

Nopeutettuun perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyy 140 tuntia opetusta 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa oppiaineissa. Koulutuksen päätteeksi on suoritettava teoriakoe, johon sisältyy vähintään yksi kysymys 6 §:n 1 momentissa tarkoitettujen luettelon jokaisesta tavoitteesta. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta nopeutetulla koulutuksella.

Koulutukseen sisältyy ajo-opetusta suoritettavaa ammattipätevyyttä vastaavalla ajoneuvolla, joka täyttää ajokorttitutkinnossa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Ajo-opetuksen määrä on 10 tuntia, josta enintään neljä tuntia saadaan antaa liikenteen ulkopuolella olevalla alueella tai simulaattorilla turvallisuusmääräyksiin perustuvan ajokäyttäytymisen arvioimiseksi erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamisessa. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyudeksi opetuksen määrä on 35 tuntia ja ajo-opetuksen osuus siitä kaksi tuntia 30 minuuttia.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset oppitunnin pituudesta ja säännökset aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyuden tai liikenneyrityksenkoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet. Jos ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa sovelletaan vastaavan luokan ajokorttikoulutuksen toteuttamista koskevia säännöksiä.

8 §

Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa

Jos 6 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyys suoritetaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, 6 ja 7 §:ssä säädetyt kokeet voidaan suorittaa vaiheittain.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyttä, 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 ammattipätevyttä. 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 §

Jatkokoulutus

Ammattipätevyuden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutuksessa annetaan kuitenkin aina opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jos ammattipätevyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyuden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Koulutuskeskus antaa todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta.

Jatkokoulutuksen saa suorittaa tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan 1 momentissa tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

10 §

Koulutuskeskukset ja kokeen vastaanottajat

Perustason ammattipätevyyskokeiden suorittamiseen valmistavaa koulutusta, nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hakemuksesta hyväksyä:

1) koulutuksen järjestäjä, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (/) [22] §:ssä tarkoitettu opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämä tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa;

2) koulutuksen järjestäjä, jolla on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen.

Jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan lisäksi hyväksyä myös yritys, säätiö tai yhteisö, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa mainitut koulutuskeskukset sekä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvät 6 §:ssä tarkoitettujen näyttökokeiden ja 7 §:ssä tarkoitettujen teoriakokeiden vastaanottajat. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy myös 2 momentissa tarkoitettujen jatkokoulutusta antavien koulutuskeskukset. Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy 1 momentin 1 kohdan koulutuskeskukset, sekä näyttö- ja teoriakokeiden vastaanottajat silloin, kun koulutus ja kokeet ovat osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta tai aikuiskoulutusta. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, ja kuitenkin enintään ajaksi, jonka 1 momentissa tarkoitettu lupa on voimassa. Koulutuskeskukset hyväksynyt viranomaisen vastaa koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen ja hyväksyntänsä kokeiden vastaanottajien valvonnasta.

Koulutuskeskuksissa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Jos hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Kokeen vastaanottajaksi hyväksytty vastaa kokeiden järjestämisestä ja tässä luvussa tarkoitettujen todistusten antamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

11 §

Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet

Koulutuskeskuksessa on oltava opetuksesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää kokeiden vastaanottamista ja koulutusta ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät didaktiset 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.

Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on täytettävä ajokorttitutkinnoissa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Sen estämättä, mitä 2 momentissa säädetään, ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettua koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

2) hänellä on ajokorttilain 91 §:ssä säädetty opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 §

Ammattipätevyyden osoittaminen

Ammattipätevyyttä koskevat tiedot ilmenevät jäljempänä V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetusta liikenneasioiden rekisteristä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta ammattipätevyyskortin tai tekee ajokorttiin merkinnän ammattipätevyydestä kuljettajalle:

- 1) joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyyden;
- 2) joka on pitänyt ammattipätevyyttään yllä 9 §:n mukaisesti;
- 3) jolla on ammattipätevyyden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevyydestä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä merkintä on voimassa viisi vuotta 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa taikka 9 §:n 3 momentissa tarkoitetun 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, jollei ammattipätevyyden olemassaolo ole muutoin todennettavissa. Poliisi voi keskeyttää ajon, jollei ammattipätevyys ole todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

14 §

Eriyisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisesta

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. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä väliaikaisen asiakirjan antamisesta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti voidaan postittaa hakijalle, jolloin sen toimittamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa ja sen nojalla säädetään ajokortin toimittamisesta postitse. Kortin hakemisesta ja hakemiseen liittyvästä menettelystä annetaan tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

15 §

Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai 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 annetun 13 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta on voimassa, mitä niistä tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetään.

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 Euroopan parlamentin ja neuvoston antaman asetuksen (ETY) N:o 1072/2009 mukaisella

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

16 §

Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys

Ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetun ammattipätevyyden voi saavuttaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa saavutettu ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti suoritettu perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus sekä niistä annetut puolustusvoimien todistukset tunnustetaan tässä laissa tarkoitetuksi perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen suorittamisesta annetuiksi todistuksiksi.

Puolustusministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentin soveltamisesta.

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* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014, 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;

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* digitaalisissa ajopiirtureissa käytettäviä korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakortteja;

6) *yriyksellä* sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

7) *kuljettajalla* luonnollista henkilöä, 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 työsuojeluviranomaisia.

10) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisaloissa tarkoitetun tieliikenteessä tapahtuvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikenneasetuksessa 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 (*EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetusta*) tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun liikenneluvan 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 suoranaissessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;

12) *yhteenlasketulla työajalla* yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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; sekä

15) *yöajalla* kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

2 §

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 14 artiklassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenne- ja viestintäministeriö.

Edellä 1 §:n 9 kohdassa tarkoitettujen valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

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 26 artiklan 4 kohdan d alakohdassa 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 säädetään tarkemmin ajopiirturikorttien hakemisesta ja uusimisesta, kortin haltijan ilmoitusvelvollisuudesta sekä korttien voimassaoloajasta.

4 §

Ajopiirturikorttien peruuttaminen

Korjaamo- tai valvontakortti voidaan peruuttaa, 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 väärin 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 peruuttamisesta noudatettavasta menettelystä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

5 §

Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Kuljettajan on käytettävä ajopiirturia niissä ajoneuvoissa, joissa se ajo- ja lepoaika-asetuksen, ajopiirturiasetuksen ja AETR-sopimuksen mukaan on pakollista. 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 säädetään ajopiirturiasetuksen 29 artiklassa. Kuljettajan on ajo- ja lepoaikatietojen tallentamista varten luovutettava kuljettajakortti myös työnantajalle taikka yritykselle, joka käyttää häntä vain tilapäisesti.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin ajopiirturiasetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista soveltamisalan poikkeuksista, 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeusluvista, siitä, millä tavalla kuljettajan on käytettävä ajopiirturia, ja ajopiirturin korjaamisesta.

6 §

Työnantajan ja yrityksen velvollisuudet ajopiirturin käytössä

Työnantaja vastaa siitä, että kuljettajalle, jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia, ei luovuteta kuljettavaksi 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 33 artiklan 1 kohdassa säädetään.

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.

7 §

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 on säilytettävä, esitettävä ja luovutettava piirturilevyt tai niiden jäljennökset siten kuin ajopiirturiasetuksen 33 artiklan 2 kohdassa säädetään. Yrityksen ja työnantajan on säilytettävä digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista talletetut tiedot siten kuin ajoaika-asetuksen 10 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.

8 §

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 ajan talletuksesta.

Korjaamon on luovutettava 1 momentissa tarkoitettu tiedot yritykselle, joka on tiedot lukinnut tai muutoin luotettavasti selvittänyt oikeutensa tietoihin ja todisteellisesti pyytänyt tietojen luovuttamista. Tiedot on pyynnöstä luovutettava myös valvontaviranomaiselle.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Jos 1 momentissa tarkoitettujen tietojen jäljentäminen on mahdotonta, korjaamon tulee antaa yritykselle tästä todistus ja säilyttää jäljennös todistuksesta siten kuin ajopiirturiasetuksessa säädetään.

9 §

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.

10 §

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.

11 §

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.

12 §

Yrittäjäkuljettajan työajan valvonta

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 9 ja 10 §:ssä tarkoitetut poikkeukset ja niiden perustelut.

5 luku

Rautatieliikenteen markkinat

1 §

Rautatieliikenteen harjoittaminen

Rautatieyrityksellä on oikeus harjoittaa rautatieliikennettä edellyttäen, että:

1) sillä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä toimilupa tai muussa ETA-valtiossa rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 ratakapasiteetti;

4) se on tehnyt rataverkon haltijan kanssa rautatielain 30 §:ssä tarkoitettun rataverkon käyttösopimuksen; ja

5) Euroopan unionin lainsäädännössä taikka tässä luvussa tai sen nojalla säädetyt tai määrättyt 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 §

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 olevat velvoitteensa ja sitoumuksensa;

5) hakija on toimittanut kaikki 1 §:ssä ja tässä pykälässä asetettujen edellytysten arvioimiseksi tarvittavat tiedot.

3 §

Hyvämaineisuus, ammatillinen pätevyys ja vakavaraisuus

Liikkeenjohtotehtäviin määrätty henkilö ei täytä edellä 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 edellä 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 edellä 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 eräntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä poiketa 3 momentissa säädetyistä vaatimuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset toimilupaa haettaessa esitettävistä selvityksistä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 luvanhaltijalta tarvittavan selvityksen.

6 §

Rautatievastuuasetuksen soveltaminen

Rautatieyrityksen toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (rautatievastuuasetus).

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;
- 5) Helsinki–Lahti;
- 6) Lahti–Riihimäki.

7 §

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 säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 oltava turvallisuuden takaava organisaatio ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä;
- 2) liikenteenharjoittajan on osoitettava, että se 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 eräänntyneitä ja maksamattomia veroja tai lakisääteisiä sosiaalimaksuja.

4 §

Ilmoituksen tekeminen

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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Liikenteenharjoittajan on viipymättä ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuneista muutoksista kirjallisesti Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoitus on tehtävä myös toiminnan lopettamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa valvontatoimen takia tarpeelliset tarkemmat määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen 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 raideliikennevastoulaissa (113/1999).

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset metro- ja raitioliikennejärjestelmän ja sen osien vähimmäisturvallisuustasosta sekä metro- ja raitioliikennejärjestelmän turvallisuustavoitteista.

6 §

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Tässä luvussa tarkoitetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmällä järjestelmää, joka tarjoaa järjestelmällisen tavan tunnistaa vaaroja ja hallita riskejä varmistaen samalla, että tunnistettujen vaarojen ja riskien hallintatoimet ovat tehokkaita. Liikenteenharjoittajan 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 tarkemmat määräykset turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

7 §

Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

Tässä pykälässä säädetään metrojunan, raitiovaunun tai rataverkon kunnossapidossa käytettävän kalustoyksikön kuljettajana toimivaa luonnollista henkilöä koskevista vaatimuksista.

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 tarkoitettuun kuljettajan tehtävään. Sen jälkeen kuljettajan tehtävää hoitavan on käytävä säännöllisesti lääkärintarkastuksessa.

Liikenteenharjoittajalla on oikeus siirtää kuljettajan tehtävää hoitava muuhun tehtävään, jos tämä on laiminlyönyt vaaditun lääkärintarkastuksen.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Liikenteenharjoittaja vastaa toiminnassaan siitä, että sen palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat kuljettajan tehtäviä hoitavat täyttävät tässä laissa säädettyt kelpoisuusvaatimukset ja tämän lain nojalla määrätyt muut kuljettajan tehtävää hoitavaa koskevat vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset 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 säätää tarkemmin 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-asemilla.

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 tarkoitettuun turvallisuusjohtamisjärjestelmässään. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava kuljettajien kelpoisuuden seurantaan varten seurantajärjestelmä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3 §

Kuljettajalta edellytettävä lupa

Liikkuvan kaluston kuljettaminen edellyttää lupaa. Lupa voidaan todentaa lupakirjalla, joka kuuluu kuljettajalle. Kuljettajan on pidettävä lupakirjansa mukanaan liikkuvaa kalustoa kuljettaessaan, ellei luvan olemassa olo ole muutoin todennettavissa.

Suomessa myönnetty lupa on voimassa myös muussa ETA-valtiossa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Vastaavasti muussa ETA-valtiossa myönnetty lupakirja on voimassa Suomessa, jos kuljettaja on täyttänyt 20 vuotta. Jos kuljettaja ei ole täyttänyt 20 vuotta, Suomessa myönnetty lupa on voimassa ainoastaan Suomessa.

Liikenteen turvallisuusviraston on julkistettava luvan saamiseksi noudatettava menettely.

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 ja toisen asteen koulutuksen;
- 3) suorittanut lupakirjaa koskevan koulutuksen ja saanut näytön vastaanottajalta todistuksen lupakirjaa koskevan näytön hyväksytystä suorittamisesta;
- 4) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä lääkäriltä (*rautatielääkäri*) lääkärintodistuksen terveydentilaa koskevien vaatimusten täyttymisestä;
- 5) saanut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymältä psykologilta (*rautatiepsykologi*) soveltuvuudestaan myönteisen lausunnon.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan myönnä lupaa henkilölle, joka rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla on syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana:

- 1) tämän lain VI osan 2 luvun 7 §:ssä tarkoitettuun huumausaineen käyttämiseen rautatieliikenteessä;
- 2) rikoslain 23 luvussa tarkoitettuihin rikoksiin.

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 turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset luvan hakemisesta ja uusimisesta.

5 §

Luvan voimassaolo ja uusiminen

Lupa on voimassa 10 vuotta sen myöntämisestä, jos kuljettaja pitää yllä ammatillista osaamistaan ja kuljettajan terveydentila täyttää sille asetetut vaatimukset.

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajilleen täydennyskoulutusta, jolla varmistetaan 1 momentissa tarkoitetun ammatillisen osaamisen ylläpito.

Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään.

6 §

Terveydentilaa koskevat vaatimukset

Kuljettajalla on oltava kuljettajan tehtävään riittävät terveydelliset toimintaedellytykset, jotka on osoitettava voimassa olevalla, rautatielääkäriin 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

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

käyttää lääkkeitä, jotka voivat vaikuttaa liikkuvan kaluston kuljettamiseen ainoastaan, jos rautatielääkäri hyväksyy niiden käytön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajan aisteille asetettavista vaatimuksista sekä kuljettajan tehtävän hoitamiseen vaikuttavasta lääkityksestä, sairauksista, vioista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta tehtävän hoitamisesta heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenetystä 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 mainittuja ammattiin liittyviä psykologisia puutteita, jotka saattavat haitata 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 §:ssä tarkoitettuja tai sen nojalla määrättyjä 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 tarkemmat määräykset 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 rautatielääkäri tai rautatieliikenteen harjoittajan arvion perusteella 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 tarkemmat määräykset kuljettajalta vaadittavista psykologisista ominaisuuksista ja soveltuvuudesta sekä psykologisen henkilöarvioinnin tekemisestä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

10 §

Toimintakyvyn heikkeneminen

Liikkuvaa kalustoa ei saa kuljettaa, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on kohonnut tai jos hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Kuljettajan tehtävää ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta taikka muusta vastaavasta syystä ei voi hoitaa tehtävää liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

11 §

Lisätodistus

Kuljettajalla on oltava 3 §:ssä tarkoitetun luvan lisäksi lisätodistus, joka osoittaa, mitä liikkuvaa kalustoa ja millä rataverkolla kuljettaja saa kuljettaa. 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 tarkoitetun luokan A lisätodistus oikeuttaa kuljettamaan vaihtovetureita, kunnossapitoon tarkoitettuja kalustoyksiköitä ja muita vaihtotyöhön käytettäviä vetureita ja luokan B lisätodistus tavara- ja henkilöliikenteessä käytettäviä junia.

Lisätodistus kuuluu sen myöntäneelle rautatieliikenteen harjoittajalle. Kuljettajan on pidettävä lisätodistus mukanaan kuljettaessaan liikkuvaa kalustoa.

12 §

Lisätodistuksen myöntäminen

Rautatieliikenteen harjoittaja kuvaa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettelyn 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:

1) kuljettaja on suorittanut oppilaitoksen tai kouluttajan antaman koulutuksen lisätodistuksessa määritettävään liikkuvaan kalustoon ja rataverkkoon sekä osana rataverkosta annettavaa koulututusta kielikoulutuksen, jos rataverkolla käytettävä liikennöintikieli sitä edellyttää;

2) kuljettaja on koulutuksen saatuaan suorittanut hyväksytysti näytöt, joilla varmistetaan 1 kohdassa tarkoitettujen aihepiirien osaaminen ja on saanut hyväksytysti suoritetuista näytöistä todistuksen näytön vastaanottajalta;

3) kuljettaja on suorittanut rautatieliikenteen harjoittajan antaman koulutuksen rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmään siltä osin kuin siinä määritetään asianomaisessa kuljettajan tehtävässä vaadittava osaaminen.

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 tarkemmat määräykset lisätodistuksen hakemisesta, myöntämisestä, päivittämisestä ja raukeamisesta. Lisäksi virasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajalta edellytettävästä kielitaidosta ja kielitaidon tasovaatimuksesta.

13 §

Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen

Lisätodistus on voimassa toistaiseksi, jollei kuljettajan palvelussuhde ole päättynyt ja kuljettaja on osallistunut pätevyytään ylläpitäviin koulutuksiin sekä suorittanut 2 momentissa tarkoitetut kokeet. Rautatieliikenteen harjoittajan on annettava kuljettajalle pyynnöstä lisätodistuksen oikeaksi todistettu jäljennös.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajalle lisätodistuksen voimassa pitämiseksi suoritettava koe:

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.

Lisätodistuksen voimassaolo päättyy kuljettajalle myönnetyn lupakirjan voimassaolon päättyessä.

14 §

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 määrääjäksi.

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, Liikenteen turvallisuusviraston 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 viranomais 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.

15 §

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; tai

5) kuljettajakoulutuksen tai näytön yhteydessä.

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa ja päättää 1 momentissa tarkoitettun avustavan kuljettajan käytöstä. Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettua kuljetuksesta etukäteen rataverkon haltijalle.

16 §

Lisätodistusrekisteri

Rautatieliikenteen harjoittajan on pidettävä antamistaan lisätodistuksista lisätodistusrekisteriä. Rautatieliikenteen harjoittaja saa tallentaa lisätodistusrekisteriin:

1) kuljettajan nimen ja hänen yksilöinti- ja yhteystietonsa;

2) tiedot 12 §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten ja näyttöjen hyväksytystä suorittamisesta sekä näytöstä saadusta todistuksesta; sekä

3) veturinkuljettajadirektiivissä edellytetyt tiedot.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

17 §

Rautatieliikenteen harjoittajan oikeus saada tietoja lisätodistusrekisteriä varten

Oppilaitoksen, kouluttajan ja näytön vastaanottajan on salassapitosäännösten estämättä toimitettava rautatieliikenteen harjoittajalle ilman aiheetonta viivytystä lisätodistusrekisteriä varten tarpeelliset tiedot, kun kuljettaja on suorittanut lisätodistukseen vaadittavan koulutuksen ja näytön sekä 13 §:n 2 momentissa tarkoitetun kokeen.

18 §

Lisätodistusrekisterin tietojen käyttäminen ja säilytysaika

Rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää lisätodistusrekisterin tietoja lisätodistusten antamiseen ja peruuttamiseen sekä kelpoisuuksien valvontaan ja muuhun kelpoisuusasioiden käsittelyyn.

Rautatieliikenteen harjoittajan on poistettava kuljettajan tiedot rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana hänen lisätodistuksensa on päättynyt. Jos määräajan kuluessa aloitetaan kuljettajaa koskeva rautatielain 80 §:ssä tarkoitettu tutkinta, tietoja ei saa poistaa ennen kuin tutkinta on päättynyt.

19 §

Tietojen luovuttaminen lisätodistusrekisteristä

Rautatieliikenteen harjoittaja saa luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja vain, jos tässä pykälässä säädetty edellytykset tietojen luovuttamiselle ovat olemassa eikä lisätodistuksen hakijan tai haltijan oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen muuta johdu. Tietoja ei saa luovuttaa, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä loukkaavan lisätodistuksen hakijan tai haltijan yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan.

Rautatieliikenteen harjoittaja saa 1 momentissa säädettyin edellytyksin ja salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja suomalaisille toimivaltaisille viranomaisille ja muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion rautatie- ja onnettomuustutkintaviranomaiselle. Tietojen luovutuksen on oltava välttämätöntä luovutuksen saajalle laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen taikka Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi.

Lisäksi rautatieliikenteen harjoittaja saa 1 momentissa säädettyin edellytyksin ja salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä luovuttaa lisätodistusrekisteriin tallennettuja tietoja näytön vastaanottajalle, jos tämä tarvitsee niitä käsittelemässään kuljettajan kelpoisuutta koskevassa asiassa.

Tietoa on pyydettävä kirjallisesti tai sähköisesti ja pyyntö on perusteltava. Tietojen luovuttamisesta päättää rekisterinpitäjä. Tiedot on luovutettava pyytäjälle ilman aiheetonta viivytystä.

Edellä 17 §: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.

20 §

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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

21 §

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.

22 §

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

Kuljettajana toimivan luonnollisen henkilön yleisen ja ammatillisen pätevyyden saamiseksi tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettun kuljettajan on suoritettava lupaan ja lisätodistukseen vaadittavat koulutukset. Lisäksi edellytetään, että tässä luvussa tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja (*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 vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Myös lisätodistuksessa määritettävät liikkuvaa kalustoa ja rataverkkoa koskevat koulutukset on järjestettävä erillisinä koulutusosioina. Liikkuvaa kalustoa koskevan koulutusosion on täytettävä veturinkuljettajadirektiivin liitteen V vaatimukset ja rataverkkoa koskevan koulutusosion liitteen VI vaatimukset siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kuljettaja voi osallistua lisätodistusta koskevaan koulutukseen vasta, kun hänellä on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lupakirja.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset kuljettajan tehtävässä vaadittavista koulutusmenetelmistä, koulutuksen sisällöstä ja näytöistä sekä näyttöjen järjestämisestä.

2 §

Näytöt

Kuljettajan osaamisen varmistamiseen liittyvät näytöt ja käytettävät näytön vastaanottajat vahvistaa:

1) luvan osalta Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka on kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitettun luvan myöntämiseksi noudatettavan menettelyn;

2) lisätodistuksen osalta rautatieliikenteen harjoittaja, jonka on kuvattava näytön vastaanottajien valintaa koskeva menettely vahvistaessaan II osan 7 luvun 12 §:n 1 momentissa tarkoitettun lisätodistuksen myöntämiseksi noudatettavan menettelyn.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetuissa näytöissä voidaan käyttää ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä näytön vastaanottajia. Näytöt on toteutettava niin, että vältetään kaikki eturistiriidat. Näytön vastaanottaja voi kuitenkin kuulua lisätodistuksen myöntävän rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstöön.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Kun rautatieliikenteen harjoittaja antaa kuljettajalle lisätodistuksen tämän lain soveltamisalaan kuuluvalla rataverkolla, rataverkon tuntemusta koskevan osaamisen varmistamisen, johon kuuluu reittien tuntemus ja liikennöintisäännöt, voi suorittaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä näytön vastaanottaja.

Kun kuljettaja on suorittanut tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetun koulutuksen, näytön vastaanottajan on varmistettava kuljettajan osaamisesta teettämällä kuljettajalle teoreettista ja käytännön osaamista mittaavat kokeet. Kuljettajan kykyä toimia kuljettajana on arvioitava rataverkolla suoritettavalla ajokokeella. Lisäksi näytöissä voidaan mitata simulaattorin avulla poikkeus- ja vajaatoimintatilanteiden hallintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset näyttöjen ja niissä käytettävien näytön vastaanottajien valinnassa noudatettavista menettelytavoista.

3 §

Oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi tässä luvussa tarkoitetun oppilaitoksen tai kouluttajan 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 kuuluessa rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, voi rautatieliikenteen harjoittaja pyytää, että oppilaitoshyväksyntä käsitellään rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaa oppilaitoksen ja kouluttajan hyväksynnän, jos kuljettajan kelpoisuusvaatimuksia tai oppilaitoksen taikka kouluttajan hyväksymiselle säädettyjä tai määrättyjä vaatimuksia muutetaan olennaisesti tai oppilaitos taikka kouluttaja sitä pyytää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkemmat määräykset oppilaitokselle ja kouluttajalle asetettavista vaatimuksista ja kouluttajien kelpoisuusvaatimuksista.

4 §

Oppilaitoksen ja kouluttajan velvollisuudet

Oppilaitoksen ja kouluttajan on annettava kuljettajaksi valmistavaa koulutusta tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla kaikille kuljettajille ja kuljettajaksi hakeutuville. Jos oppilaitos tai kouluttaja kuuluu rautatieliikenteen harjoittajan organisaatioon, sen tarjoamaan koulutukseen on päästävä samoin edellytyksin siitä riippumatta, kouluttaako oppilaitos tai kouluttaja rautatieliikenteen harjoittajan omaa henkilöstöä vai muita koulutusta tarvitsevia henkilöitä.

Oppilaitos tai kouluttaja vastaa koulutuksen sisällöstä yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajan tai sellaiseksi pyrkivän kanssa. Oppilaitos tai kouluttaja huolehtii lisätodistuskoulutukseen sisältyvän käytännön koulutuksen järjestämisestä.

Jos oppilaitoksen tai kouluttajan antaman koulutuksen laajuus muuttuu oleellisesti, sen on pyydettävä Liikenteen turvallisuusvirastolta uutta hyväksyntää.

5 §

Kuljettajan koulutukseen sisältyvän työnopastuksen järjestäminen

Jos tässä luvussa tarkoitetulla oppilaitoksella tai kouluttajalla 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 vastaanlaista 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Työnopastusta tarjoava rautatieyrittäjä päättää työnopastuksen käytännön järjestelyistä yhdessä oppilaitoksen tai kouluttajan 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 §

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 riittävää käytännön kokemusta siitä.

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 tarkemmat määräykset 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 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.

2 §

Meriliikenteen kabotaasin poikkeukset

Jos kysymyksessä on Ahvenanmaan maakunnan ja muun Suomen välinen liikenne tai ulkomaisen aluksen käyttöön Suomessa on erityisiä syitä eikä tarkoitukseen ole kohtuudella saatavilla Suomen tai muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta, Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luvan 1 pykälässä tarkoitetun kauppamerenkulun harjoittamiseen ulkomaisella aluksella.

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 määräytyiltä osin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemiseen liittyvistä selvityksistä.

10 luku

Laivaväen pätevyudet

1 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan suomalaisella aluksella työskenteleviin luonnollisiin henkilöihin (*laivaväki*).

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 miehitettyä 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 sellaisia tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädettyjä pätevyysvaatimuksia, jotka koskevat radiohenkilökuntaa.

2 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

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 peräsiintukin 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;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 lastitilat 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, 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 pätevyuden, lisäpätevyuden tai kelpoisuuden antamisen tai uusimisen edellytyksenä olevia tutkintoja tai niiden osia, joista säädetään ammattikorkeakoululaissa (932/2014) tai sen nojalla, ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa (630/1998) tai sen nojalla, ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) 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 laskea myös palvelu sellaisella huvikäytössä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 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 bar'eissa ja teho nesteen ja höyryn aikayksikössä siirtyvää lämpöenergiaa ilmoitettuna megawatteina.

3 §

Pätevyyskirja, lisäpätevyystodistus ja kelpoisuustodistus

Aluksella työskentelevällä on oltava tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä säädetty pätevyys.

Aluksella työskentelevältä voidaan vaatia sen lisäksi, mitä toimeen muuten vaaditaan, aluksen ominaisuuksien mukaisia tai hänen tehtäviinsä liittyviä lisäpätevyksiä. Osoitetusta pätevyydestä 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, tarvittaessa lisäpätevyystodistus ja vastaavat kelpoisuustodistukset. Muulla laivaväkeen kuuluvalla on oltava tehtäviensä edellyttämä pätevyyskirja, tarvittaessa lisäpätevyystodistus ja vastaavat kelpoisuustodistukset.

4 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueen I nimetyllä 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 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

5 §

Lasti- ja matkustaja-aluksen konepäällikön pätevyysvaatimukset

Konepäällystöön kuuluvalla on oltava moottorialuksella moottorialukseen oikeuttava pätevyyskirja ja höyryaluksessa höyryalukseseen oikeuttava pätevyyskirja.

Aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta, aluksen päällikkö voi toimia konepäällikkönä.

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 ylikonemestarinkirja.

Höyryaluksen konepäälliköllä on oltava aluksen höyrykattiloiden yhteenlasketun tehollisuuden mukaan määräytyvä pätevyyskirja. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset aluksen painelaitteen käytönvalvojalta vaadittavasta pätevyyskirjasta ja painelaitteen käyttäjän perehdyttämisvaatimuksista.

6 §

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.

7 §

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.

Kalastusaluksessa, jonka konetehto on alle 350 kilowattia ja jossa koneiston hallintalaitteet on sijoitettu niin, että alusta voidaan ohjata ohjauspaikalta, aluksen päällikkö voi toimia konepäällikkönä.

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;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3) kuljettajankirja, voi toimia sellaisen kalastusaluksen päällikkönä, jolla on oltava kalastusaluksen kuljettajankirja B.

8 §

Radioasemankäyttäjän pätevyysvaatimukset

Aluksen radioaseman käyttäjällä on oltava tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) nojalla annettu ja voimassa oleva, kyseisen radioaseman käyttöön oikeuttava pätevyystodistus.

9 §

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.

10 §

EU:n pätevyyttä koskevien säädösten soveltaminen

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, 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.

11 §

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen, ja tallentaa niitä koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Viestintävirasto myöntää kuitenkin 8 §:ssä tarkoitetun pätevyystodistuksen Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön mukaisesti.

Pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija iältään, terveydeltään, taidoiltaan, 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 10 luvun 1 ja 3 §:n mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa STCW-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, merityötä koskevan vuoden 2006 yleissopimuksen (SopS 52/2013), merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin, kalastusalusdirektiivin ja Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista ja pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös tarkempia säännöksiä tarvittavista kansallisista pätevyyskirjoista ja pätevyysvaatimuksista. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä pätevyyskirjaa ja lisäpätevyystodistusta koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen muodon. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (jäljempänä *IMO*) ohjeiden ja suositusten täytäntöönpanemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä lisäpätevyyksistä, niihin

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

liittyvän koulutuksen sisällöstä ja järjestämisestä sekä perehdyttämisvaatimuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

12 §

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.

13 §

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.

14 §

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 myöntämisjärjestelmän ja
- 4) Liikenteen turvallisuusvirastolla ja kyseisen valtion toimivaltaisella viranomaisella on, tai on tekeillä, kahdenvälinen sopimus pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten tunnustamisesta.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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.

15 §

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, ellei 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.

16 §

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 tunnustamislaisissa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena.

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

17 §

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, ellei pätevyuden, lisäpätevyuden tai kelpoisuuden olemassaolo ole muutoin todennettavissa.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 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 vaatimukset tai jäljempänä 3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa 2 §:ssä säädetyt edellytykset. Arvion perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy vaatimukset täyttävän koulutuksen järjestäjän. Arviointi voi sisältää koulutuksen järjestäjän 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 tarkempia teknisiä määräyksiä hakemismenettelystä 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) koulutus täyttää muut kansainvälisiin velvoitteisiin, IMO:n tai Kansainvälisen työjärjestön (jäljempänä ILO) ohjeisiin tai suosituksiin 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 teknisiä määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä soveltaen ensisijaisesti STCW-yleissopimusta tai IMO:n tai ILO:n ohjeita ja suosituksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä myös hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

4 §

Arviointi

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä arvioinnin hyväksymälleen koulutuksen järjestäjälle. Arvioinnissa tarkastetaan, vastaako koulutus ja koulutuksen järjestelyt STCW-yleissopimusta sekä muuta kansainvälisesti vahvistettua tai kansallisesti hyväksyttyä vaatimusta.

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 § tarkoitetussa hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu muutoksia.

12 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

1 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan mukaisesti:

- 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*) 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 yksittäisen ilma-aluksen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 §:n säännöksistä 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 tämän 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 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.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa erillisen vahvistuksen liikennöntoioikeudesta lentoliikenteen harjoittajalle.

5 §

Rajoitettujen liikenneoikeuksien jakaminen

Suomen ja kolmannen maan välillä harjoitettavaan säännölliseen lentoliikenteeseen tarvitaan liikennöntilupa silloin, kun liikenneoikeuksien käyttöä on rajoitettu lentoliikennesopimuksella.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikennöntiluvan hakemuksesta. Jos liikenneoikeuksia on rajoitettu määrä, eikä liikennöntilupaa 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 liikennöntiluvassa tarkoitetulle toiminnalle suurempaa kuin vähäiseksi katsottavaa taloudellista haittaa ja lentoliikenteen harjoittaja kiertää säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle asetettuja rajoituksia ei-säännöllisen lentoliikenteen avulla.

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

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 soveltuvin osin 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 ei tarvita 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 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 §

Lentotyölupa

Ilma-aluksen käyttämisestä erikoistehtäviin (*erityislentotoiminta*) säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä annettussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 (*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 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) 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 mitoitus ja ammattitaitoa;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

- 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. 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 §

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 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun 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 säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

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 siviili-ilmailun lentomiestien 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 (*lentomiestien asetusta*) Siltä osin kuin näitä asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiestien 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.

Edellä 1 momentista poiketen muulla ilma-aluksen ohjaamomiestien jäsenenä kuin ilma-aluksen päälliköllä ei tarvitse olla tehtävän edellyttämää lupaa, kelpuutusta tai hyväksyntää lennolla, joka on koulutus- tai tarkastuslento tällaisen luvan, kelpuutuksen tai hyväksynnän saamiseksi.

2 §

Henkilölupien myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta 1 §:ssä tarkoitettun 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 tarvittavat lupakirjat ja todistukset. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistöön terveydentilatodistuksen myöntää Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä työterveyslääkäri, ilmaislääkäri tai ilmaislääketieteen keskus.

Lupaa ei kuitenkaan myönnetä, jos hakija on soveltumaton sen haltijaksi. Hakijan on katsottava 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) on rikos- tai sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt edeltäneen viiden vuoden aikana liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmailussa, ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon kuljettamiseen tai ohjaamiseen rikoslain 23 luvussa tarkoitettulla tavalla alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttämiseen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai ilmailurikkomukseen; tai

4) 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 perustuvia tarkempia määräyksiä 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 tai EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksiin perustuvat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset.

Lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönnetään I momentissa tarkoitettujen standardien tai suositusten mukaisesti määräajaksi, jollei ole erityistä syytä poiketa tästä. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen ja uudistamisen edellytyksenä on hyväksyntä ilmaislääkäriin suorittamassa tarkastuksessa.

4 §

Ulkomainen lupa

Liikenteen turvallisuusvirasto tunnustaa ulkomailla myönnettyt tehtävän edellyttämät henkilöluvut Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä ulkomailla myönnetyn luvan, jos tässä luvussa säädetty edellytykset täyttyvät.

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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

6 §

Lentomiehistön koulutus

Lento- ja teoriakoulutuksesta, joka liittyy ilma-alusten lentomiehistön lupien, kelpoisuuksien, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetussa 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;
- 3) koulutusluvan haltijan tai koulutusilmoituksen antajan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 4) koulutuksessa käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 5) koulutusluvan haltijan ja koulutusilmoituksen antajan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia;
- 6) koulutuksesta viranomaiselle toimitettavia tietoja.

III OSA

Palvelut

1 luku

Henkilöliikennepalvelut

1 §

Tiedonantovelvollisuus

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

- 1) tieto siitä, tarjotaanko kuljetuspalvelua luvan nojalla vai onko kuljetuspalvelu vapautettu luvanvaraisuudesta,
- 2) pääasiallinen toiminta-alue, tarjottavat palvelut mukaan lukien palveluajat, sekä niiden muutokset ja peruutukset;
- 3) hinnat tai niiden määräytymisen perusteet;
- 4) käytössä olevat maksutavat;
- 5) toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut ja heidän avustamisensa, kaluston esteettömyys sekä varusteet, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvoon pääsyä ja vuorovaikutusta kuljettajan kanssa;
- 6) ohjeet asiakaspalautteen antamiseksi ja menettely virhetilanteessa.

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen ilmoittamisesta tietojen yhteismitallisuuden ja vertailtavuuden varmistamiseksi.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

2 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

- 1) kuljettajalla on II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa;
- 2) kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvoon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua,
- 3) kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito;
- 4) kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet;
- 5) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;
- 6) kun hinta perustuu matkan pituuteen tai matkaan käytettävään aikaan, kuljettaja valitsee matkustajan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos matkustaja jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa matkustajan ennalta matkan tilauksen yhteydessä hyväksymää tai ehdottamaa reittiä;
- 7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla ole selkeästi määritelty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt.

3 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti matkustajan havaittavissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

Liikenteen turvallisuusviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenteen turvallisuusviraston on huomioitava edellä mainitun hinnan määrittelemisessä taksiliikenteen palvelun yleinen hintataso, taksiliikenteen palvelujen erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso. Määriteltyä kokonaishintaa on tarkasteltava vuosittain.

Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää 3 momentissa tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston määrittelemää kokonaishintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmille käytetyille taksiliikenteen palveluille, mukaan lukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille, jos niiden taksiliikenteen kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Liikenteen turvallisuusviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain.

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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

2 luku

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

1 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

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

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

Liikenneviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

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

2 §

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi:

- 1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen johon perustuvan matkustusoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai
- 2) varata yksittäisen matkan tai kuljetuksen, jonka täsmällinen hinta ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen.

Kuljetuspalvelun tarjoaja, joka tarjoaa vain muita kuin IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen tämän lain, julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, jäljempänä hankintalaki) tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) mukaisesti hankkimia henkilöliikenteen kuljetuspalveluita, voi poiketa 1 momentin vaatimuksesta, jos sen toteuttaminen ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta.

Lippu- ja maksujärjestelmärajapinnan avaamiseen 1 momentin mukaisesti velvoitetun palveluntarjoajan ja rajapintaa hyödyntävän liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä yhteistyötä tarvittavien käytännön järjestelyjen mahdollistamiseksi.

2 a §

Puolesta-asiointi

Palvelun käyttäjällä on oikeus pyytää, että liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja, näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaava toimija tai muu liikkumispalveluun liittyvän alennuksen, korvauksen tai erityisehdon määräytymisperusteisiin liittyvän rekisterin ylläpitäjä mahdollistaa sähköisessä palvelussa toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle avoimen rajapinnan kautta hänen lipputuotteitaan tai muita palvelun käyttöön oikeuttavia tuotteitaan sekä tunniste- ja käyttäjätietojaan hyödyntävän asioinnin hänen puolestaan.

Pääsyn on oltava riittävän laaja, jotta liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajat voivat tarjota palvelujaan esteettä ja tehokkaasti. Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, vahvaa sähköistä tunnistamista on käytettävä, kun puolesta-asiointisuhde perustetaan tai sitä muutetaan olennaisesti.

Liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalla 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

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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.

3 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tai niihin liittyviä lippu- ja maksujärjestelmiä tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

- 1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt 1 §:ssä säädetyt velvollisuutensa;
- 2) palveluntarjoajan lipputuotteisiin perustuvien matkustusoikeuksien on oltava todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä, ja todentamisessa on käytettävä yleiskäyttöisiä teknologioita;
- 3) jos matkustusoikeus todennetaan toisen palveluntarjoajan taustajärjestelmästä, taustajärjestelmien välisen viestinnän on oltava mahdollista rajapinnan kautta.

Toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä kaikki sellaiset palveluntarjoajien käyttämät järjestelmät, jotka täyttävät 1 momentin 2 kohdan vaatimukset. Toimivaltaisen viranomaisen on myös huolehdittava siitä, että sen toiminta muutoinkin edistää lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta.

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 ja 2 §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta.

5 §

Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus

Tässä luvussa säädettyjä avoimia rajapintoja teknisesti yhdistävien palveluntarjoajien ja matkustusoikeuden todentamiseen liittyvien taustajärjestelmien ylläpitäjien tai ylläpidosta vastaavien toimijoiden on omia palveluitaan ja järjestelmiään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Edellä tarkoitettujen palveluntarjoajien on muutoinkin tehtävä yhteistyötä matkaketjujen muodostamiseksi tarvittavan teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

Yhdistämispalvelun tarjoajien on avattava matkustusoikeuden todentamisessa tarvittavat rajapinnat ja huolehdittava siitä, että matkustusoikeuden todentaminen voidaan tehdä yleiskäyttöisten teknologioiden avulla.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen yhteentoimivuuden varmistamisesta.

6 §

Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (*ITS- direktiivi*) 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia koskevia komission

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

ITS-direktiivin 6 artiklan nojalla antamia määräyksiä sovellettaessa noudatetaan ITS-direktiivin liitteessä II vahvistettuja periaatteita.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava ja tarkistettava, täyttävätkö ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat palveluntarjoajat, viranomaiset ja muut toiminnanharjoittajat direktiivissä ja sen nojalla säädetty vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä määräyksiä 2 momentissa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnin hakemisesta.

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

1 §

Hankintamenettelyt

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

Muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain mukaisia hankintamenettelyjä. Näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2-6 kohdan ja 8 artiklan 2-4 kohdan säännöksiä.

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

2 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat

Sen lisäksi, mitä palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 §:n 3 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi internet-osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä.

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 45 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 40 päivää.

3 §

Tarjouspyyntö

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–74 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

4 §

Tarjoajien valinta

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

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

5 §

Neuvottelut tarjousten jättämisen jälkeen

Toimivaltainen viranomainen voi neuvotella palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarjoustensa jättämisen jälkeen tarjouksen tehneiden liikenteenharjoittajien kanssa, jos tarjouspyyntöä ei ole voitu laatia niin tarkasti, että paras tarjous voitaisiin valita tai jos tarjoukset eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Edellytyksenä on lisäksi, että tarjouspyynnön mukaisia sopimusehtoja ei olennaisesti muuteta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen neuvottelujen tarkoituksena on parhaan tarjouksen valinta. Toimivaltaisen viranomaisen on neuvoteltava tarjoustensa mukauttamiseksi hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä esitettyihin vaatimuksiin. Neuvottelut voidaan käydä vaiheittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

6 §

Tarjouksen valinta

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

7 §

Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

8 §

Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus

Hankintayksikön on tehtävä ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisuista sekä tarjousmenettelyn ratkaisusta kirjallinen päätös, joka on perusteltava. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on käytävä ilmi ratkaisuun olennaisesti vaikuttaneet seikat, joita ovat ainakin ehdokkaan, tarjoajan tai tarjouksen hylkäämisen perusteet sekä ne perusteet, joilla hyväksytyjen tarjousten vertailu on tehty. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on lisäksi käytävä ilmi, minkä ajan kuluttua hankintasopimus voidaan tehdä. Hankintaa koskevaan päätökseen sovelletaan hankintalain 126 ja 127 §:ää.

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.

Hankinta-asiakirjojen julkisuuteen sovelletaan hankintalain 138 §:ää.

9 §

Erilliskirjanpitovelvollisuus

Palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitetun erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan on annettava yksityiskohtaiset tiedot niistä menetelmistä, joilla tuotot ja kulut kohdistetaan eri toiminnoille. Tämän tiedonantovelvoitteen piiriin kuuluvia tietoja on säilytettävä vähintään kymmenen vuotta tilikauden päättymisestä.

Palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitetun erillisen kirjanpidon tuloslaskelmat ovat julkisia, ja ne esitetään erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan tilinpäätökseen sisältyvänä liitetietona.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään salassapidosta, liikenne- ja viestintäministeriöllä sekä tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus saada erilliskirjanpitovelvolliselta liikenteenharjoittajalta palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tietoja asetuksessa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä edelleen antaa 3 momentin perusteella saamia tietoja komission käytettäväksi palvelusopimusasetuksen avoimuusvelvoitteen edellyttämässä laajuudessa sen arvioimiseksi, ovatko maksetut korvaukset mainitun asetuksen mukaisia.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

10 §

Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

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

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitettujen lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Maakunta voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

4 luku

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:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) maakunnille, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettujen valtionavustuspäärahain käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelystä.

2 §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen tämän lain IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa sekä tämän luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Liikennevirasto saa itse käyttää määrärahaa 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta maakunnalle, kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi samaan tarkoitukseen.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3 §

Korvauksen takaisin periminen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jos takaisin perittävä määrä ei makseta viimeistään toimivaltaisen viranomaisen asettamana eräpäivänä, sille on maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain 4 §:n mukaan.

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 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

1 luku

Viranomaisten toiminta

1 §

Liikenteen turvallisuusvirasto yleisenä valvontaviranomaisena

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta.

2 §

Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikennevirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä.

Liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikennevirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla III osan 2 luvun 1 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikennevirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikennevirasto voi luovuttaa tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Liikennevirastolla on oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä saada toiselta viranomaiselta tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien toteuttamiseksi.

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.

3 §

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos tieliikennettä valvovina viranomaisina

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista.

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (/) säädetään.

Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki ja Vaasa ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

- 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä perussopimuksensa mukaisten jäsenkuntien muodostamalla alueella;
- 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;
- 3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;
- 4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;
- 5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;
- 6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;
- 8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;
- 9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;
- 10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;
- 11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat III osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 2 §:n 3 momentin mukaisesti Liikennevirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liike- tai ammatillisuutta.

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

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset maakunnat sekä 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat III osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

6 §

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Lisäksi mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja Tulli sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisenä yhteyspisteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa säädetyn pakollisen tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa. Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset, ei tarvitse suorittaa asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkintoa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitettua todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen antavat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä ammattikorkeakoulututkinto.

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettua toimivaltaisia viranomaisia

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.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen III luvussa tarkoitettua säännöllisen liikenteen toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto. Ahvenanmaalla säännöllisen liikenteen luvan myöntää Ahvenanmaan maakunnan toimivaltainen viranomainen.

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 edellä säädetään Liikenteen turvallisuusvirastonomaisten yleisestä toimivallasta, kuluttaja-asiamies valvoo tämän lain säännösten noudattamista kuluttajansuojan kannalta kuluttajansuojalaissa (38/1978) säädetyn mukaisesti.

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 matkustajanoikeuksia koskevan asetuksen 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen;

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 tarkoitettu täytäntöönpanosta vastaava elin;

3) matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista rautatieliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu elin;

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 tarkoitettu toimivaltainen elin.

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

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 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.

10 §

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitettujen linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuultuaan asiassa 3 §:ssä mainittuja toimivaltaisia viranomaisia, terminaalin haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia.

11 §

ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen

ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten alojen ja 3 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten toimien toimivaltainen kansallinen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Interbus-sopimuksessa tarkoitettut viranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa linja-autoilla harjoitettavaa satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä koskevan sopimuksen (*Interbus-sopimus*) tekemisestä tehdyssä neuvoston päätöksessä 2002/917/EY tarkoitettua sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettua kuljetusluvasta vapautetun satunnaisen liikenteen valvonta-asiakirjan ja myöntää sopimuksen 15 artiklassa tarkoitettua kuljetusluvan. Sopimuksen 18 artiklassa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

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.

14 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta valvovat viranomaiset

Poliisi ja Tulli valvovat II osan 1 luvun 12 §:ssä säädetyn tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden noudattamista.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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) 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014 (*ajopiirturiasetus*).

2) 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*);

3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus (*AETR-sopimus*, SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010).

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

16 §

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 erityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 23 pykälässä 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 tai muille STCW-yleissopimuksen sopimuspuolille.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimitettavista ilmoituksista.

17 §

Eräiden lentomiestöasetuksessa tarkoitettujen lupien myöntäjät

Ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää lentäjän lentomiestöasetuksessa tarkoitetun lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen.

Matkustamomiestöön terveydentilatodistuksen myöntää työterveyslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus.

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 EU:n asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitetun palvelun tarjoajan toimipaikan

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin liikennevälineisiin sekä tiloihin suorittaakseen tarkastuksen. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koske pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Palvelun tarjoajan on annettava käyttöön tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinkin avustettava tarkastuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Ulkopuolisen asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavaan osaluokkaan. 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 suorittamistaan tehtävistä asianmukainen korvaus.

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenteen turvallisuusvirastolla, kuluttaja-asiamiehellä ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot palveluntarjoajilta ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot I osan 1 luvun 8 kohdassa tarkoitetun toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, I osan 1 luvun 7 kohdassa tarkoitetun henkilöluvan hakijasta ja haltijasta 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. Liikenteen turvallisuusvirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 6 luvussa tarkoitetusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä tarkoitetusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä III osan 5 luvun 1 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada poliisilta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia.

3 §

Oikeus määrätä kokeisiin tai muihin tarkastuksiin

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 tiedollisia, taidollisia 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 tämän lain IV osan 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettulle rautatielääkärille, rautatiepsykologille, merimieslääkärille, ilmailulääkärille tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymälle

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 tai 13 §:ssä tarkoitettu ammattipätevyyskortti tai 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 edellä 10 luvun 3 §:ssä tarkoitettu Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä pätevyyskirja, lisäpätevyytiedustus tai kelpoisuustiedustus 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

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetty asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitettuja asiakirjoja tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa II osan I luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

Kuljetusyrittäjien työaikojen noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään. Mitä mainitun lain 45 §:ssä säädetään muistutuksen tekemisestä, sovelletaan myös tässä laissa tarkoitettuun yrittäjäkuljettajaan.

Poliisi, tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja 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 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 epäillystä 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

5 §

Oikeus saada virka-apua

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada sille tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta, Tullilta, työsuojeluhallinnolta ja Verohallinnolta.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty VI osan 2 luvun 6 §:ssä tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun 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-, tull- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tull- 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 II osan 4 luvun 4 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

7 §

Rikosoikeudellinen virkavastuu

Tämän osan 1 luvun 17 §:ssä, tämän luvun 1 §:n 3 momentissa sekä jäljempänä 3 luvun 1 – 4 §:ssä tarkoitettuun henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

3 luku

Liikenteen lääkärijärjestelmä

1 §

Rautatielääkärin hyväksyminen

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta rautatielääkärin 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 erikoislääkärin oikeudet;

2) hakija tuntee kuljettajan tehtävien sisällön, työympäristön ja tehtävään liittyvät liikenneturvallisuusriskit 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 tarkemmat määräykset rautatielääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 tarkemmat määräykset 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 tarkemmat määräykset merimieslääkärien kelpoisuusvaatimuksista ja osaamisen ylläpitämisestä sekä laivaväen lääkärintodistuksen mallilomakkeesta.

4 §

Ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksyminen

Ilmailulääkärin ja ilmailulääketieteen keskuksen hyväksymisestä säädetään lentomiehistöasetuksessa.

Hyväksytyyn ilmailulääkärin tai työterveyslääkärin on toimitettava lääketieteellisen kelpoisuuden arviointiin liittyvä lausunto sekä kopio lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta tai matkustamomiehistön terveydentilatodistuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle.

5 §

Terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevat ilmoitukset

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.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tahon on salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydentilaa edellytyksiä.

Myös terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetussa laissa (559/1994) 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 aiheutonta 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 lääkäri ehdottaa 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 määriteltyjä hallintotehtäviä.

Tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenteen turvallisuusviraston hankkimaan palveluun. Tavarahankintaa lukuun ottamatta palveluntarjoaja ei voi käyttää alihankkijaa sille uskottujen tehtävien hoitamisessa.

Palvelujen hankintaan sovelletaan lakia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016) alihankintaa koskevia säännöksiä lukuun ottamatta, jos ainoastaan osa palveluntarjoajista voi osallistua tietyn palvelun tarjontaan.

2 §

Yleiset säännökset

Tässä luvussa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista 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 luetteloa tässä luvussa tarkoitetuista palveluntarjoajista.

Maksujen määräytymisen perusteista säädetään 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 asiakirjan 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää jakeluluontoisena tehtävänä ajopiirturiasetuksessa tarkoitetun kuljettaja- ja yrityskorttien myöntämisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi siirtää seuraavat ilmailuun liittyvät II osan 13 luvun 2 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyden todentamiseen liittyvät tehtävät:

- 1) kielitaitokokeen vastaanottaminen ja hyväksyntä;
- 2) tarkastuslentäjän pätevyuden arviointi ja hyväksyntä.

4 §

Palveluntarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Palveluntarjoajan on oltava luotettava, tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa ja tällä on oltava tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet ja henkilöstö sen mukaan kuin näistä on tarvittaessa erikseen säädetty.

Palveluntarjoajaa voidaan pitää luotettavana, jos tämä ei ole liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana, tätä ei ole tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, jos tätä ei ole viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen, ja jonka voidaan 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 (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa niiden suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja rekisteröintitehtäviä.

5 §

Palveluntarjoajan kanssa tehtävä sopimus

Sen lisäksi mitä Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen (2016/679) 28 artiklan 3 kohdassa säädetään, palveluntarjoajan kanssa tehtävässä sopimuksessa on sovittava ainakin:

- 1) muista kuin henkilötietojen käsittelyä koskevista sopimusrekisteröijän tehtävistä;
- 2) sopimuskaudesta, toiminnan aloittamisesta ja sopimuksen päättymisestä kesken sopimuskauden;
- 3) palveluntarjoajan toimialueesta ja -paikoista sekä palveluajoista;
- 4) rekisteröintitehtäviä 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 sovittujen tehtävien suorittamisen tai muutoin rikkoo sopimusta tai toimintansa kannalta merkityksellistä lainsäädäntöä.

Palveluntarjoajan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista toimintaansa koskevista muutoksista, joilla voi olla olennaista vaikutusta sille uskottujen tehtävien hoitamiseen.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 siten kuin 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 §:n säännöksiä.

V OSA

Liikenneasioiden rekisteri

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) edellä I osan 1 luvun 1 §:n 8 kohdassa tarkoitetuista toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä niihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) edellä I osan 1 luvun 1 §:n 7 kohdassa tarkoitetuista 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, omadataan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi ja liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonsaantioikeus

Sen lisäksi, mitä muualla laissa tarkemmin säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada 1 luvun 1 §:n 1 ja 3 kohdissa tarkoitettujen lupien hakijoilta tai haltijoilta sekä liikennevälineiden omistajilta, haltijoilta tai käyttäjiltä rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot.

Sen lisäksi, mitä muualla laissa tarkemmin säädetään, Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot seuraavilta tahoilta:

- 1) liikennevälineiden ja niiden moottoreiden valmistajilta tai maahantuojilta sekä näiden edustajilta;
- 2) oppilaitokselta, kouluttajalta ja näytön vastaanottajalta;
- 3) lääkäriltä ja psykologilta ja sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavalta yhteisöltä ja laitokselta;
- 4) lupakirjan tai kortin valmistajalta tai käsittelijältä;
- 5) Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyksliikennettä harjoittavalta;
- 6) rekisteröintitehtäviä suorittavilta, katsastustoiminnan harjoittajilta, yksittäishyväksyntöjä myöntäviltä sekä muilta Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskumppaneilta;
- 7) liikennevakuutuskeskukselta ja vakuutusyhtiöiltä;
- 8) laivaisänniltä ja varustamoilta.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada muulta viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä 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 sellaisena kuin se asetuksessa 1072/2009 on säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus edellä 1-4 momentissa tarkoitettujen tietojen saantiin salassapitosäännösten estämättä. Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa siten kuin siitä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa sovitaan. Tiedot on toimitettava ilman aiheutonta 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 muun lain säännöksen nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla 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.

2 luku

Rekisterin tietosisältö

1 §

Yleiset rekisteriin tallennettavat tiedot

Luonnollisista henkilöistä saa rekisteriin perustietoina tallentaa nimen, henkilötunnuksen taikka henkilötunnuksen puuttuessa tiedon syntymäajasta, tiedon syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta sekä muina perustietoina osoite- ja muun yhteystiedon, tiedon kotikunnasta, äidinkielestä ja

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

asiointikielestä ja henkilön kuolemasta samoin kuin tiedon siitä, että kyseessä on luonnollinen henkilö. Yksityisestä elinkeinonharjoittajasta saa lisäksi tallentaa yritys- ja yhteisötunnuksen. Lisäksi henkilöistä saa tallentaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen silloin, kun haettava lupa edellyttää näitä tietoja.

Oikeushenkilöstä saa rekisteriin perustietoina tallentaa nimen, yritys- ja yhteisötunnuksen, aputoiminimen, kotipaikan, osoite- ja muut yhteystiedot sekä tiedon asiointikielestä. Oikeushenkilöistä saa lisäksi tallentaa tiedon toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista, tiedon muun yhteisön vastuuhenkilöistä sekä tiedon vastuuhenkilöiden yksilöinti- ja yhteystiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa lisäksi rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot:

- 1) vakuutuksista;
- 2) lakisääteisistä maksuista, veroista ja niiden suorittamisesta;
- 3) kiinnityksistä;
- 4) konkurssista, velkajärjestelystä, yrityssaneerauksesta, ulosotosta ja takavarikosta;
- 5) valtuutuksista;
- 6) tieliikenteen valvontalaitteiden korttitiedoista.

Rekisteriin saa tallentaa Liikenteen turvallisuusviraston lakisääteisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot tehdyistä rikoksista ja niistä seuranneista rangaistuksista, ajokielloista ja muista vastaavista seuraamuksista sekä Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävänsä johdosta määräämistä seuraamuksista.

Edellä 1-4 momenteissa tarkoitettut tiedot jätetään tunnistetietoja lukuun ottamatta tallentamatta, jos tieto on saatavissa reaaliaikaisesti toisen viranomaisen rekisteristä.

Liikenteen turvallisuusvirasto saa tallentaa rekisteriin 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettun tiedonsaantioikeuden nojalla saamansa tiedot.

2 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 1 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja rekisteröinti-ilmoituksesta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta, luvan sisällöstä ja lupaehdoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta sekä luvan muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) rekisteröinti-ilmoituksen osalta soveltuvin osin vastaavat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) tiedon siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi sekä seuraamus- ja valvontatiedot;
- 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- luokitus- ja 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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 sekä muutoksista,
- 2) tiedon luvan myöntäjistä ja sen sijaintivaltioista;
- 3) luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai pätevyuden hakemista ja käsittelyä koskevat tiedot, koulutus- ja kokemustiedot, tiedot kokeista ja arvioinneista;
- 4) tiedon tarvittavasta kielitaidosta;
- 5) terveydentilatiedot ja lääkärin- ja psykologin tarkastuksia koskevat tiedot;
- 6) tiedon lupien, kelpoisuuksien, hyväksyntöjen ja pätevyyskatsastusten vastaavien korttien, kirjojen ja todistusten myöntämisestä, peruuttamisesta, katoamisesta tai tuhoutumisesta;
- 7) muut Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa liikenteen viranomaisen rekistereihin kirjattaviksi edellytetyt tiedot.

5 §

Kielto muuttaa rekisteritietoja

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää liikennevälineeseen liittyvien rekisteritietojen muuttamisen määräajaksi ja tehdä tästä merkinnän rekisteriin, jos se saa tiedon liikennevälineen tai sen rekisterimerkinnän kannalta tärkeän osan omistusoikeutta tai yksilöintitietoa koskevasta ilmeisestä epäselvyydestä.

6 §

Tietojen poistaminen

Ellei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu, poistetaan rekisteriin merkityt tiedot seuraavasti:

- 1) toiminnanharjoittajalupia koskevat tiedot 6 vuotta luvan peruuttamisesta tai luvan päättymisestä;
- 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) edellisestä 3 kohdasta poiketen merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystiedot 50 vuoden kuluttua tiedon rekisteröinnistä;
- 5) henkilötiedot viimeistään 3 vuoden kuluttua henkilön kuolemasta, ellei tietoja ole jo muulla perusteella poistettu;
- 6) rikoksia ja niihin liittyviä seuraamuksia koskevat tiedot heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi tai viimeistään 10 vuoden kuluttua siitä kun päätös on saanut lainvoiman;
- 7) virheelliseksi todettu ja merkitty tieto 5 vuotta virheen havaitsemisesta, jos tiedon säilyttäminen on tarpeen rekisteröidyn, muun asianosaisen tai rekisterinpitäjän oikeuksien turvaamiseksi;
- 8) rekisteröidylle asetettu toimintakielto tai muu Liikenteen turvallisuusviraston tai poliisin tekemää hallinnollista toimenpidettä koskeva tieto 10 vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman;
- 9) rekisteröidyn terveydentilaa koskevat tiedot, kun terveydentilatieto on tullut käyttötarkoitukseensa nähden tarpeettomaksi.

Liikennevälineen tiedot säilytetään pysyvästi.

Sen estämättä mitä edellä säädetään tietojen poistamisesta, voidaan rekisterissä oleva tieto jättää poistamatta, mikäli tieto on välttämätön rekisterinpitäjän tehtävien hoitamiseksi.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3 luku

Tietojen luovuttaminen

1 §

Tietojen luovuttamisen yleiset edellytykset

Tietojen luovuttamisesta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.
Tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan tai muun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

2 §

Julkisten tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

Seuraavat tiedot ovat yleisesti käsiteltävissä:

- 1) tieto voimassa olevasta toiminnanharjoittajaluvan yksilöintitunnuksesta, luvanhaltijan nimestä ja toiminnanharjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista sekä rekisteröinti-ilmoituksen 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 perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta sekä luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä sekä etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot luonnollisena henkilönä olevan toiminnanharjoittajan nimestä ja työyhteystiedosta;
 - 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 sekä tutkimukseen;
- 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 kansainväliseen sopimuksen velvoitteeseen tai Euroopan unioninlainsäädäntöön, tai jos Liikenteen turvallisuusviraston on antanut siihen luvan.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

5 §

Tietojen luovuttaminen tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan

Liikenteen turvallisuusvirasto saa, sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, luovuttaa yksittäistapauksissa liikenneasioiden rekisteriin tallennettuja tietoja sellaista tutkimusta sekä kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, joiden 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 rekisterissä olevien tietojen sellaiseen 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 käyttötarkoitus 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 §

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 voi 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, on Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen (2016/679) V luvun edellytysten täyttyttävä. Liikenneasioiden rekisteristä tietoja saanut muu viranomainen saa luovuttaa tietoja edelleen samojen edellytysten täyttyessä.

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 oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen edellä 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 (661/2009) annetun lain 36 ja 37 §:ssä. Siirrettäessä turvakielto liikenneasioiden rekisteriin luovutusrajoitus laajennetaan kattamaan myös luonnollisen henkilön nimi.

Edellä 1-2 momentissa säädetty luovutuskielet 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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

8 §

Henkilön omien tietojen hallinta

Liikenteen turvallisuusviraston on mahdollistettava rekisteröidyn omien tietojen hakeminen ja siirtäminen 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.

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia.

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

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 mukaista tehtävänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen, lentäjän tai 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 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

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

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, 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.

Kun Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa veturinkuljettajan luvan, on peruuttamista koskevasta päätöksestä viipymättä ilmoitettava kuljettajalle ja sille tiedossaan olevalle rautatieliikenteen harjoittajalle, jonka palveluksessa kuljettaja on tai jonka toiminnassa hän on mukana.

Jos toisen ETA-valtion asianomainen toimivaltainen viranomaisella 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 §

Ammattipätevyyskortin peruuttaminen

Ammattipätevyyskortin peruuttaa 2 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa Liikenteen turvallisuusviraston sijasta poliisi. Haltijan hakemuksesta ammattipätevyyskortin peruuttaa kuitenkin 2 §:n 1 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto.

2 c §

Huomautus ja varoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan haltijalle 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 tarkoitettujen tehtävien hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitettun ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle tai 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 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi ja poliisin antama varoitus

Poliisi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Poliisi vastaa myös ajoluvan haltijan ajoterveydentilan ja ajokyvyn valvonnasta ja voi siihen liittyen päättää tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä siten kuin tässä laissa säädetään.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt II osan 3 luvun 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin, poliisi peruuttaa ajoluvan määräajaksi, vähintään kahdeksi kuukaudeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Määräajan pituudesta määrättäessä otetaan huomioon erityisesti peruuttamisen perusteena olevan teon tai

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

tekojen vakavuus ja teko-olosuhteet. Jos ajoluvan haltija on syyllistynyt momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuihin tekoihin tai 4 kohdassa esitetyllä tavalla 1 – 2 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaaviin rikoksiin, lupa peruutetaan vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos seuraamuksen kohtuullistamiseksi perustellusta syystä on tarpeen, ajolupa voidaan peruuttaa edellä säädettyä lyhyemmäksi ajaksi.

Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt II osan 3 luvun 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija määrätään ajokieltoon toistaiseksi tai jos hän ei enää täytä ajoluvan terveystaakkoja, poliisi peruuttaa hänen ajolupansa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määräajaksi peruutettu ajolupa palautetaan haltijalleen määräajan päätyttyä. Jos ajolupa peruutetaan toistaiseksi, ajoluvan palauttamisen edellytyksenä on, että ajoluvan haltija osoittaa peruuttamisperusteen poistuneen. Ajolupaa ei kuitenkaan palauteta, jos sen voimassaolo on päättynyt. Ennen ajoluvan palauttamista luvan haltijan sopivuus on arvioitava uudelleen II osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

Poliisi voi antaa varoituksen ajoluvan määräajaisen peruuttamisen asemesta, jos ajoluvan peruuttamista on pidettävä kohtuuttomana seuraamuksena, eikä teon ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta taksinkuljettajan vastuista ja velvollisuuksista tai yleensä säännösten ja määräysten noudattamisesta taikka hänelle aiemmin määrättyistä seuraamuksista.

3 a §

Menettely toisen valtion myöntämän veturinkuljettajan lupakirjan osalta

Jos tämän lain 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 Euroopan talousalueeseen kuuluvan 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 b §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettulta kuljettajalta 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 14 §:n 3 momentin nojalla esittämänsä vaatimukseen.

Viraston on ilmoitettava antamastaan kiellosta Euroopan komissiolle ja muiden ETA-valtioiden asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto on saattanut edellä 3 a §:n 3 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 säädetystä syystä määrätä, ettei Suomessa hyväksytty ulkomainen lupa oikeuta siinä tarkoitettuun toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3 c §

Epäiltyyn vesiliikennejuopumukseen liittyvistä menettelyistä

Rajavartiolaitoksen, poliisin tai Tullin on otettava haltuun Liikenteen turvallisuusviraston antama II osan 10 luvussa tarkoitettu 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 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.

3 d §

Liikennöintiluvan raukeaminen

Edellä II osan 12 luvun 5 §:ssä tarkoitettu liikennöintilupa raukeaa, jos luvanhaltija ei ole ryhtynyt käyttämään liikenneoikeuksia saamansa liikennöintiluvan ehtojen mukaisesti.

3 e §

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 f §

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.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

4 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt III osan 3 luvun 10 §:n nojalla päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Teettämällä suoritetun toimenpiteen kustannukset suoritetaan valtion varoista ja peritään laiminlyöjältä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

5 §

Oikaisuvaatimus

Rautatieliikenteen harjoittajan päätökseen, jolla II osan 7 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettu lisätodistuksen saamista koskevan päätöksen uudelleen tutkimista koskeva pyyntö on hylätty tai lisätodistus on peruutettu, kuljettaja saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään.

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua IV osan 3 luvun 1 - 4 §:ssä tarkoitettua lääkärin, psykologin ja ilmailulääketieteen keskuksen antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Edellä IV osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettua palveluntarjoajan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Muuhun kuin 1 - 3 momentissa sekä 6 ja 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolaissa säädetään.

6 §

Muutoksenhaku hallinto-oikeuteen

Seuraavaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään:

- 1) edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettu korvauksen takaisinperintä;
- 2) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettu luvan peruuttaminen;
- 3) tämän luvun 4 §:ssä tarkoitettu uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa 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,
- 7) poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös.
- 8) oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, 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, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Muutoksenhaussa opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta peruskoulutuksesta annetun lain 25 c, 44 ja 44 a–44 f §:ää sekä ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 15 c §:ää. (4.9.2015/1113) Muutoksenhaussa opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen päätökseen sovelletaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 48 ja 97–103 §:ää.

Jos kuljettajan ammattipätevyyskortti myönnetään hakemuksen mukaisesti, hakijalle ei anneta muuta päätöstä eikä valitusosoitusta. Ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

7 §

Muutoksenhaku markkinaoikeuteen

Sääntelyelimen II osan 8 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitettussa asiassa tekemään päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

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 tarkoitettussa 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 tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta 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.

8 §

Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen

Hallinto-oikeuden 6 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Markkinaoikeuden edellä 7 §:n 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

9 §

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 kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tarkoitettua lupaa taikka harjoittaa Interbus-sopimuksessa tarkoitettua liikennettä taikka kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua liikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa, on tuomittava *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä ilman lain II osan 5 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, rautatielainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta harjoittaa kaupunkiraideliikennettä lain II osan 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, kaupunkiraideliikennelainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta 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 teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

2 §

Kuljetuksen tilausrikkomus

Tämän lain II osan 1 luvun 12 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden mainitussa pykälässä säädetyn selvitysvelvollisuuden taikka tehdyn selvityksen perusteella tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä II osan 1 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettuja edellytyksiä, on tuomittava *kuljetuksen tilausrikkomuksesta* sakkoon. Kuljetuksen tilausrikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

3 §

Ammattipätevyysäännösten 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 säännöstä, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo II osan 3 luvun 3 §:n 1 momentin säännöstä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä, ~~17 §:n 3 momentin säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta~~ taikka 4 §:n säännöstä ajoneuvon kuljettamisesta, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

- 1) rikkoo II osan 10 luvun 3 - 8 §:ssä säädettyjä pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,
- 2) rikkoo II osan 10 luvun 9 §:ssä säädettyjä aluksen päällikön vähimmäisikärajaa koskevia säännöksiä tai
- 3) rikkoo II osan 10 luvun 17 §:ssä säädetyn pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen tai kelpoisuustodistuksen säilyttämisen- tai esittämisvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulkurikkomuksesta* sakkoon.

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo luvan hakijalle tai haltijalle IV osan 2 luvun 3 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista tekijöistä on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ammattipätevyysäännösten rikkomuksesta* sakkoon.

4 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi 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 tämän lain II osan 13 luvun 6 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta; on tuomittava, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

5 §

Luvatun lentotyö

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta harjoittaa II osan 12 luvun 8 §:ssä tarkoitettua erityislentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

6 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevia II osan 4 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen säännöksiä sekä AETR-sopimuksen määräyksiä taikka 5 §:n säännöksiä, on tuomittava *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta* sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo II osan 4 luvun 8 §:n säännöksiä; sekä

2) työnantaja tai tämän edustaja ja yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10, 14 tai 15 artiklaa, AETR-sopimuksen 5 taikka 11 artiklaa taikka tämän lain II osan 4 luvun 6, tai 7 §:n säännöksiä.

Kuljettajaa ei tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on korjaamon taikka työnantajan tai tämän edustajan rikkominen.

7 §

Huumaavan aineen käyttäminen rautatieliikenteessä ja ilmailussa

Jos tämän lain II osan 7 luvussa tarkoitettu kuljettaja hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä rautatieliikenteessä* sakkoon.

Jos tämän lain II osan 13 luvun 1 §:ssä tarkoitettu lentäjä, matkustamomiehistön jäsen tai kauko-ohjaaja suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa* sakkoon.

VII OSA

Voimaantulo

1 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

1 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Tällä lailla kumotaan:

1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

2 §

Henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös

Edellä II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a-5 c §:ssä.

3 §

Muut siirtymäsäännökset

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

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan II osan 1 luvun 2 §:n mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä: Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan II osan 1 luvun 1 §:n mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan II osan 3 luvun 1 §:n mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä II osan 1 luvun 1 §:ssä säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnettyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettely sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Lain III osan 3 luvun 11 §:n säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019.

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

Lain 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.

Mitä tässä laissa säädetään maakunnista, sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2018 asti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin. Maakuntia koskevia säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista annettu laki (440/2000);
- 2) laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003);
- 3) laki ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä (629/2004);
- 4) laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksistä (273/2007);
- 5) laki lääkärin hyväksymisestä merimieslääkäriksi (47/2009);
- 6) rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1664/2009) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, kuitenkin niin, että lain 19 - 20 ja 30 - 31 §:ää sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka;
- 7) laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (349/2013);
- 8) laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun maakunnan tehtävälän tai muun lain nojalla kuuluvat maakunnalle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien maakunnalle.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen valtiolta siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta maakuntaan sekä maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä.

Jos siirtyminen tapahtuu maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, virkamies siirtyy työsuhteeseen.

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain (82/2016) 8 §:n 2 momentin tasaisen lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen maakuntaudistuksesta johtuvan järjestelyn johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjakoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntaudistuksessa tehtäviä siirrettäessä valtiolta maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät henkilöt säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain 8§:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos palvelussuhde täyttää julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuusedellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2019.

Maakunnalle siirtyy 1 päivänä tammikuuta sen järjestämisvastuulle kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Valtio siirtää maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2022 ulottuvan siirtymäkauden.

Tämän lain voimaan tullessa edellä 1 §:n 3 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, hyväksynät, rekisteröinti-ilmoitukset, kiellot ja päätökset pysyvät voimassaolokaikansa mukaisesti voimassa ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä kuitenkin niin, että:

- 1) ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyllä merimieslääkärillä on kuitenkin oikeus toimia merimieslääkärinä korkeintaan 1 päivään heinäkuuta 2020 saakka, jonka jälkeen lääkäri 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 hyväksynät ovat voimassa hyväksynnän voimassaoloajan, mutta kuitenkin korkeintaan 31 päivään joulukuuta 2018 saakka, jonka jälkeen heillä on oltava IV osan 3 luvun 1 §:n 1 momentin mukainen hyväksyntä;

EPÄVIRALLINEN KOOSTE LIIKENTEEN PALVELULAISTA (harmaa teksti=I vaihe, musta teksti=II vaihe)

3) rautatiejärjestelmässä myönnetyt terveydentilan erivapaudet kuljettajan tehtävään säilyvät voimassa asianomaisen luvan mukaisin edellytyksin, ellei Liikenteen turvallisuusvirasto tai rautatielääkäri henkilölle tehtävän lääkärintarkastuksen tulosten perusteella muuta määrää.

Rautatiejärjestelmässä kuljettajan tehtäviä hoitavalla on kuitenkin 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 II osan 11 luvun 3 §:ssä tarkoitettua koulutusten hyväksyntää vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta ja he saavat antaa II osan 11 luvun 3 §:n mukaista merenkulun koulutusta ilman hyväksyntää siihen asti kunnes Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt päätöksen hyväksynnästä.

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.
