

## **Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Esitys on lakihankkeen kolmas vaihe, ja sillä täydennetään liikenteen palveluista annetun lain kokonaisuus vaalikaudella 2015-2019. Lisäksi esityksellä muutettaisiin ajokorttilakia, ilmailulakia, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettua lakia ja postilakia. Hankkeella toteutetaan kahta pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kärkihanketta: Rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö -kärkihanketta sekä Sujuvoiteaan säädöksiä -kärkihanketta.

Esityksellä viedään eteenpäin liikenteen digitalisaatiokehitystä erityisesti varmistamalla tulevaisuudessa keskeisen tiedon, liikennevälineen sijaintitiedon, saatavuus eri liikennemuodoissa raskaassa liikenteessä liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä liikennejärjestelmän kehittämistä varten sekä avaamalla tavarankuljetuksen kannalta keskeisiä postiin liittyviä tietoja palveluiden kehittämiseen. Samaan aikaan annettaisiin myös hallituksen esitys, jolla saatettaisiin voimaan kansainvälisen tiekuljetussopimuksen sähköistä rahtikirjaa koskeva lisäpöytäkirja.

Tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyden hankkimisessa otettaisiin käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto nykyisten koulutusmallien rinnalle. Perustason ammattipätevyyskoe olisi kaksiosainen ja edellyttäisi teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamista. Pääesikunta hyväksyisi Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä ammattipätevyyskoulutusta antavat koulutuskeskukset. Mopon ajokorttia varten annettavassa kuljettajaopetuksessa toimivien opettajien vaatimuksia ajokorttilaissa tarkistettaisiin.

Meriliikenteen ammattipätevyysääntelyä muutettaisiin niin, että pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alukset jäisivät laivaväkilain ja liikennepalvelulain pätevyys- ja miehitysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle siltä osin kuin niillä on käytössään koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt.

Esityksellä myös asetettaisiin varautumisvelvoite suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille ja yhdenmukaistettaisiin muutoin varautumista koskevia säännöksiä.

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin tehdään teknisiä muutoksia niin, että sen pykälänumerointi muuttuu juoksevaksi. Tämän johdosta joudutaan muuttamaan yhteensä 13 laissa olevat viittaukset liikenteen palveluista annetun lain säännöksiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2019.

## SISÄLLYS

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ</b> .....	1
SISÄLLYS .....	2
YLEISPERUSTELUT .....	6
1 Johdanto .....	6
2 Nykytila .....	7
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö .....	7
2.1.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio .....	7
2.1.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet .....	12
2.1.3 Meriliikenteen ammattipätevyudet .....	14
2.1.4 Varautuminen .....	15
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö .....	16
2.2.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio .....	16
2.2.2 Merenkulun ammattipätevyudet .....	18
2.2.3 Varautuminen .....	19
2.3 Nykytilan arviointi .....	20
2.3.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio .....	20
2.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet .....	20
2.3.3 Meriliikenteen ammattipätevyudet .....	22
2.3.4 Varautuminen .....	23
3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	25
3.1 Tavoitteet .....	25
3.1.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio .....	25
3.1.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet .....	26
3.1.3 Merenkulun ammattipätevyudet .....	26
3.1.4 Varautuminen .....	26
3.2 Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia .....	26
3.2.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio .....	27
3.2.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet .....	27
3.2.3 Varautuminen .....	29
3.3 Keskeiset ehdotukset .....	30
3.3.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio .....	30
3.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyys .....	30
3.3.3 Meriliikenteen ammattipätevyudet .....	32

3.3.4 Varautuminen .....	32
4 Esityksen vaikutukset .....	34
4.1 Taloudelliset vaikutukset .....	34
4.1.1 Vaikutukset kotitalouksiin .....	35
4.1.2 Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin .....	36
4.1.3 Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen .....	39
4.1.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan .....	40
4.1.5 Ympäristövaikutukset .....	42
4.1.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset .....	43
4.1.7 Muut vaikutukset .....	45
<i>Vaikutukset liikenneturvallisuuteen</i> .....	45
<i>Tietoyhteiskuntavaikutukset</i> .....	45
5 Asian valmistelu .....	52
5.1 Valmisteluvaiheet ja –aineisto .....	52
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen .....	52
5.3 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon .....	53
5.4 Riippuvuus muista esityksistä .....	53
<i>Tavaraliikenteen digitalisaatio</i> .....	53
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT</b> .....	54
1 Lakiehdotusten perustelut .....	54
1.1 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	54
1.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta .....	68
1.3 Laki autoverolain 28 §:n muuttamisesta .....	68
1.4 Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n muuttamisesta .....	69
1.5 Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 28 §:n muuttamisesta .....	69
1.6 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 17 §:n muuttamisesta .....	69
1.7 Laki ilmailulain muuttamisesta .....	69
1.8 Laki kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 §:n muuttamisesta .....	70
1.9 Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n muuttamisesta .....	70
1.10 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta .....	70
1.11 Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	71
1.12 Laki lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta .....	71
1.13 Laki postilain muuttamisesta .....	71
1.14 Laki rautatielain muuttamisesta .....	73

1.15 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta .....	74
1.16 Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n 2 momentin 4 kohdan kumoamisesta .....	74
1.17 Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta .....	74
1.18 Laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	74
2 Tarkemmat säännökset ja määräykset .....	75
3 Voimaantulo .....	75
4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	75
4.1 Liikkumisvapaus, yksityisyyden suoja ja henkilötietojen suoja .....	75
4.2 Omaisuudensuoja sekä henkilötietojen suoja .....	77
4.3 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen .....	77
Lakiehdotukset .....	79
Laki_liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	79
Laki_ajokorttilain muuttamisesta .....	91
Laki_autoverolain 28 §:n muuttamisesta .....	93
Laki_henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n muuttamisesta .....	94
Laki_henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 28 §:n muuttamisesta .....	95
Laki_henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 17 §:n muuttamisesta .....	96
Laki_ilmailulain muuttamisesta .....	97
Laki_kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 §:n muuttamisesta .....	98
Laki_kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n muuttamisesta .....	99
Laki_laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta .....	100
Laki_laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	101
Laki_lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta .....	102
Laki_postilain muuttamisesta .....	103
Laki_rautatielain muuttamisesta .....	104
Laki_rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta .....	107
Laki_terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n 2 momentin 4 kohdan kumoamisesta ..	108
Laki_verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta .....	109
Laki_yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	110
<i>Liite</i> .....	111
Rinnakkaistekstit .....	111
Laki_liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	111
Laki_ajokorttilain muuttamisesta .....	133

Laki_ autoverolain muuttamisesta.....	136
Laki_ henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n muuttamisesta .....	137
Laki_ henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 28 §:n muuttamisesta.....	138
Laki_ henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 17 §:n muuttamisesta.....	139
Laki_ ilmailulain muuttamisesta .....	140
Laki_ kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 §:n muuttamisesta .....	142
Laki_ kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n muuttamisesta .....	143
Laki_ laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta.....	144
Laki_ laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta .....	146
Laki_ lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta .....	147
Laki_ postilain muuttamisesta .....	148
Laki_ rautatielain muuttamisesta.....	149
Laki_ rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta.....	153
Laki_ terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n 2 momentin 4 kohdan kumoamisesta .	154
Laki_ verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta .....	155
Laki_ yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	156

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Marraskuussa 2015 käynnistetyllä liikennekaarihankkeella toteutetaan kahta pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kärkihanketta: Rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristö -kärkihanketta sekä Sujuvoitetaan säädöksiä -kärkihanketta. Liikennekaarihanke on päätetty toteuttaa kolmessa vaiheessa sen sisällöllisen laaja-alaisuuden takia.

Hallitusohjelman digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristöä koskevassa kärkihankkeessa on tavoitteena suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeessa luodaan innovaatioita ja palveluiden syntymistä tukeva säädös- ja muu toimintaympäristö. Digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristö -kärkihankkeen toimenpiteitä ovat seuraavat kokonaisuudet: edistetään esineiden internetiä, rakennetaan liikenteen digitaalisten palveluiden kasvu ympäristö, toimeenpannaan luottamusta lisäävä tietoturvastrategia, toimeenpannaan robotiikan toimintaohjelma sekä toimeenpannaan massadatan toimintaohjelma. Hallituksen puoliväliriihessä kärkihankkeeseen lisättiin toimenpide, jonka tavoitteena on luoda kehittämissuunnitelma logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi.

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

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

Liikennekaarihankkeen toista vaihetta koskeva hallituksen esitys (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 145/2017 vp) annettiin eduskunnalle lokakuussa 2017. Eduskunta hyväksyi lain 21.3.2018. Toisen vaiheen säännösten on tarkoitus tulla pääosin voimaan yhtä aikaa lain ensimmäisen osan säännösten kanssa, eli 1.7.2018. Tietosäätelyyn lisätty säännös, joka mahdollistaa asiakkaan puolesta asiointin toisessa palvelussa (niin kutsuttu puolesta-asiointi), tulee kuitenkin voimaan vasta siirtymäajan jälkeen 1.1.2019.

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

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin on liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämis ehdotuksen yhteydessä lisätty uusi II A osa. Muutosta koskeva hallituksen esitys (hallituksen esitys laiksi Liikenneviraston liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi HE 34/2018 vp) annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2018. Esityksellä liikenteen palveluista annettuun lakiin sisällytettäisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita koskevat säännökset sekä säännökset, jotka koskevat kaikkien liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien tiedonhallintaa. Säännösten avulla pyritään mahdollistamaan se, että tieto liikkuu tehokkaasti liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajille, ja että ne voivat myös toimia tehokkaasti tiedonjaon solmupisteenä. Lisäksi eduskunnalle on annettu toukokuussa 2018 hallituksen esitys laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp), joilla lisättäisiin liikenteen palveluista annetun lain V osaan uudet 4 ja 5 luvut. Niissä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisterin ulkopuolelle jäävästä tiedonhallinnasta sekä Väyläviraston tiedonhallinnasta. Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2019.

Liikennekaarihankkeen kolmannessa vaiheessa pyritään edistämään logistiikan digitalisaatiota. Liikenteen palveluista annetun lain tietoa koskeva sääntely kohdistui liikennekaarihankkeen kahdessa ensimmäisessä vaiheessa lähinnä henkilöliikenteeseen, kun taas kolmannessa vaiheessa tarkastelun alle otetaan tavaraliikenne.

Tärkein tätä tavoitetta edistäviä sääntely liittyy tiekuljetussopimuslakiin (345/1979), jonka muuttamista koskeva esitys annetaan eduskunnalle yhtä aikaa tämän esityksen kanssa. Esityksellä saatettaisiin voimaan sähköistä rahtikirjaa koskeva lisäpöytäkirja yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. Sen myötä sähköisen rahtikirjan käyttäminen olisi sallittu sopimusosapuolten välillä kansainvälisissä kuljetuksissa. Tiekuljetussopimuslakia sovelletaan kansainvälisten kuljetusten lisäksi kotimaisiin kuljetuksiin. Jotta kotimaisten ja kansainvälisten kuljetusten sääntely olisi lain tavoitteiden mukaisesti mahdollisimman yhdenmukaista, tiekuljetussopimuslakiin ehdotetut muutokset koskisivat lähtökohtaisesti myös kotimaisia kuljetuksia.

Lisäksi tavaraliikenteen digitalisaatiovalmiuksia edistettäisiin asettamalla paikantamisvelvoite tieliikenteessä henkilö- ja tavaraliikenneluvan nojalla liikennettä harjoittaville tai niiden edustajille, ja rautatieliikenteessä luvanvaraisille toimijoille ja kaupunkiraideliikenteessä toimijoille, joilla on velvollisuus tehdä toiminnastaan ilmoitus. Myös postipalveluihin liittyviä olennaisia tietoja avattaisiin logistiikka-alan toimijoiden käyttöön sekä rajoitetusti myös muuhun kehitys- ja innovaatio toimintaan, minkä johdosta muutettaisiin postilakia (415/2011).

Esityksellä muutettaisiin lisäksi tieliikenteen ammattipätevyysääntelyä niin, että ammattipätevyden suorittamisessa otetaan perustason ammattipätevyyskoulutusten rinnalle käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto, johon ei sisälly vaatimusta määrämukoisesta koulutuksesta. Meriliikenteen ammattipätevyysääntelyä puolestaan muutettaisiin niin, että pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alukset jäisivät laivaväkilain ja liikennepalvelulain pätevyys- ja miehitysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle siltä osin kuin niillä on käytössään koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt. Esityksellä myös asetettaisiin varautumisvelvoite suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille ja yhdenmukaistettaisiin muutoin lain varautumista koskevia säännöksiä.

Lisäksi lakihankkeen kolmannessa vaiheessa muutetaan lain systematiikkaa siten, että sen pykälänumerointi muuttuu juoksevaksi. Eduskunta edellytti muutosta lain toista vaihetta hyväksyessään antamassa lausumassa.

## 2 Nykytila

### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

#### 2.1.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio

##### *Kehittämissuunnitelma logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi*

Hallitusohjelman digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristöä koskevassa kärkihankkeessa hallitusohjelman loppukauden toimenpiteenä logistiikkasektorilla oli luoda kehittämissuunnitelma logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi. Kehittämissuunnitelma laadittiin valtioneuvoston periaatepäätöksen muotoon, ja se hyväksyttiin valtioneuvoston yleisistunnossa 28.3.2018. Periaatepäätöksessä on määritelty logistiikan digitalisaation visiot vuosille 2022 ja 2025, visioiden saavuttamisen kannalta keskeiset tavoitteet sekä keinot tavoitteisiin pääsemiseksi. Periaatepäätös keskittyy nimenomaan tavaralogistiikan digitalisaation edistämisen erityiskysymyksiin.

Keskeisenä visiona vuoteen 2022 mennessä on parantaa olennaisesti sähköisen rahtitiedon liikkumista kuljetusketjuissa ja ketjujen välillä. Tämä edellyttää toimintamallien muutosta ja rahtitiedon saamista digitaaliseen muotoon sekä yritysten digitalisaatio-osaamisen ja -ymmärryksen kasvattamista. Edelleen visiona vuoteen 2022 on, että logistiikan sektorille syntyisi uusia ja uudenlaisia palveluita, jotka hyödyntävät dataa.

Keskeisenä visiona vuoteen 2025 on, että Suomi voisi olla kansainvälinen edelläkävijä myös tavaralogistiikan sektorilla tarjottavien MaaS (Mobility as a Service) -palveluiden kasvu ympäristönä, ja myös mahdollistavan sääntelyn edelläkävijä. Lisäksi visiona on, että Suomi pystyisi hyödyntämään maantieteellistä asemaansa kansainväliseksi tavaraliikenteen solmukohdaksi kehittämisessä. Logistiikan aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset pitäisi myös pystyä minimoimaan.

Periaatepäätökseen sisältyy neljä tavoitetta: tiedon kulkua logistiikkaketjuissa ja niiden välillä on parannettava olennaisesti, lähilogistiikan toimivuutta on lisättävä, logistiikan älykkään automaation kehittämiseen on panostettava ja satamien digitalisaatiota on vauhditettava. Liike- ja yrityssalaisuuksien sekä henkilötietojen suojaa samoin kuin tietoturva koskeva kansallinen ja EU-sääntely on huomioitava tarkasti kaikessa tekemisessä.

Periaatepäätöksen täytäntöönpanon keinovalikoima jakaantuu viiteen koriin, jotka koostuvat sääntelystä, verkostomaisen yhteistyön toimenpiteistä, kokeilujen ja pilottihankkeiden edistämisestä, osaamisen lisäämisestä sekä EU- ja kansainvälisen tason vaikuttamistoimista.

Periaatepäätöksessä on yhteensä 34 toimenpidettä. Mahdollistavan lainsäädäntöympäristön ja lainsäädännöllisten esteiden poistamisen keinot ovat:

1. Ratifioidaan valinnainen eCMR -lisäpöytäkirja (Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note, Geneva, 20 February 2008). Samassa yhteydessä tarkastellaan tiekuljetussopimuslakia (1979/345) niin, että se ei muodosta esteitä kansainvälisiä kuljetuksia koskevien rahtitietojen sähköistämiseksi.
2. Selvitetään lainsäädännön edellytykset sähköisen rahtitiedon edistämiseksi kansallisissa kuljetuksissa sekä selvitetään sääntelyssä mahdollisesti olevat esteet rahtitietojen sähköistämiseksi. Manuaalisia rahtikirjoja koskevia vaatimuksia saattaa liittyä ainakin vaarallisten aineiden kuljetuksiin, säiliöautokuljetuksiin ja osaan ympäristökuljetuksia.
3. Selvitetään mahdollisuuksia paikannusvelvoitteiden asettamiseen lainsäädännössä ammatti liikenteen osalta.
4. Selvitetään lainsäädännön mahdollisuuksia edistää tietojen jakamista eri toimijoiden kesken digitaalisesti avointen rajapintojen kautta sekä mahdollisuudet parantaa yrityksen omien tietojen hallintaa. Työssä on huomioitava liike- ja yrityssalaisuudet sekä tietosuojaa ja tietoturva koskeva EU- ja kansallinen sääntely.
5. Varmistetaan, että tieto voidaan toimittaa eri viranomaisille toimijan oman rajapinnan kautta. Varmistetaan, että tieto liikkuu viranomaisten välillä niin, että sama tieto tarvitsee toimittaa vain kerran. Varmistetaan, että viranomaiset eivät edellytä tiedon toimittamista manuaalisesti.
6. Varmistetaan, että keskeisten viranomaisten hallinnoima tieto on avoimesti saatavilla niin laajasti kuin se on erityisesti liiketalousalaisuuksia ja tietosuojaa koskeva sääntely huomioon ottaen mahdollista.
7. Selvitetään mahdollisuuksia parantaa alusten lähtö- ja saapumistietojen laatua ja saatavuutta.
8. Selvitetään solmukohtien, erityisesti satamien ja liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien, mahdollisuuksia edistää laadukkaan tiedon saamista liikennejärjestelmän tarpeisiin lainsäädännön kautta.
9. Varmistetaan, että lainsäädäntö mahdollistaa muutoinkin tulevaisuuden kehitystarpeet, kuten etäohjauksen ja automaation etenemisen.
10. Selvitetään lainsäädännön mahdollisuuksia edistää tavaraliikenteen tilasto- ja tutkimustiedon muodostamista ja yleistä saatavuutta.
11. Selvitetään mahdollisuuksia edistää kapasiteettien jakoa esimerkiksi postilainsäädännön avulla.
12. Uudistetaan maantielaki (503/2005) niin, että siinä huomioidaan logistiikan digitalisaation ja automaation tarpeet.
13. Valmistellaan digitaalisen infrastruktuurin strategia niin, että siinä huomioidaan logistiikan digitalisaation ja automaation tarpeet.
14. Selvitetään väyliä koskevan tiedon keräämistä ja jakamista älykkäisiin menettelyihin perustuen.

Sääntelytoimenpiteet ovat linjassa liikenteen palveluista annetun lain aikaisempien vaiheiden tiedon säätelyä koskevien säännösten kanssa.

*Tietoon liittyvä sääntely liikenteen palveluista annetun lain aikaisemmissa vaiheissa*



Liikenteen palveluista annetun lain tietosääntelyn perustavoite on, että liikennettä koskevat tiedot saadaan sähköiseen muotoon. Tähän pyritään etenkin edellyttämällä tietojen antamista ohjelmointirajapintojen (API) kautta, sillä rajapinnassa tieto on väistämättä sähköisessä, koneluettavassa muodossa. Samalla rajapintojen avulla rakennetaan hajautetun tiedonjaon keskeistä perusinfrastruktuuria. Tiedonjaossa on lähdetty siitä ajatuksesta, että tieto tarvitsee tallentaa vain kerran joko tiedon tuottajan (esimerkiksi yksittäinen yritys) tai sen alkuperäisen kerääjän (esimerkiksi Trafi liikenneasioiden rekisterin ylläpitäjänä) järjestelmiin. Sieltä tiedon saamiseen oikeutetut tahot hakevat ajantasaisen tiedon rajapinnan kautta. Tiedon käsittely voidaan automatisoida, kun tietoja ei tarvitse erikseen syöttää erilaisiin portaaleihin tai keskitettyihin tietokantoihin. Tämä parantaa tiedon laatua huomattavasti, koska virheiden ja viiveiden mahdollisuus minimoidaan. Hajautetut tietojärjestelmät ovat myös tietoturvallisuuden näkökulmasta parempia kuin keskitetyt.

Hajautettu tietojärjestelmä vaatii sitä, että yhteentoimivuuden elementtejä rakennetaan toimijoiden välisessä yhteistyössä. Laki itsessään sisältää useita vaatimuksia siitä, että toimijoiden on huolehdittava yhteentoimivuudesta. Rajapintojen avaaminen edellyttää luottamuksen, tietosuojaan ja tietoturvan takaavia ratkaisuja. Käytännössä tätä työtä tehdään erityisesti Lippu-projektissa, joka on liikenteen toimijoille perustettu avoin verkosto. Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto käynnistivät yhteistyönä projektin, ja sen tavoitteena on määritellä tekniset ratkaisut ja käytännösäännöt toimijoiden väliseen tiedonvaihtoon sekä muutoinkin edistää yhteentoimivuuden kehittämistä (<https://www.viestintävirasto.fi/ohjausjavalvonta/yhteistyö/kansallinenyhteistyö/yhteishankkeet/lippu-jamaksujarjestelmanyhteentoimivuus-hanke.html>). Verkoston toiminta käynnistettiin keväällä 2017, ja se jatkaa työtään ainakin vuoden 2018 ajan.

Liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa luotiin malli, jossa henkilöliikenteen liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot määritellään laissa ja sitä tarkentavassa valtioneuvoston asetuksessa liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017, jäljempänä *olennaisten tietojen asetus*). Olennaiset tiedot ovat reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta-, saatavuus- ja esteettömyystietoja. Sääntelyssä lähdetään siitä, että kyse on tiedoista, jotka palveluntarjoajalla on joka tapauksessa oltava, eli sääntely ei velvoita tuottamaan tai keräämään uutta tietoa. Nämä tiedot vaaditaan annettavaksi avoimena datana avoimen rajapinnan kautta.

Liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa tietosääntely koskee erityisesti Liikenteen turvallisuusviraston Trafin rekistereitä, joista on muodostettu yksi kokonaisuus, liikenneasioiden rekisteri. Sääntelyllä on pyritty edistämään rekistereissä olevan ei-sensitiivisen tiedon käyttöä merkittävästi. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa muun muassa jatkossa avoimena datana perustiedot toiminnanharjoittajista, niin että esimerkiksi alueellinen palveluntarjoaja voisi jatkossa löytyä helppokäyttöisistä palveluhakemistoista. Tiettyjä niin ikään perustiedoiksi katsottavia tietoja voidaan myös jatkossa hyödyntää muun muassa liikennepalveluiden tarjoamiseen ja kehittämiseen sekä eräisiin muihin liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Tarkemman käsittelyn perusteella muita kuin salassa pidettäviä tietoja voitaisiin hyödyntää myös kehitys- ja innovaatio toiminnassa.

Rekisterisääntelyssä on lähdetty siitä pääsäännöstä, että Liikenteen turvallisuusvirasto saa tietoja ja luovuttaa niitä pääsääntöisesti rajapintojen kautta. Se ei myöskään tallenna tietoja omiin järjestelmiinsä, mikäli ne ovat ajantasaisina saatavissa toisen viranomaisen järjestelmästä, kuten esimerkiksi väestö- tai yhteisötietojärjestelmästä. Liikenteen turvallisuusvirastolle on myös asetettu omadataan liittyviä velvollisuuksia sekä datan avaamisen velvoitteita.

### *Paikantaminen*

#### Yleistä

Paikantamisella tuotettavista tiedoista käytetään erilaisia nimityksiä, erityisesti voidaan puhua paikannustiedoista, paikkatiedoista tai sijaintitiedoista. Paikannustiedolla tarkoitetaan sijaintia koskevaa tietoa, joka sisältää vain sijaintikoordinaatteja (pituus, leveys, korkeus). Kun paikannustietoon lisätään muuta tietoa, kuten kadun nimi, siitä tulee paikkatietoa. Paikkatieto on tiettyä paikkaa tai maantieteellistä kohdetta koskeva tieto. Se ei lähtökohtaisesti liity luonnolliseen henkilöön.

Sijaintitieto on Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksessa (EU 679/2016) sekä sähköisen viestinnän tietosuoja koskevassa sääntelyssä henkilöön yhdistettävissä olevaa paikannus- tai paikkatietoa. Termiä sijaintia koskeva tietoa käytetään tässä hallituksen esityksessä yläkäsitteenä kattamaan kaikki sijaintiin tai paikkaan liittyvät tiedot.

Liikennevälineiden sijaintia koskevaa tietoa voidaan käyttää monenlaisiin tarkoituksiin. Liikennevälineiden omistajat ja liikennöijät keräävät sijaintia koskevaa tietoa ja käyttävät sitä muun muassa reittien optimointiin sekä seurataksaan kuljetusten sujumista. Jatkossa liikennevälineiden keskinäinen sekä liikennevälineiden ja liikenneinfrastruktuurin välinen tietojenvaihto lisääntyy merkittävästi. Sijaintia koskeva tieto on tarpeen yhä

enenevässä määrin esimerkiksi liikenteen ohjauksessa ja hallinnassa, jotta voidaan varmistaa liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus. Sijaintitietojen avulla voidaan tuottaa myös esimerkiksi ajantasaisia häiriö- ja olosuhdetietoja. Lisäksi monet palvelut voivat hyödyntää sijaintia koskevaa tietoa, esimerkiksi matkustajille annettavaa informaatiota varten. Pääosa näistä käyttötarkoituksista on sellaisia, joissa sijaintitietoon ei ole välttämätöntä yhdistää liikennevälineiden tunnistetietoja, kuten rekisteri- tai valmistusnumeroita.

### Sijaintia koskevaan tietoon liittyvä yleisesti sovellettava sääntely

Sijaintia koskevaan tietoon liittyy herkkyyksiä erityisesti tietosuojan ja yksityisyyden suojan sekä työelämän tietosuojan näkökulmista. Sen käsittelyä on siksi säännelty erilaisista tulokulmista varsin paljon. Tällaisia säännöksiä sisältyy EU-säädöksiin ja kansallisiin lakeihin. Näistä suoraa merkitystä liikennevälineiden sijaintia koskevaa tietoa käsiteltäessä on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (jäljempänä *yleinen tietosuoja-asetus*), jonka soveltaminen alkaa 25.5.2018, sekä kansallisella lailla yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004, jäljempänä *työelämän tietosuojalaki*). Myös sähköisen viestinnän palveluista annetulla lailla (917/2014, aikaisemmin tietoyhteiskuntakaari) 20 luvun säännökset saattavat joissakin tilanteissa tulla arvioitaviksi.

Euroopan unionin yleinen tietosuoja-asetus mainitsee sijaintitiedon mahdollisen luonteen henkilötietona. Asetuksen mukaan henkilötietoja ovat kaikki tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyvät tiedot, kuten nimi, henkilötunnus, sijaintitieto, verkkotunnistetieto taikka tiedot, jotka voidaan yhdistää häneen yhden tai useamman tunnusomaisen fyysisen, fysiologisen, geneettisen, psyykkisen, taloudellisen, kulttuurillisen tai sosiaalisen tekijän perusteella.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan henkilötiedot on kerättävä tiettyä, nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten, eikä niitä saa myöhemmin käsitellä näiden tarkoitusten kanssa yhtyeensopimattomalla tavalla. Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Käsittely voi perustua esimerkiksi rekisteröidyn suostumukseen tai olla tarpeen sellaisen sopimuksen täytäntöön panemiseksi, jossa rekisteröity on osapuolena. Käsittely on lainmukaista myös silloin, kun se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Tällöin käsittelyn perustasta on säädettävä joko unionin oikeudessa tai jäsenvaltion laissa, jossa on säädettävä myös käsittelyn tarkoituksesta. Myös käsittely, joka on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi, on lainmukaista. Yleistä etua ei ole määritelty tietosuoja-asetuksessa, joten sen sisällön määrittely ja perusteleminen jäävät jäsenvaltioille.

Henkilötietojen käsittelystä on erityissääntelyä silloin, kun kyseessä on työntekijän suorittama työntekijäänsä koskeva henkilötietojen käsittely. Tällöin sovelletaan työelämän tietosuojalakia. Sen 3 §:n mukaan työnantaja saa käsitellä vain välittömästi työsuhteen kannalta tarpeellisia henkilötietoja, jotka liittyvät työsuhteen osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien hoitamiseen tai työnantajan työntekijöille tarjoamiin etuisuuksiin taikka johtuvat työtehtävien erikoisluonteesta. Tämä koskee myös sijaintia koskevaa tietoa silloin, kun siitä voidaan tunnistaa luonnollinen henkilö.

Sijaintitietojen käsittelylle on lisäksi oltava henkilötietolainsäädännön mukainen etukäteen määritelty asiallinen käsittelyn peruste ja käyttötarkoitus. Tietosuojavaaluttettu on katsonut, että tällaisia asiallisia käsittelyn perusteita voivat olla esimerkiksi työntekijöiden turvallisuuden varmistaminen tai resurssien ohjaaminen oikeaan paikkaan. Sitä vastoin paikannustietojen käyttäminen työoikeudellisten velvoitteiden noudattamisen valvontaan, esimerkiksi työajan valvontaan, ei ole pääsääntöisesti asiallisesti perusteltua käyttöä.

Sijaintitietojen keruu voi olla välillistä tai välitöntä. Välillinen paikantaminen on kyseessä silloin, kun paikannetaan esimerkiksi ajoneuvoja tai muita liikkuvia kohteita. Tällöin tiedot voidaan yhdistää tiettyyn henkilöön esimerkiksi ajoneuvolistan avulla. Välilliseen paikantamiseen ei tarvita erillistä suostumusta työntekijältä, jos edellä mainitut asialliset käsittelyn perusteet toteutuvat ja paikantamisen periaatteet ja käytösäännöt on käyty läpi työpaikan yhteistoimintamenettelyssä. Lisäksi niistä tulee tiedottaa työntekijöitä lainmukaisella tavalla. Välitön paikantaminen on kyseessä silloin, kun paikannus kohdistuu välittömästi ja suoraan työntekijään, esimerkiksi matkapuhelimen, GPS-paikannuksen tai muun henkilökohtaisen laitteen avulla. Tietosuojavaaluttettu on katsonut, että välittömään paikannukseen tulisi olla työntekijän suostumus.

Tietosuojavaaluttettu on lisäksi katsonut, että työnantajan on huolehdittava siitä, että työntekijä voi kytkeä paikannuksen päälle ja pois päältä, varsinkin silloin, kun päätelaitetta voi luvallisesti (esimerkiksi työsuhtepuhelin) käyttää työajan ulkopuolella. Tämä koskee myös välillistä paikantamista. Tällaista poiskytkemisen mahdollisuutta painottaa myös EU:n tietosuojaytöryhmä. Jos ajoneuvoa saa käyttää työajan ulkopuolella, ei

ajoneuvoa saisi silloin paikantaa. Työajan ulkopuolella tapahtuvaa paikantamista perustellaan joskus varkauksien estämiseksi. Tällöin tulee kuitenkin ottaa huomioon toimen suhteellisuusperiaatteen mukaisuus: ajoneuvoa ei saa koko ajan paikantaa, vaan esimerkiksi vain silloin, jos poistuu tietyltä alueelta tai vasta silloin, kun se ilmoitetaan varastetuksi.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 160 §:ssä säädetään sijaintitietojen ja muiden liittymän tai päätelaitteen sijainnin ilmaisevien tietojen käsittelystä lisäarvopalveluita tarjottaessa. Lisäarvopalvelulla tarkoitetaan palvelua, joka perustuu välitystietojen tai sijaintitietojen käsittelyyn muuta tarkoitusta kuin viestin välittämistä varten. Sijaintitieto on sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa määritelty niin, että säännökset koskevat paitsi viestintäverkon avulla määriteltyä sijaintia, myös satelliittipohjaista paikantamista ja muita mahdollisia päätelaitteiden käyttöön perustuvia järjestelmiä. Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain mukaan luonnolliseen henkilöön yhdistettäviä sijaintitietoja saa käsitellä lisäarvopalvelun tarjoamiseksi suostumuksella, tai tilanteissa joissa suostumus ilmenee asiayhteydestä sekä jos muualla lainsäädännössä niin säädetään.

Samassa pykälässä säädetään myös siitä, että sijaintitietoja saa käsitellä ainoastaan käsitellyn tarkoituksen vaatimassa laajuudessa, eikä käsittelyllä saa rajoittaa yksityisyyden suojaa enempää kuin on välttämätöntä. Käsitelyn jälkeen sijaintitiedot on hävitettävä tai tehtävä sellaisiksi, ettei niitä voi yhdistää tilaajaan tai käyttäjään, jollei laissa toisin säädetä. Sijaintitietoja saa käsitellä vain lisäarvopalvelun tarjoajan palveluksessa sekä sen lukuun toimivat henkilöt, joiden tehtävänä on käsitellä sijaintitietoja. Lain 161 §:ssä säädetään lisäarvopalvelun tarjoajan tiedonantovelvollisuudesta ja 162 §:ssä tilaajan ja käyttäjän oikeuksista. Paikannettavalla on muun muassa oikeus peruuttaa suostumus sekä kieltää väliaikaisesti sijaintitietojen käsittely.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain sijaintia koskevien tietojen käsittelyn sääntely perustuu EU:n sähköisen viestinnän tietosuojadirektiiviin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla). Direktiivin sääntelyä ollaan parhaillaan uudistamassa (Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yksityiselämän ja henkilötietojen suojaamisesta sähköisessä viestinnässä ja sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin 2002/58/EY kumoamisesta (COM/2017/010)). Sähköisen viestinnän tiedot, joihin sääntely kohdistuu, määriteltäisiin teknologianeutraalisti. Myös soveltamisalaa on tarkennettu: soveltamisalaan kuuluvat kaikki unionissa tarjotut tai unionissa oleville loppukäyttäjille unionin ulkopuolelta tarjotut viestintäpalvelut huolimatta siitä, missä tietoja käsitellään. Asetuksen valmistelu on edelleen kesken.

#### Liikennemuotokohtainen sijaintia koskevan tiedon sääntely ja käytäntö

Alusten ja ilma-alusten omistajat, haltijat ja liikennöitsijät ovat velvoitettuja EU- ja kansainvälisistä säännöksistä johtuen paikantamaan aluksia ja ilma-aluksia, joskin velvollisuus seuraa säännöksistä epäsuorasti. Euroopan parlamentin ja neuvoston alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annetun direktiivin 2002/59/EY 6 artiklan mukaan kaikissa jäsenvaltion satamissa käyvässä aluksissa on oltava automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS), joka täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n asettamat suoritusarvo vaatimukset. Suomen alusliikennepalvelulaissa (623/2005) ei ole säännöksiä AIS-tiedoista, mutta käytännössä järjestelmää ylläpitää Liikennevirasto.

Lentoliikenteessä ilma-alusten sijaintia koskevat tiedot syntyvät siten, että toimijat ovat velvoitettuja käyttämään toisiotutkaa eli transponderia. Transponderin käytöstä säädetään ilmatilavaatimuksissa (kansallinen ilmailumääräys OPS M1-31) sekä yhteiseurooppalaisissa lentosäännöissä (niin kutsuttu SERA-asetus eli komission täytäntöönpanoasetus 923/2012 yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta). Transponderi ei suoraan tuota ilma-aluksen sijaintia koskevaa tietoa, vaan tieto perustuu lennonjohdon maalaiteiden transponderin signaalin perusteella suorittamaan laskentaan.

Alusten ja ilma-alusten sijaintia koskevat tiedot ovat pääosin saatavilla kansainvälisesti erilaisista julkisista internetin kautta toimivista palveluista. Suomessa Liikenneviraston AIS-tiedot on avattu avoimena datana Aluskartta -palvelussa. Kansainvälisesti tietoja löytyy MarineTraffic-sivustolta. Lentoliikenteen osalta palvelut perustuvat siihen, että transponderien lähettämän signaalin voivat poimia muutkin kuin lennonvarmistustoimintaa tekevät toimijat. Tietoihin voidaan yhdistää muun muassa lentoyhtiöiden ja lentoasemien järjestelmistä saatavia tietoja, kuten reitti- ja aikataulutietoja, ja muodostaa tällä tavoin varsin kattava kuvan taivaalla lentävästä liikenteestä. Näin toimii esimerkiksi Flightradar24 -sivusto.

Rautateilla ei ole lainsäädännössä asetettua velvollisuutta kerätä sijaintia koskevaa tietoa tai antaa sitä muille toimijoille. Paikantamista tehdään kuitenkin liikenteen ohjauksen tarpeisiin. Paikantamisen tavoitteena on junien turvallinen liikennöinti rautatieverkossa siten, että junat pidetään koko ajan riittävän välimatkan päässä toisistaan. Euroopan unionin tavoitteena on korvata kansalliset ohjausjärjestelmät Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä (ERTMS). Yksi osa ERTMS-järjestelmää on eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (ETCS), jossa paikantaminen tapahtuu. ETCS-järjestelmän tasolla 1 paikantaminen perustuu kiskoisiin asennettuihin kiinteisiin balliseihin. Ballisit ovat rautatien kiskojen väliin sijoitettuja lähettimiä. Tasolla 2 sijaintitiedon lähettäminen on jatkuvaa ja tapahtuu GSM-R-radioverkon kautta. Paikantaminen tapahtuu junaan asennettavan laitteiston kautta (esimerkiksi akselien mittaussanturi, kiihdytysmittari ja tutka). Tasolla 3 sijaintitiedon lähettäminen on myös jatkuvaa ja se voisi perustua esimerkiksi satelliittipaikannukseen. Yleisenä periaatteena on, että rataverkon haltija asentaa rataverkon laitteet ja rautatieyritykset asentavat laitteet vetokalustoon. Lisäksi Suomessa junia paikannetaan kuljettajien päätelaitteiden kautta (KUPLA-päätelaite), josta saa kalustoyksikön GPS-pohjaista sijaintia koskevaa tietoa.

ERTMS-järjestelmästä säädetään useassa Euroopan unionin säädöksessä. Näistä keskeisin on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä ja sen perusteella annetut muut instrumentit. Osana neljättä rautatiepakettia direktiivi laaditaan uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/797 rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa. Unionin säädöksissä säädetään järjestelmän pääversiosta. Ne eivät sen sijaan ota kantaa sovellustasoon eli ETCS-tasot 1, 2 ja 3 ovat lainsäädännöllisesti samalla pohjalla. Tason 1 ja 2 tuotteita on saatu markkinoille, mutta tason 3 määrittelyt, standardointi ja tuotteistaminen ovat keskeneräisiä. Suomessa junanohjauksessa käytetään kotimaista junien kuluvanvalvontajärjestelmää (JKV). Suomi ei toistaiseksi suunnittele ERTMS-järjestelmän nopeaa käyttöönottoa. Mahdollisia pilotteja olisi tietyillä rataosuuksissa vuosina 2020-2023. Käyttöönotto tehtäisiin vaiheittain aina 2030-luvun loppuun asti. (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2017: Eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS/ETCS) käyttöönotto Suomessa. Suomen kansallinen täytäntöönpanosuunnitelma Euroopan komissioon vuonna 2017).

Tieliikenteen tavarankuljetuksessa on varsin yleistä, että kuljetuspalveluiden tarjoajat keräävät sijaintia koskevaa tietoa omiin tarpeisiinsa. Suuri osa raskaista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä on varustettu paikannusjärjestelmällä. Pisimmällä ollaan metsäteollisuudessa, jossa paikannuslaitteisto on ollut 1990-luvulta lähtien käytössä raakapuun kuljetuksissa. Myös muissa kuljetustyypeissä ajoneuvot ovat paikannettavissa, yleisimmin ajoneuvovalmistajien tarjoamien ”fleet management” -järjestelmien (esimerkiksi Volvon Dynafleet) kautta. Menettely perustuu nykytilassa toimijoiden omiin tarpeisiin, ei säädösten asettamiin velvoitteisiin. Keräämiseen voidaan käyttää myös helppoja satelliittipaikannuksen menetelmiä ja mobiililaitteita.

Henkilöliikenteessä linja-autojen kulkemista reitillään saatetaan joissakin tapauksissa myös seurata, mutta taksien paikantamiseen on suhtauduttu varauksella erityisesti matkustajien tietosuojan ja yksityisyydensuojan takia. Lainsäädännössä ei myöskään ole nykytilassa asetettu teillä kulkevalle henkilöliikenteelle tiedon keräämiselle velvoitteita. Teillä ja rautateillä liikennöitävässä henkilöliikenteessä liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädetyssä III osan 2 luvun 1 §:ssä edellytetään olennaisten tietojen antamista avoimena tietona avoimesta rajapinnasta. Säännöstä täsmentävässä olennaisten tietojen asetuksessa edellytetään liikennevälineen sijaintitiedon avaamista avoimena datana, jos tieto on olemassa. Asetuksen perustelumuihisto käy ilmi, että kyse on nimenomaan tavoitteesta seurata liikennevälineen liikkumista reitillään tai lähimmän vapaan liikennevälineen (esimerkiksi taksin) sijainnista, jolloin liikennevälineen yksilöivien tietojen kuten rekisterinumeron ilmoittaminen ei ole tarpeen.

### *Postipalveluja koskevien tietojen hyödyntäminen*

Nykyisessä postilaissa ei ole postin jakelureittejä koskevien tietojen avoimuutta tai saatavuutta koskevaa sääntelyä lukuun ottamatta lain 39 §:ää, jossa säädetään yleispalvelun tarjoajan velvollisuudesta luovuttaa postilaatikoiden sijaintitietoa toiselle postiyritykselle. Lisäksi postinumero- ja osoiterekisterinumerojärjestelmätietojen luovuttamista koskevaa sääntelyä muutettiin postilain uudistamisen toisessa vaiheessa vuonna 2017.

Postilain uudistuksessa lain 37 §:ää muutettiin siten, että postinumerojärjestelmää ylläpitävän postiyrityksen tulee pitää postinumerojärjestelmän sisältävät tiedot julkisesti nähtävillä. Tietojen on oltava maksutta saatavilla käyttökelpoisessa muodossa siten, että ne ovat helposti sähköisesti ladattavissa. Osoiterekisteriä koskevaa 38 §:ää muutettiin siten, että postiyritys veloitettiin luovuttamaan osoitetietojaan postitoiminnan hoitamiseksi käyttökelpoisessa muodossa avoimin ja syrjimättömin ehdoin. Tietojen luovutuksesta saa periä hinnan, joka muodostuu osoitetietojen erottamisesta osoiterekisteristä ja niiden luovuttamisen järjestämisestä.

### *2.1.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet*

### *Tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajia koskeva sääntely*

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta. Ammattipätevyys vaaditaan maantiekuljetuksia kuorma- tai linja-autoilla suorittavilta kuljettajilta.

Direktiivin mukaan kuljetustoimintaan sovellettava ammattipätevyys koostuu perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta. Direktiiviin sisältyvät poikkeukset ammattipätevyyden vaatimisesta ja ne koskevat esimerkiksi kuljetuksia eräissä yhteiskuntajärjestyksen ylläpitämiseen liittyvissä tai yksityisesti tehtävissä ajoissa.

Direktiivi sisältää yksityiskohtaiset säännökset ammattipätevyydestä ja siihen liittyvistä menettelyistä ja vaatimuksista, kuljettajien vähimmäisikävaatimuksista sekä jäsenvaltion käytettävissä olevat tavat perustason ammattipätevyyden hankkimiseen. Perustason ammattipätevyys hankitaan kuljetusmuotokohtaisesti erikseen kuorma-auton tai linja-auton kuljettajaksi. Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai ajokorttiin tehtävällä merkinnällä ja ne tunnustetaan vastavuoroisesti jäsenmaiden kesken.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta kerrallaan ja sitä pidetään yllä säännöllisellä jatkokoulutuksella. Jäsenvaltion valittavana perustason ammattipätevyyden suorittamisessa on koulutukseen tai pelkästään kokeiden suorittamiseen perustuva järjestelmä.

### *Koulutusvaihtoehto*

Koulutusvaihtoehdossa perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 280 tuntia, josta ajo-opetuksen osuus on vähintään 20 tuntia. Koulutus voidaan antaa myös nopeutettuna, jolloin sen kesto on 140 tuntia ja ajo-opetuksen osuus siitä on vähintään 10 tuntia. Koulutuksen päätteeksi suoritetaan teoriakoe. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittanut voi vaihtaa kuljetusmuodosta toiseen suorittamalla suoritettavaa kuljetusmuotoa vastaavat oppiaineluettelon osat. Koulutuksen kesto ilman aiemmin suoritettuja yhteisiä osia on silloin 70 tuntia, josta ajo-opetuksen osuus on viisi tuntia ja nopeutetussa koulutuksessa puolet mainituista määristä. Edellä mainitusta 20 tunnin ajo-opetuksesta enintään kahdeksan tuntia ja 10 tunnin ajo-opetuksesta enintään neljä tuntia voidaan antaa erityisellä testialueella tai korkealaatuisella simulaattorilla erityisesti oppiaineluettelon 1 kohdassa tarkoitetun järkevän ajokäyttäytymisen edistymisen arvioimiseksi. Arvioinnin kohteena on erityisesti ajoneuvon hallinta kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla, vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa ja erilaisissa valaistusolosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan

Koulutusvaihtoehdossa henkilön on osallistuttava direktiivissä määritellyt oppiaineet sisältävään opetukseen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä koulutuskeskuksessa. Koulutuksen päätteeksi suoritettava koe on jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tai niiden nimeämien elinten järjestämä ja valvoma. Koe voi olla suullinen tai kirjallinen ja sen on sisällettävä vähintään yksi kysymys koulutukseen sisältyvän oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

Koulutuskeskuksen hyväksymisen edellytetään tapahtuvan kirjallisesta hakemuksesta. Hakemuksessa on ilmoitettava koulutuskeskuksessa sovellettavaa pätevyyttä ja koulutusta koskeva ohjelma opetettavine asioineen, toteutussuunnitelmineen ja opetusmenetelmineen. Hakemuksessa on ilmoitettava myös opettajien pätevyys ja toiminta-alat, kurssien pitopaikat, opetuksessa käytettävä opetusmateriaali, käytännön harjoituksia varten varatut resurssit ja niissä käytettävä ajoneuvokanta sekä selvitys kurssien osallistumishdoista mukaan lukien osallistujien lukumäärä. Opetus on annettava hakemuksessa esitetyn mukaisesti tai hyväksyminen voidaan peruuttaa kokonaan tai toistaiseksi. Viranomaisella on oltava oikeus lähettää edustajiaan seuraamaan koulutusta ja valvoa koulutuskeskuksia kurssien ja kokeiden toteuttamistapojen ja asianmukaisen kulun osalta. Hyväksytyin koulutuskeskuksen on taattava se, että opettajat tuntevat hyvin uusimmat määräykset ja koulutusta koskevat säännöt. Direktiivissä edellytetään myös, että opettajilla on tehtävässä tarvittavat didaktiset ja pedagogiset tiedot. Koulutuksen käytännön osaa varten opettajilla edellytetään olevan kokemusta kuljettajan amatista tai vastaavaa ajokokemusta esimerkiksi raskaiden ajoneuvojen ajo-opetuksen antamisessa. Koulutuskeskuksen koulutusohjelma edellytetään laadittavaksi hyväksynnän ja oppiaineiden mukaisesti.

Direktiivi mahdollistaa vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä ammattillisen koulutuksen yhteydessä 280 tunnin koulutukseen sisältyvän kokeen suorittamisen vaiheittain ja kuljettajana toimisen ennen perustason ammattipätevyyden saavuttamista.

Nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus on käytettävissä myös pelkkien kokeiden suorittamista koskevan mallin rinnalla.

### *Koevaihtoehto*

Pelkkien kokeiden suorittamisvaihtoehdossa ei edellytetä opetuksen seuraamista vaan vaatimuksena on teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittaminen.

Ammattipätevyyttä suorittavan on läpäistävä koulutusvaihtoehdossa mainitun oppiaineluettelon mukaista osaamista mittaavat kokeet. Jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tai niiden nimeämien elinten on järjestettävä ja valvottava kokeet.

Kaksiosaisen teoriakokeen edellytetään koostuvan monivalintatehtävistä tai suoraan vastattavista kysymyksistä tai niiden yhdistelmästä sekä tilanteiden tarkastelusta. Teoriakokeen vähimmäiskesto on neljä tuntia.

Myös käytännön koe on kaksiosainen. Se sisältää ajokokeen ja osion, jolla mitataan nimettyjen oppiaineluettelon kohtien mukaista osaamista.

Ajokokeessa arvioidaan edistymistä oppiaineluettelon kohdassa 1 tarkoitettussa turvallisuussääntöihin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä erilaisissa liikenneympäristöissä ja liikennetilanteissa. Ajoajaksi on määriteltävä vähintään 90 minuuttia.

Enintään 30 minuuttia ajokokeesta voidaan korvata korkealaatuisella simulaattorilla tai testialueella suoritettavalla osuudella, jolla arvioidaan järkevän ajokäyttäytymisen edistymistä erityisesti ajoneuvon hallintaa kuntoon vaihtelevilla ajoradoilla, vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa ja erilaisissa valaistusolosuhteissa valoisuutta ja pimeään aikaan.

Käytännön kokeen toisen osan muodostaa osio, joka kattaa vähintään erikseen nimetyt oppiaineluettelon kohdat kuljetusmuodon mukaan. Kyseiset kohdat käsittelevät ajoneuvon turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaista kuormittamista, matkustajan turvallisuudesta ja mukavuudesta huolehtimista henkilöliikenteen kuljetuksissa, rikollisuuden ja salamatkustajien kuljettamisen ennalta ehkäisemistä, fyysisten riskien ehkäisemistä ja hätätilanteiden arviointia. Kokeen vähimmäiskestoksi on määriteltävä 30 minuuttia.

Direktiivi mahdollistaa myös koevaihtoehdossa vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä ammattillisen koulutuksen yhteydessä kokeiden suorittamisen vaiheittain ja kuljettajana toimisen ennen ammattipätevyyden saavuttamista.

### *Kuljettajien vähimmäisikävaatimukset*

Tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajien vähimmäisikävaatimukset määräytyvät sekä ajokortteja että ammattipätevyyttä koskevien säännösten kautta. Ajokorttien osalta vaatimukset perustuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokortteista antamaan direktiiviin 2006/126/EY.

Perustason ammattipätevyyden suorittamisella voidaan raskaan kaluston kuljettajan ajokortin vähimmäisikä laskea. C-luokan kuorma-auton kuljettajan vähimmäisikävaatimus voidaan laskea 21 vuodesta 18 vuoteen ja D-luokan linja-auton kuljettajan vähimmäisikävaatimus 24 vuodesta 21 vuoteen suorittamalla kyseistä kuljetusmuotoa vastaava perustason ammattipätevyys joko 280 tunnin koulutuksella tai koevaihtoehdon mukaisesti.

Jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla 140 tunnin koulutuksella, D-luokan linja-auton kuljettajan vähimmäisikä voidaan alentaa 24 vuodesta 23 vuoteen ja paikallisliikenteessä säännöllisellä enintään 50 kilometrin pituisella reitillä ajettaessa 21 vuoteen.

Perustason ammattipätevyyden hankkimistavasta riippumatta kuljettajan vähimmäisikä C1-luokassa (kuorma-auton kokonaisuudessa enintään 7 500 kiloa) on 18 vuotta ja D1-luokassa (linja-autossa tilaa enintään 16 matkustajalle kuljettajan lisäksi) 21 vuotta.

Lisäksi direktiivi mahdollistaa sen, että kansallisesti omalla alueella voidaan poiketa linja-auton kuljettajan vähimmäisikävaatimuksista alle 21 vuoden, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella.

### *2.1.3 Meriliikenteen ammattipätevyydet*

Merenkulkijoiden pätevyyksistä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa sekä aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa ( /2018, jäljempänä miehityasetus). Kyseiset säädökset pohjautuvat pitkälti kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan yleissopimukseen (SopS 22/1984, jäljempänä STCW-yleissopimus) sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/106/EY (jäljempänä vähimmäiskoulutusdirektiivi). Aluksen miehityksestä säädetään puolestaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista (jäljempänä laivaväkilaki, 1687/2009).

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 3 §: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. Liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 12 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan STCW-yleissopimuksen ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä muun muassa pätevyys- ja lisäpätevyysvaatimuksista. Tarkemmat pätevyys- ja koulutusvaatimukset on annettu miehitysasetuksessa. Vaatimukset koostuvat tyypillisesti vähimmäisikärajasta, riittäväksi katsottavasta meripalvelusta ja soveltuvasta STCW-säännöstön A osan mukaisesta koulutuksesta.

Aluksen turvallisesta miehityksestä säädetään puolestaan laivaväkilain 2 luvussa. Luvun 5 §:n mukaan alus on miehittävä siten, ettei alusta, laivaväkeä, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta tarpeettomasti vaaralle alttiiksi. Laivaväen tulee myös lukumäärältään ja pätevyydeltään olla sellainen, että vahti-, turvallisuus- ja turvatoimitehtävät sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät tehtävät aluksella voidaan hoitaa. Alukselle on vahvistettava miehitys ennen sen ottamista liikenteeseen suomalaisena aluksena (6 §). Aluksen laivanisännän tulee hakea miehityksen vahvistamista Liikenteen turvallisuusvirastolta. Virasto vahvistaa aluksen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen, josta ilmenee aluksen vähimmäismiehitys sekä laivaväen kokoonpano ja tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset eri liikennealueilla tai pyyntialueilla.

Merenkulkijoiden pätevyyskysymyksiä ja aluksen miehitystä koskevan sääntelyn soveltamisala on liikennepalvelulaissa ja laivaväkilaisissa identtinen. Viranomaisaluksista Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset, joita ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen, ovat pätevyyskysymyksiä ja miehitystä koskevan sääntelyn soveltamisalan ulkopuolella. Samoin soveltamisalan ulkopuolella ovat muun muassa alukset, joiden pituus on enintään 10 metriä, jos niitä ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien kuljettamiseen, säännölliseen lastin kuljettamiseen tai hinaukseen. Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksia sääntely koskee täysimääräisesti, mikäli ne ovat yli 10 metriä pitkiä. Kyseisten viranomaisten aluksilla on ollut vaikeuksia täyttää pätevyysvaatimuksia erityisesti pätevyyskirjaan vaadittavan meripalvelun osalta.

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvussa säädetään merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksymisestä. Luvun 1 §:n mukaan STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa tai muuta STCW-yleissopimuksen mukaista koulutusta, jonka järjestäjältä yleissopimuksen mukaan edellytetään hyväksyntää, saa antaa ainoastaan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä koulutuksen järjestäjä. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 3 §:n nojalla myös STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävät merenkulun koulutukset sekä erityisestä syystä muut pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavat merenkulun koulutukset. Sääntely pohjautuu STCW-yleissopimukseen ja vähimmäiskoulutusdirektiiviin, jotka edellyttävät, että merenkulun koulutuksenjärjestäjät ja opetussuunnitelmat arvioidaan ja hyväksytään.

#### 2.1.4 Varautuminen

Suomen liikennejärjestelmä muodostuu palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteen toimivasta kokonaisuudesta. Liikennepalveluiden häiriöt heikentävät liikennejärjestelmän toimintavarmuutta. Erityisesti ennakoimattomat, laajavaikutukselliset ja pitkäkestoiset palveluiden saatavuuteen ja käytettävyyteen liittyvät häiriötilanteet rapauttavat nopeasti ja merkittävästi käyttäjien luottamusta.

Mahdollisia häiriötilanteita ovat esimerkiksi joukkoliikennevuoron aikataulusta poikkeamiset, onnettomuudet, poikkeukselliset sääilmiöt sekä talous- ja työmarkkinahäiriöt. Valmiuslain (1552/2011) 3 §:n tarkoittamia poikkeusoloja puolestaan ovat 1) Suomeen kohdistuva aseellinen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettava hyökkäys tai sen välitön jälkitila; 2) Suomeen kohdistuva huomattava aseellisen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettavan hyökkäyksen uhka; 3) väestön toimeentuloon tai maan talouselämän perusteisiin kohdistuva erityisen vakava tapahtuma tai uhka; 4) erityisen vakava suuronnettomuus tai sen välitön jälkitila; sekä 5) vaikutuksiltaan erityisen vakavaa suuronnettomuutta vastaava hyvin laajalle levinnyt vaarallinen tartuntatauti. Liikenne-

järjestelmään ja -palveluihin kohdistuvia poikkeusoloja voisivat aiheuttaa esimerkiksi kansainvälinen rikollisuus ja terrorismi, uudenlaiset hybridiuhkatilanteet ja liikennepalveluihin kohdistuvat eriaisteiset hyökkäykset ja terroriteot.

Valmiuslain 12 ja 13 §:ssä sekä huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain (1390/1992) 4 §:ssä on säädetty valtioneuvoston varautumisvelvollisuudesta. Valmiuslaki edellyttää ministeriöiltä oman hallinnonalan varautumisen kokonaishallintaa ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla varautuminen sisältää muun muassa liikennejärjestelmän varautumisen edistämisen ja valvontatehtävän.

Rautatieliikenteen, kaupunkiraideliikenteen sekä lentoliikenteen puolella poikkeusoloihin varautumisesta sekä valmiussuunnittelusta on säädetty perinteisesti liikennemuotokohtaisissa laeissa, kuten rautatielaki (304/2011), raideliikennelaki (1412/2015) sekä ilmailulaki (864/2014). Lisäksi erityisesti lentoliikenteen puolella varautumisesta on annettu myös kansainvälistä sääntelyä. Varautumissääntelystä on perinteisesti säädetty liikennemuotokohtaisessa laissa sekä toiminnanharjoittajien että infrastruktuurin pitäjien osalta. Varautumissääntelyä on myös ollut valtuuksia alemmanasteisen sääntelyn antamisesta. Ilmailulaissa säädettiin asetuksenantovaltuudesta valtioneuvostolle säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä. Rautatielaissa vastaava valtuutus oli säädetty liikenne- ja viestintäministeriölle. Sen sijaan kaupunkiraideliikennelaki ei sisältänyt valtuutusta alemmanasteisen sääntelyn antamiseen. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut ohjeistusta ilmailun ja rautatiejärjestelmän varautumisesta.

Liikenteen palveluista annetun lain II osaan siirrettiin sisällöllisesti muuttumattomana rautatieliikenteen, kaupunkiraideliikenteen ja luvanvaraisen ilmailun toiminnanharjoittajia koskevat varautumisvelvoitteet liikennemuotokohtaisista laeista. Liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen yhteydessä yhdenmukaistettiin myös teknisesti liikennemuotokohtaisiin lakeihin jätettyä infrastruktuurin pitäjiä koskevaa varautumissääntelyä. Liikenteen palveluista annetun lain varautumista koskeviin pykäliin (II osa 5 luku 6 §; II osa 6 luku 8 § sekä II osa 12 luku 10 §) säädettiin myös yhdenmukainen asetuksenantovaltuus valtioneuvostolle säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

Maantieliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajilta ei ole aiemmin lakisääteisesti edellytetty varautumista poikkeusoloihin tai siihen liittyvää valmiussuunnittelua. Vapaaehtoisuuteen perustuvaa varautumista ja valmiussuunnittelua on tosin vanhastaan toteutettu huoltovarmuusorganisaation kautta myös maantiekuljetuksiin liittyen. Huoltovarmuusorganisaatiossa toimii useita satoja yrityksiä, viranomaisia ja järjestöjä yhteiskunnan eri aloilta yhteiskunnan toimintaedellytysten turvaamiseksi, mutta tämä toiminta kohdistuu ainoastaan huoltovarmuuskeskeisiin määritettyihin yrityksiin eikä ole kattavaa koko tieliikennealan osalta. Viranomaisten osalta viimeaikaisessa lainsäädännön kehityksessä on liikennejärjestelmän varautumisen ja toimintavarmuuden edistämisen ja valvontatehtäviä kohdennettu Liikenteen turvallisuusvirastolle.

## 2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

### 2.2.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio

#### *Euroopan komission strategia digitaalisista sisämarkkinoista*

Euroopan komission vuonna 2015 julkaisemassa strategiassa digitaalisista sisämarkkinoista linjataan ne keskeiset toimenpiteet, joita tarvitaan digitaalisten sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi. Strategia sisältää kaikkiaan 16 lainsäädäntö- ja muuta aloitetta. Aloitteiden tilaa tarkasteltiin komission digitaalisten sisämarkkinoiden väliarvioinnissa (COM(2017) 228 final), joka julkaistiin toukokuussa 2017. Monilla strategian toimenpiteillä on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia liikennesektoriin. Strategian toimilla on keskeinen rooli luotaessa edellytyksiä liikenteen digitalisaation, automaation sekä uusien, asiakaslähtöisten liikkumisen palvelujen kehitykselle. Liikenteen näkökulmasta tarkasteltuna keskeisessä asemassa ovat erityisesti alustatalouden kehittämiseen, tietoturvaan ja -suojaan, tiedon vapaaseen liikkuvuuteen sekä standardointiin ja yhteentoimivuuden parantamiseen tähtäävät toimet.

Vahvan Euroopan unionin perustana ovat täysin yhdentyneet sisämarkkinat ja avoin globaali talousjärjestelmä. Digitaalisessa maailmassa tähän sisältyy tietojen vapaa liikkuvuus ja vapaan, avoimen ja turvallisen internetin mahdollistamat maailmanlaajuiset arvoketjut. Jos datavetoiselle taloudelle laaditaan ajoissa asianmukainen poliittinen ja oikeudellinen kehys, datavetoisen talouden arvo nousee vuoteen 2020 mennessä 739 miljardiin



euroon, mikä vastaa 4 prosenttia EU:n koko BKT:stä (yli kaksi kertaa enemmän kuin nykyisin), ja data-ammattilaisten määrä nousee voimakkaan kasvun skenaarion arvioiden mukaan yli kuudesta miljoonasta vuonna 2016 yli kymmeneen miljoonaan vuonna 2020.

Rajat ylittävän sähköisen kaupan tehostaminen on yksi digitaalisten sisämarkkinoiden pää tavoitteista ja useat nyt käynnissä olevat ehdotukset halutaan hyväksyä nopeasti, jotta niiden hyödyt pääsevät vauhtiin. Se, miten yritykset hyödyntävät sähköisen kaupan mahdollisuuksia, riippuu myös kohtuuhintaisista rajat ylittävistä pakettipalveluista.

Liikenteessä siirtyminen kohti yhteistoiminnallista, yhteenliitettyä ja automatisoitua liikkuvuutta voi vähentää onnettomuuksia, saasteita ja ruuhkia sekä tehostaa liikenteen ja kapasiteetin hallintaa sekä energiatehokkuutta. Se vahvistaa myös liikenteen ja digitaalisten toimialojen kilpailukykyä ja auttaa integroimaan erilaiset liikennemuodot yhdeksi liikkuvuusjärjestelmäksi, joka on räätälöity sen käyttäjien tarpeiden mukaisesti, olipa kyseessä sitten rahtilogistiikka tai ihmisten kuljettaminen. Tässä yhteydessä keskeisessä asemassa ovat standardit, joilla varmistetaan koko liikenneinfrastruktuurin ja kaikkien tietojen, sovellusten, palvelujen ja verkkojen yhteentoimivuus. Maaliskuussa 2017 kirjoitetussa aiesopimuksessa 27 EU:n jäsenvaltiota sekä Sveitsi ja Norja ilmaisivat olevansa valmiit tekemään yhteistyötä tieturvallisuutta, tietojen saatavuutta, tietojen laatua, vastuvelvollisuutta, yhteenliitettävyyttä ja digitaalitekologioita koskevissa rajat ylittävissä kokeiluissa.

#### *EU:n maantieliikennettä koskevan sääntelyn uudistaminen*

Komissio julkaisi 31.5.2017 ensimmäisen osan laajasta maantieliikennettä koskevasta paketista. Paketin osana julkaistut lainsäädäntöehdotukset koskevat maantieliikenteen markkinoillepääsyä ja sosiaalisia kysymyksiä, liikenteen hinnoittelua sekä raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurantaa ja raportointia. Lainsäädäntöehdotukset ovat ensimmäiset konkreettiset toimet liikkumisen pitkän tähtäimen suunnitelman: ”Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” (COM(2017) 283 final) toteuttamiseksi.

Tavaraliikenteen koskien paketti sisälsi seuraavat ehdotukset:

- Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (COM(2017) 277 final). Ehdotuksen mukaan sekä ajoaika- että ajopiirturiasetus ovat osa laajempaa pyrkimystä parantaa kuljettajien työoloja, varmistaa tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä ja parantaa liikenneturvallisuutta Euroopassa. Ehdotuksen tavoitteena on korjata sääntelyssä ja täytäntöönpanossa ilmenneitä yksilöityjä puutteita ja auttaa parantamaan työskentely- ja liiketoimintaedellytyksiä alalla.
- Ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final). Ehdotuksen tavoitteena on osana muita maantieliikennepaketin ehdotuksia tukea maantieliikenteen sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa, tehokkuutta ja kilpailukykyä sekä selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa.
- Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta (COM(2017) 282 final). Ehdotuksella pyritään parantamaan direktiivin alkuperäisten tavoitteiden toteutumista, vähentämään yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja varmistamaan liikenteenharjoittajille eri puolella EU:ta tasapuolinen pääsy vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille.
- Ehdotuksen neuvoston ja Euroopan parlamentin direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (COM(2017) 278 final). Ehdotuksen tavoitteena on osana muita maantieliikennepaketin ehdotuksia selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa, parantaa kuljettajien työoloja, varmistaa tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä, parantaa valvontaviranomaisten yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä, parantaa liikenneturvallisuutta sekä varmistaa, että kuljettajien sosiaalinen suojeleminen ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja ovat tasapainossa.

Paketin toisena osana komissio julkaisi 8 päivänä marraskuuta 2017 ehdotukset yhdistettyjen kuljetusten yhteisistä säännöistä ja kansainvälisistä linja-autokuljetuksista annettujen sääntöjen muuttamisesta sekä tieliikenteen päästöjen vähentämisestä. Ehdotus on myös huomioitu komission tiedonannossa vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttamisessa 8.11.2017 (COM 2017 675 final).

Osana pakettia komissio antoi ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietynlaisista jäsenvaltioiden välisistä yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin N:o 92/106/ETY muuttamisesta (COM(2017) 648 final). Ehdotuksen tavoitteena on osana muita maantieliikenne-paketin ehdotuksia tukea maantielikenteen sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa, tehokkuutta ja kilpailukykyä sekä selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa. Lisäksi se on osa liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarkoitettuja toimenpiteitä. Direktiivi on ainoa EU:n säädös, jolla pyritään vaikuttamaan tavaroiden kulkumuotojakautumaan puhtaamman kuljetusmuodon valitsemiseksi. Direktiivillä pyritään vaikuttamaan siihen, että lisätään ympäristön kannalta parempia kuljetuksia siirtämällä tavarankuljetuksia maanteiltä rautateille tai merikuljetuksiin. Keinoina on vapaa kuljetusoikeus kabotaasisäännöksistä riippumatta toisen valtion sisällä ja verohelpotus ajoneuvon rekisteröintivaltiossa siellä tapahtuviin rautatiekuljetuksiin. Suomessa se tehdään ajoneuvoverosta annetun lain (1281/2003) nojalla. Sen 34 §:n mukaan 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. Palautuksen määrä on kansallisesti päätettävissä. Muilta osin direktiivi on pantu täytäntöön laissa eräistä yhdistetyistä kuljetuksista (440/2000).

### *Sijaintia koskevan tiedon sääntelystä liikenteen sektorilla*

Lailla sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta (21/2014) pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/52/EY (jäljempänä EETS-direktiivi), joka koskee sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuutta yhteisössä sekä direktiivin nojalla annettu komission päätös 2009/705/EY eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun ja sen teknisten osien määrittelystä. Laki sisältää EETS-palvelun tarjontaan ja palveluntarjoajiin kohdistuvia säännöksiä.

EU-tasolla on myös sääntelyä ajopiirtureista. Vuonna 2014 annetulla sääntelyllä otetaan käyttöön älykkäiksi ajopiirtureiksi kutsuttavat toisen sukupolven digitaaliset ajopiirturit, joissa on yhteys maailmanlaajuiseen satelliittinavigointijärjestelmään (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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 sekä Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/799, annettu 18 päivänä maaliskuuta 2016, ajopiirturien ja niiden osien rakentamista, testaamista, asentamista, käyttöä ja korjaamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 täytäntöönpanemisesta). Älykkäiden ajopiirtureiden on oltava yhteensopivat Galileon ja Euroopan geostaationaarisen navigointilijärjestelmän (EGNOS) tarjoamien paikannuspalvelujen kanssa. Ajoneuvon sijainti on kirjattava automaattisesti seuraavissa paikoissa tai näitä paikkoja lähimpänä olevassa paikassa, jossa satelliittisignaali on käytettävissä: vuorokautisen työjakson aloituspaikka, kertyneellä yhteenlasketulla ajoajalla kolmen tunnin välein sekä vuorokautisen työjakson päättämipaikka. Digitaaliset ajopiirturit on suunniteltava siten, että yksityisyyden suoja varmistetaan. Niiden on käsiteltävä vain niitä tietoja, jotka ovat tarpeen tämän asetuksen mukaisiin tarkoituksiin.

Lisäksi ajoneuvoihin asennettava eCall-järjestelmä soittaa automaattisesti hätänumeroon onnettomuustilanteessa. Järjestelmän asentaminen on pakollista tyyppi hyväksytyissä autoissa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/758 hätänumeroon 112 perustuvan ajoneuvon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppi hyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (niin sanottu *eCall-asetus*) nojalla. Asetuksessa säädetään erikseen, että tietoja saa käyttää vain eCall-puheluiden tekemiseen. Valmistajien on varmistettava, että eCall-järjestelmä ei ole paikannettavissa eikä siihen kohdistu minikäänlaista jatkuvaa paikannusta. Artiklaan sisältyy myös säännöksiä esimerkiksi siitä, miten käyttäjiä on informoitava eCall-järjestelmästä. Asetus on yksi niin sanotun ITS-direktiivin täytäntöönpanoasetuksista (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista).

### *2.2.2 Merenkulun ammattipätevyudet*

Merenkulun ammattipätevyyksiä koskeva lainsäädäntö perustuu pääosin kansainväliseen, erityisesti IMO:ssa hyväksytyyn sääntelyyn sekä Euroopan unionin lainsäädäntöön. Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyk-

sistä ja ammatissa toimimisen muista edellytyksistä määrätään STCW-yleissopimuksessa. STCW-yleissopimuksen keskeinen sisältö on sopimuksen liitteessä. STCW-yleissopimuksen liitetä muutettiin olennaisesti vuonna 1995 pidetyssä sopimuspuolten konferenssissa. Konferenssissa hyväksyttiin lisäksi merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva säännöstö (SopS 23/1999, jäljempänä STCW-säännöstö), jonka säännöt täydentävät yleissopimuksen liitteen sääntöjä. STCW-yleissopimuksessa tarkoitetuista asioista säädetään myös vähimmäiskoulutusdirektiivissä.

STCW-yleissopimuksen soveltamisalaan koskevan III artiklan mukaan yleissopimusta ei sovelleta sotalaivoihin, laivaston apu-aluksiin tai muihin valtion omistamiin tai käyttämiin ja yksinomaan valtiollisiin, ei-kaupallisiin tarkoituksiin varattuihin aluksiin. Jokaisen sopimuspuolen on kuitenkin asianmukaisin toimenpitein, jotka eivät vaikuta kyseisten, sopimuspuolten omistamien tai käyttämien alusten toimintaan tai suorituskykyyn, varmistettava, että kyseisissä aluksissa palvelevat henkilöt kohtuullisessa ja käytännössä toteutettavissa määrin täyttävät yleissopimuksen määräykset. Myöskään vähimmäiskoulutusdirektiiviä ei sovelleta sen 2 artiklan mukaisesti edellä lueteltuihin aluksiin.

Aluksen miehityksestä säädetään puolestaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksen (jäljempänä SOLAS-yleissopimus, SopS 11/1981) V luvussa. Yleissopimuksen V luvun säännön 14 kohdan 1 mukaan sopimuspuolet sitoutuvat, kukin oman maansa aluksiin nähden, huolehtimaan toimenpiteistä tai tarpeen vaatiessa ryhtymään niihin varmuuden saamiseksi siitä, että kaikkien alusten miehitys ihmishengen turvallisuutta merellä silmällä pitäen on lukumäärältään ja pätevyydeltään riittävä. SOLAS-yleissopimuksen V luvun 1 säännön mukaan lukua ei kuitenkaan sovelleta sotalaivoihin, laivaston apu-aluksiin tai muihin sopimusvaltion omistamiin tai käyttämiin ja yksinomaan valtiollisiin, ei-kaupallisiin tarkoituksiin varattuihin aluksiin.

Näin ollen pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksiin ei suoraan sovelleta pätevyyskysymyksiä ja miehityksen osalta STCW-yleissopimusta ja SOLAS-yleissopimusta, vaan sääntely on kansallisessa harkinnassa kuitenkin siten, että pätevyyskysymyksiä osalta kyseisissä aluksissa palvelevat henkilöt kohtuullisessa ja käytännössä toteutettavissa määrin täyttävät yleissopimuksen määräykset.

Myös 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 sisältyvät myös vähimmäiskoulutusdirektiiviin. 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). Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto on 1 päivästä heinäkuuta 2018 lähtien toimivaltainen viranomainen, joka hyväksyy merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutuksen.

### 2.2.3 Varautuminen

Toimintavarmuutta ja varautumista koskeva lainsäädäntö on tyypillisesti luonteeltaan kansallista. Lukuun ottamatta tiettyjä ilmailun turvaamisen (aviation security) varautumiseen rinnastuvia osakysymyksiä, myös Euroopan unionissa varautumista koskeva sääntely on jätetty pitkälti jäsenvaltioille.

Säädösvalmistelun perinteisessä vertailukohteessa Ruotsissa toiminnanharjoittajilla ei ole tällä hetkellä varsinaisia lakisääteisiä varautumisvelvoitteita. Ruotsissa liikennejärjestelmän varautumisen kokonaisvastuu on annettu Trafikverketille. Toiminnanharjoittajilla on kuitenkin merkittävä rooli yhteiskunnan toimivuudessa sekä puolustusvalmiuden tukemisessa. Liikenteen ja kuljetusten toimijoiden rooli yhteiskunnan toimivuuden ja puolustuksen kannalta on tunnistettu, ja viranomaisille on annettu tehtäväksi toteuttaa valmiussuunnittelua yhteistoiminnassa toiminnanharjoittajien kanssa. (Förordning 2015:1053 om totalförsvaret och höjd beredskap). Yhteistoiminnan perusteet on täsmennetty Försvarsmakten och MSB 2016 -asiakirjassa (Försvarsmakten och MSB (2016), Sverige kommer att möta utmaningar-Gemensamma grunder (grundsyn) för en sammanhållande planering för totalförsvaret, FM2016-13584:3 MSB2016-25), jonka mukaan suunnittelu tulee toteuttaa yhdessä ja yhteiskunnan tarvitsemat kuljetukset toteutetaan sotilaallisissa poikkeusoloissa viranomaisten tilaamina.

Elinkeinoelämän merkitys ja osallistuminen siviilikriisien hallintaan puolestaan on määritelty MSB 2014 -asiakirjassa (MSB (2014), Övergripande inriktning för samhällsskydd och beredskap, MSB2014-1942). Sen mukaan palveluntuottajien kyvykkyys on tärkeä osa siviilikriisien hallintaa ja normaaliolojen varautumista.

Näin ollen Ruotsissakin kuljetuspalveluiden tuottajien tärkeys on tunnustettu, ne osallistuvat valmiussuunniteluun viranomaisten kanssa ja viranomaisilla on poikkeusolojen lisätoimivaltuuksia. Siten kokonaisuutena katsoen maaliikenteen kuljetuspalveluiden tuottajat ovat verrattain samankaltaisessa asemassa kuin Suomessa.

## 2.3 Nykytilan arviointi

### 2.3.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio

#### *Paikantaminen*

Paikantamisessa on syytä erottaa kaksi eri tulokulmaa, eli toisaalta paikannusvelvoitteen asettaminen ja toisaalta tiedon käyttäminen ja jakaminen eri tarkoituksiin. Paikannusvelvoitteen asettaminen merkitsisi uudenlaista sääntelyä liikenteen palveluista annetussa laissa. Tähän saakka tietosääntely on lähtenyt siitä periaatteesta, että toimijoita ei ole velvoitettu uuden tiedon synnyttämiseen tai sellaisen tiedon keräämiseen, jota ne eivät toimintaansa varten muuten tuottaisi tai keräisi. Tulevaisuuden tietosääntelyn näkökulmasta saattaa kuitenkin syntyä tarve säännellä toisaalta tiedon tuottamisesta ja keräämisestä, ja toisaalta tämän tiedon luovuttamisesta. Esimerkiksi sijaintia koskevaa tietoa tarvitaan yhä enenevässä määrin muun muassa liikenneturvallisuuden tarpeisiin. Tiedon olemassaolo ja saatavuus on siten varmistettava.

Paikannustiedon kerääminen meri- ja ilmaliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteen tavaraliikenteessä ei ole uusi asia, vaan toimijat tekevät sitä nykyäänkin omia tarpeitaan varten sekä erityisesti ilma- ja meriliikenteessä myös muita toimijoita varten kansainvälisten säännösten epäsuorasti velvoittamina. Keräystekniikat ovat siten pitkälti jo olemassa, eivätkä ne välttämättä ole kalliita, sillä tiedon tuottamiseen ja keräämiseen voidaan käyttää satelliittipaikannusta ja myös yleisessä käytössä olevia paikannuslaitteita, jotka voivat olla myös liikuteltavia. Myös tiedon luovuttamiseen on erityisesti meriliikenteessä ja ilmailussa olemassa olevat järjestelmät, sillä niissä liikennemuodoissa on ollut liikenneturvallisuustarpeiden johdosta välttämätöntä järjestää tiedon kerääminen ja luovuttaminen. Nykytilassa esimerkiksi alusten ja ilma-alusten sijaintitiedot ovat saatavissa internetin kautta toimivista palveluista. Sen sijaan tieliikenteessä tiedon luovuttaminen toisille toimijoille tarkoittaa yleensä uusia kustannuksia toimijoille.

Jatkossa tietojen luovuttamisessa on järkevää pyrkiä yhteentoimivien ohjelmointirajapintojen käyttöön. Tieliikenteessä tietojen keräämisvelvoite muodostaisi henkilöliikenteessä kokonaisuuden liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädetyn III osan 2 luvun 1 §:n ja sitä täydentävän olennaisten tietojen asetuksen kanssa. Lisäksi näyttää todennäköiseltä, että jo lähitulevaisuudessa sijaintia koskeva tieto on tarpeen esimerkiksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita varten. Liikenteen palveluista annettua lakia on siksi tarkoitus muuttaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita koskevan yhtiöttämishankkeen yhteydessä niin, että lakiin lisättäisiin uusi II A osa. Sen 2 luvun 2 §:ssä säädetään liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajan tiedonsaantioikeudesta junien, alusten ja ilma-alusten omistajilta, liikennöitsijöitä ja niiden edustajilta, ja tiedonsaantioikeus koskee myös liikennevälineiden sijaintitietoja. Saman luvun 3 §:ssä puolestaan ehdotetaan säädettäväksi, että tiedot liikennevälineiden sijainnista olisi annettava avoimena datana, jos tieto on olemassa. Viimeksi mainittu säännös ei muuttaisi nykytilaa meri- ja ilmaliikenteen osalta. Junienkin paikannustietoja on jossain määrin saatavilla, mutta käsitykset tietojen kattavuudesta ja laadusta eivät ole yhteneväiset.

#### *Postipalveluja koskevien tietojen hyödyntäminen*

Postitoiminnassa tietojen hyödyntämistä ja digitalisointia koskevat velvoitteet ovat tällä hetkellä varsin vähäisiä. Esimerkiksi kuljetusten yhdistelemisen näkökulmasta tietoja ei ole juurikaan avattu toimialan käyttöön. Kun liikennekaarihankkeessa tarkastellaan tiedon digitalisointia laajasti koko logistiikkasektorilla, on postisektori luontevaa ottaa osaksi tätä tarkastelua, jotta voidaan edistää uudentyypisten posti-, jakelu- ja kuljetuspalveluiden syntymistä.

### 2.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyyydet

Raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyuden suorittamisessa on Manner-Suomessa käytössä koulutusvaihtoehto, myös nopeutetusti suoritettuna. Ammattipätevyyttä koskevat säännökset sisältyvät liikenteen palveluista annettuun lakiin, ja ne tulevat voimaan 1 päivästä heinäkuuta 2018. Säännökset eivät koske Ahvenanmaata, koska Ahvenanmaalla on oikeus omaan tieliikennettä koskevaan lainsäädäntöön.

Koulutusvaihtoehdot, sekä peruskestoinen että nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus, on toteutettu direktiivin vaatimusten mukaisesti. Toimivaltaiset viranomaiset, jotka hyväksyvät koulutuskeskukset ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja ammatillista koulutusta järjestävien kouluttajien osalta opetus- ja kulttuuriministeriö. Opetus- ja kulttuuriministeriö voi hyväksyä perus- ja jatkokoulutusta järjestäväksi koulutuskeskukseksi toimijan, jolla on sen myöntämä tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy muut koulutuskeskukset, joihin voivat toimia raskaan kaluston ajokorttikoulutusta järjestävät autokoulut ja Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta järjestävät Puolustusvoimien yksiköt. Hyväksyvät viranomaiset vastaavat hyväksymänsä koulutuskeskuksen valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto on yhdistänyt tehtävän kokeen järjestämiseen ja valvontaan hoitaen tehtävät palvelutehtävänä. Ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa on säädetty, että Opetushallitus asettaa työelämätoimikunnat ja määrää päättämänsä työelämätoimikunnan tehtäväksi vastata kyseessä olevan kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä sen suorittamista koskevan todistuksen antamisesta. Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta vastaa ammatillisesta koulutuksesta annetussa laissa tarkoitettu työelämätoimikunta. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä järjestettävään perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen järjestäminen ja valvonta voivat tapahtua Puolustusvoimien toimesta.

Perustason ammattipätevyyskoulutusta antavista koulutuskeskuksista 43 on opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymiä. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä Puolustusvoimien kuljettajakoulutusyksikköjä ammattipätevyyskoulutukseen on 15 ja muita koulutuskeskuksia jatkokoulutuksen järjestämiseen hyväksytyt koulutuskeskukset mukaan lukien 73. Valtaosa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymistä muista koulutuskeskuksista on hyväksytty vain jatkokoulutuksen antamiseen.

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 3 §:n mukaan ammattipätevyys vaaditaan tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta ja myös traktoria kuljettavalta silloin, kun vaatimuksena on kuorma-auton ajokortti. Linja-auton kuljettamista koskeva kansallinen vaatimus on direktiivissä edellytettyä tiukempi. Ilman ammattipätevyyttä voidaan linja-autolla kuljettaa vain samassa taloudessa asuvia sekä, kysymyksen ollessa D1-luokan linja-autosta, kolmea muuta henkilöä edellyttäen, että kaikissa tapauksissa joku asukkaista omistaa ajoneuvon.

Manner-Suomessa on käytössä linja-auton kuljettajan alemmat ikävaatimukset, jotka oikeuttavat vain täällä ajamiseen. Linja-auton ajokortti voidaan myöntää 18-vuotiaana, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan tehtäviin tähtävään ammatillisen koulutuksen ja siihen sisältyvän 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Kuljetuksia rajataan kuitenkin kuljetettavan kaluston ja alueen puolesta ennen 20 ikävuoden saavuttamista.

Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältää opetusta kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen liittyvistä seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Pätevyudet suoritetaan erikseen ja koulutuksen oppiaineet määräytyvät direktiivin mukaisesti erikseen kummallekin kuljettajaryhmälle sekä näille yhteisesti. Koulutus päättyy teoriakokeeseen, joka suoritetaan ammatillisessa koulutuksessa osana ammatillista tutkintoa. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa kokeen voi ottaa vastaan Puolustusvoimat, mutta muuten vastaanottajina toimivat Liikenteen turvallisuusvirastolle kuljettajantutkintopalveluja tuottavat palveluntuottajat.

Merkittävä osa perustason ammattipätevyyksistä suoritetaan ammatillisessa koulutuksessa ja Puolustusvoimissa varusmiespalveluksen aikana saadun kuljettajaopetuksen yhteydessä. Puolustusvoimissa tavaraliikenteen ammattipätevyyskoulutuksen suorittaa vuosittain noin 3 000 henkilöä varusmiespalveluksessa Puolustusvoimien ajokortin suorittamisen yhteydessä. Näistä noin kolmasosa saa pidemmän 280 tunnin koulutuksen, joka mahdollistaa kuorma-auton C-luokan siviiliajokortin hakemisen 18-vuotiaana. Ammatillisessa koulutuksessa ammattipätevyyden suorittavien määrä on samaa luokkaa, noin 2 000–3 000. Kummassakin ryhmässä voi olla päällekkäisyyttä ammattipätevyyden suorittamisessa, jos takana on jo aiemmin suoritettu ammattipätevyys.

Ammattipätevyyden sisältävää logistiikan ammatillista perustutkintoa on mahdollista opiskella 36:lla eri paikkakunnalla eri puolella maata. Suuri osa näistä oppilaitoksista (20–25) tarjoaa myös mahdollisuuden sellaisiin ammattitutkintoihin (esimerkiksi linja-auton kuljettajan ammattiin), joihin ammattipätevyyden suorittaminen sisältyy.

Puolustusvoimat antaa kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyteen johtavaa koulutusta kuudessa joukko-osastossa eri puolilla Suomea. Koulutettujen määrä käsittää noin 14 % varusmiesten vuotuisesta määrästä.

Puolustusvoimien tarjoamaa koulutusta voidaan pitää alueellisesti ja määrällisesti kattavana koulutusmahdollisuutena. Koulutusmalli on todettu Puolustusvoimissa toimivaksi. Nopeutetun koulutuksen antaminen 2 000 varusmiehelle rajoittaa näiden toimimista siviilissä tavaraliikenteen kuljettajina, koska oikeus C-luokan kuorma-auton kuljettamiseen voidaan silloin saada vasta 21-vuotiaana.

Ammatillisen koulutuksen ja Puolustusvoimien tarjoaman koulutuksen lisäksi on markkinaehtoista koulutusta tarjolla ainakin suuremmilla paikkakunnilla.

Perustason ammattipätevyiden ammattipätevyyksiä on vuosittain suoritettu:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tavaraliikenne	3427	3676	4601	4512	5050	5341	4869	4860
Henkilöliikenne	760	909	948	891	1082	998	1039	1151
Yhteensä	4187	4585	5549	5403	6132	6339	5908	6011

Kuljetustehtävissä toimivien määrää voidaan arvioida voimassa olevien ammattipätevyyksien perusteella. Syyskuussa 2016 ammattipätevyys oli voimassa kaikkiaan 127 950:llä kuljettajalla. Näistä tavaraliikenteen pätevyys oli 79 973 kuljettajalla, henkilöliikenteen pätevyys 2 025 kuljettajalla ja molemmat pätevyudet omaavia kuljettajia oli 45 952. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi kerrallaan ja ammattipätevyyden jatkokoulutusmerkintöjä kirjataan vuosittain yhteensä 55 000–235 000 kappaletta. Vaikka henkilöllä on molemmat pätevyudet, jatkokoulutuksen määrä on sama 35 tuntia. Seuraava mittavampi jatkokoulutusten kirjaaminen sijoittuu vuosiin 2018–2019, jolloin toinen viisivuotiskausi vaatimusten voimaantulosta lukien tulee täyteen.

Puolustusvoimissa ja ammattioppilaitoksissa annettava ammattipätevyyskoulutus on opiskelijalle pääasiassa maksutonta tai kustannuksiltaan vähäistä (alle 1 000 euroa). Muu koulutus on markkinaehtoista. Tämä koskee vain murto-osaa kaikista ammattipätevyyden suorittajista ja kustannuksista vastaavat silloin esimerkiksi ammattipätevyyttä suorittava tai tämän työnantaja. Vapailta markkinoilla nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta on erään otannan mukaan ollut tarjolla noin 2 000–3 700 euron hintaan ja peruskestoista noin 5 000 euron hintaan. Ammattipätevyyden laajentamiskoulutusta (70 h) on ollut tarjolla noin 1 900 euron hintaan ja nopeutettuna (35 h) noin 1 000 euron hintaan. Hintatietoja on ollut niukalti saatavissa. Tästä on pääteltävissä, että perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kilpailutilanne vapailla markkinoilla on heikko, kun taas kurssimuotoisen jatkokoulutuksen järjestämisessä kilpailutilanne on melko hyvä.

Koulutukseen sisältyvä Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä koe suoritetaan sähköisesti samalla järjestelmällä kuin ajokorttitutkinnon teoriakoe. Kokeesta perittävä maksu on 50 euroa. Muutoksen johdosta hinta laski 160 eurosta 50 euroon ja koe voidaan suorittaa missä tahansa noin sadassa palveluntuottajan toimipisteessä, jossa otetaan vastaan ajokorttitutkinnon teoriakokeita. Aiemmin suorituspaikkoja oli vain nimetyissä ammattiliikenteen palvelupisteissä. Samassa yhteydessä koe muuttui yksiosaiseksi ja kysymysten määrää tarkistettiin, millä oli vaikutusta myös kokeen kestoan ja hintaan. Aikaisemmin kokeiden tarkastaminen vei noin viikon, nyt järjestelmä myös tarkastaa kokeen ja tulos saadaan heti selville. Koemaksun lisäksi perittäviä maksuja ovat 17 euroa ammattipätevyydestiedon rekisteriin kirjaamisesta ja 50 euroa ammattipätevyyskortista.

Vaatimukset täyttävässä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleva voi ajokortin ja hyväksymisasiakirjan perusteella toimia kuljettajana ennen ammatillisen tutkinnon suorittamista ja ammattipätevyyden saavuttamista.

### 2.3.3 Meriliikenteen ammattipätevyudet

#### *Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksilla vaadittavat pätevyudet*

Vaadittavan merenkulun pätevyuden saamiseksi merenkulkijan on muun muassa suoritettava vaadittu koulutus sekä hankittava tarvittava määrä meripalvelua. Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alusten osalta viranomaisilla on ollut vaikeuksia kerätä pätevyyyteen tarvittavaa meripalvelua kohtuullisessa ajassa. Tämä johtuu siitä, että yhtä alusta kohden voi olla useita kuljettajia ja yhden henkilön osalta meripalvelupäivät jäävät siten vähäisiksi

liikennekauden aikana. Erityisesti pelastuslaitoksilla on ollut ongelmia täyttää pätevyyskoskevia vaatimuksia vaadittavan meripalvelun osalta. Joissakin pelastuslaitoksen aluksissa on iso konetehto, joka edellyttää konepuolen vahti-konemestarin tai koneenhoitajan pätevyyttä. Tällaiseen pätevyYTEEN vaadittavaa koulutusta ja erityisesti meripalvelua on vaikea hankkia pelastuslaitoksen työskentelyjärjestelmästä johtuen. Pelastuslaitosten aluksilla henkilöstön vaihtuvuus on suurta ja töitä aluksella tehdään harvoin, minkä vuoksi meripalvelun kertyminen on hidasta. Osittain ongelmaa on pyritty lievittämään Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä pätevyysserivapauksilla, jotka ovat henkilökohtaisia lupia toimia määräajan ylempää pätevyyttä vaativassa tehtävässä alemmalla pätevyyskirjalla. Yleensä kysymys on ollut kuljettajankirjalla toimimisesta tehtävässä, johon vaaditaan kotimaanliikenteen laivurinkirja. Kuljettajankirjaan vaadittava meripalvelu on kolme kuukautta ja kotimaanliikenteen laivurinkirjaan vaaditaan kahdeksan kuukautta meripalvelua.

Laivaväkilain soveltamisalan ulkopuolelle on vuodesta 2009 lähtien rajattu vapaaehtoisessa meri-pelastustoiminnassa olevat alukset, joissa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö. Meripelastusseuralla on oma koulutusjärjestelmänsä. Kyseessä olevien alusten rajaamisesta soveltamisalan ulkopuolelle ei ole käytännössä aiheutunut ongelmia. Laivaväkilakia ei myöskään sovelleta sellaiseen Puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei pääsääntöisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen. Myöskään STCW-yleissopimuksen pätevyyttä ja vahdinpitoa koskevat määräykset ja SOLAS-yleissopimus miehitystä koskevat määräykset eivät koske edellä mainittuja viranomaisaluksia.

Edellä kuvatuista syistä pätevyysvaatimusten keventäminen pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alusten osalta olisi perusteltua siten, että samalla kuitenkin varmistetaan, että aluksissa on tarpeeksi pätevä miehitys, jotta aluksen turvallisuutta tai meriympäristöä ei aseteta vaaralle alttiiksi. Lisäksi muutoksella varmistettaisiin se, että näillä viranomaisilla on käytössään riittävästi pätevää henkilöstöä merellisten tehtäviensä suorittamiseen aina kun sitä tarvitaan.

#### *Ulkomaisten merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksyminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvun mukaisesti merenkulun koulutuksen järjestäjät ja niiden antaman merenkulun koulutuksen. Tällä hetkellä sääntely mahdollistaa sen, että myös muualla kuin Suomessa toimivat koulutuksen järjestäjät on arvioitava ja hyväksyttävä kuten Suomessa toimivat koulutuksen järjestäjät niiden näin halutessa. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei kuitenkaan ole riittäviä resursseja laajamittaiseen ulkomaisten koulutuksen järjestäjien arvioimiseen ja hyväksymiseen. Osa hakemuksista saattaisi työllistää Liikenteen turvallisuusvirastoa erilaisten selvitysten ja taustatyön muodossa merkittävässä määrin jo ennen kuin varsinainen arviointi ja hyväksyntä voitaisiin tehdä. Tavat järjestää merenkulun koulutusta voivat myös vaihdella huomattavastikin eri maissa, jolloin niiden vaatimusten mukaisuutta voi olla vaikea arvioida. Varsinainen hyväksyminen edellyttää tavallisesti myös koulutuksen järjestäjän luona tehtävää arviointia, jossa mahdollisesti havaitut puutteet on korjattava. Korjaavien toimenpiteiden arviointi voi vaatia myös uusintakäyntejä koulutuksen järjestäjän luona. Hyväksytyt koulutuksen järjestäjät siirtyvät myös säännöllisten uudelleenarviointien piiriin.

Näistä syistä olisi tarkoituksenmukaista, että Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi ja hyväksyisi pääsääntöisesti vain Suomessa toimivat koulutuksen järjestäjät. Tarkoituksenmukaista olisi kuitenkin myös, että virasto voisi kuitenkin erityisestä syytä hyväksyä myös muun kuin Suomessa toimivan koulutuksenjärjestäjän. Tämä mahdollisuus olisi tärkeä kotimaisten koulutuksen järjestäjien koulutusviennin ja ulkomailla toimimisen kannalta.

#### *2.3.4 Varautuminen*

Liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa varautumissääntelyn osalta kyse oli paljolti kodifikaatiosta, johon ei sisällynyt sen paremmin uusia varautumisvelvoitteita kuin merkittäviä sisällöllisiä muutoksia aiempiin varautumissääntöihin. Tämä pidätyväisyys johtui osittain siitä, että liikennejärjestelmän toimintavarmuutta tarkasteleva hallinnonalan sisäinen hanke oli kesken. Nyt lakihankkeen kolmannessa vaiheessa myös toimintavarmuushankkeen tuloksia on käytettävissä. Tulosten perusteella varautumisen on tarkoitus turvata yhteiskunnan keskeisten toimintojen ja palveluiden toimivuutta poikkeusoloissa ja arjen häiriötilanteissa sekä edistää liikennepalvelun tarjoajan oman toiminnan jatkuvuutta mahdollisissa häiriötilanteissa. Liikenteen palveluista annetun lain kontekstissa pyrkimyksenä on osallistaa aiempaa laajamittaisemmin yksityisten toimijoiden osaamista ja asiantuntemusta liikennejärjestelmän varautumiseen. Samaa pyrkimystä on myöhemmissä vaiheissa syytä arvioida ja harkita myös MaaS-palveluiden osalta, kunhan niiden toiminta vakiintuu ja niistä on saatavilla riittävästi luotettavaa tietoa.

Vuosina 2016-2017 toteutetussa toimintavarmuuden TOVA 2017 -hankkeessa, ja sen raportissa *Tavoitteena toimintavarma arki*, on tunnistettu mitä varautumisella tarkoitetaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Varautumisen tavoitteena on pienentää tai minimoida uhkia ja riskejä, jotka vaarantavat toimijan tehtävän tai tavoitteiden saavuttamisen. Varautuminen voidaan liittää siis myös toimijan kokonaisvaltaiseen riskienhallintaan erityisesti tilanteissa, joissa riskienhallinnan korostettuna tavoitteena on toiminnan jatkuvuuden varmistaminen. Varautumiseen kuuluvassa valmiussuunnittelussa tulee huomioida yhteistoiminta sidosryhmien, alihankkijoiden ja kumppaneiden kanssa. Prosessinäkökulmasta kyse on toimintaa uhkaavien riskien arvioinnista ja hallinnasta, toimintaohjeista, henkilökunnan koulutuksesta ja harjoituksista. Painopisteenä on normaaliajan onnettomuuksiin ja muihin vakaviin häiriöihin varautuminen ja niihin liittyvät toimenpiteet. Toimijalla tulee olla kyky, tiedot ja valmiudet ennakoida, sietää ja hoitaa toimintansa häiriöitä sekä kyky palautua häiriöistä nopeasti normaaliin palvelutilanteeseen.

Nykyisin pidetään keskeisenä toimintavarmuutta normaaliolojen häiriöihin varautumisen merkityksessä, eikä eri hallinnonaloilla vallitse epäselvyyttä juuri tämän painotuksen hyödyllisyydestä alati teknistyvässä ja kompleksoituvassa toimintaympäristössä. Myös muun muassa TOVA 2017 -hankkeessa korostettiin toimintavarmuutta tässä merkityksessä. Valmiuslain soveltamiselle on asetettu korkea kynnyks, eikä siitä voi aina luontevasti johtaa toimivaltaa normaaliolojen häiriötilanteisiin.

Perinteinen varautumisen tarkastelunäkökulma on hyödyntänyt lähtökohtanaan valmiuslain poikkeusoloja ja niihin liittyviä viranomaisten toimivaltuuksia, ja pyrkinyt johtamaan niistä kohti normaaliolojen häiriötilanteita. Tyypillinen toimialankohtainen lakiin kirjattu varautumisvelvollisuus onkin usein koskenut varautumista valmiuslaissa tarkoitettuihin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen (vakaviin) häiriötilanteisiin. Käännettäessä tarkastelunäkökulma toimijalähtöiseksi, mihin mm. liikennejärjestelmän palveluistumisen myötä on enenevässä määrin syytä, korostuu häiriötilanteiden spektrin arkisempi pää. Jos ja kun normaaliolojen häiriötilanteisiin varautuminen tapahtuu normaaliolojen lainsäädännön nojalla ja toiminnanharjoittajan normaaliolojen resursseilla, on ensi sijassa kiinnitettävä huomiota toiminnan jatkuvuuden hallintaan ja järjestettävä varautuminen normaaliolojen pienempiinkin häiriöihin. Varautuminen pienempiin häiriöihin nimenomaan toiminnanharjoittajan oman liiketoiminnan jatkuvuuden lähtökohdista on tosiasiaa edellytys sille, että vakavampiin, kuten poikkeusoloihin rinnastuviin häiriötilanteisiin voidaan varautua kunnolla. Toimijalähtöisessä varautumisesta koskevassa tarkastelussa on ensin tunnistettava oman toiminnan riskit ja suunniteltava varautumista sen pohjalta arjen eli normaaliolojen pienempiin toimintahäiriöihin, jotta voisi uskottavasti varautua poikkeusoloihin. Tässä katsannossa on toimijanäkökulman asianmukaiseksi huomioonottamiseksi syytä harkita sanojen ”ja niihin rinnastettavissa” poistamista rautatieliikenteen, raideliikenteen ja lentoliikenteen toiminnanharjoittajia koskevista säädöksistä, joissa säädetään toimijalle velvollisuuksia valmistella etukäteen toimintaansa ja sen häiriöttömyyttä poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Myös ilmailulain 160 §:ssä säädettyä varautumisvelvoitetta on syytä vastaavasti tarkastella poikkeusolojen ja niihin rinnastettavien normaaliolojen häiriötilanteiden muotoilun osalta.

Liikennejärjestelmällä ja sen toimijoilla on oltava riittävä kyky ja valmiudet sietää ja hoitaa niihin kohdistuvia häiriöitä ja poikkeustilanteita. Varautumissääntelyllä on mahdollista varmistaa, että liikennejärjestelmä sekä sen keskeiset palvelut ja toiminnot ovat yhteiskunnan toimivuuden kannalta riittävän toimintavarmat kaikissa olosuhteissa. Toimijalle voidaan asettaa lakisääteisiä varautumisvelvoitteita esimerkiksi riskien arvioinnista ja varautumista koskevasta suunnittelusta. Oikein mitoitettu ja kohdistettu varautumislainsäädäntö ei ole ristiriidassa liikennepalvelujen ensisijaisen markkinaehtoisen toteutusperiaatteen kanssa. Lailla liikenteen palveluista pyritään mahdollistamaan uusien liiketoimintaideoiden ja uusien palvelumallien syntyminen sekä uusien toimijoiden markkinoille tuloa. Varautumissääntely on asettava siten, että se tukee näitä tavoitteita.

Rautatieliikenteen, kaupunkiraideliikenteen ja lentoliikenteen puolella palvelun harjoittajien varautumisesta poikkeusoloihin sekä valmiussuunnittelusta säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osassa. Näillä liikennemuodoilla palveluntarjoajia on huomattavasti vähemmän kuin maantieliikenteessä. Toimijat ovat myös keskimäärin keskitetympiä ja kooltaan suurempia, ja niistä monet harjoittavat jo alakohtaisen lainsäädännön sekä toimintansa jatkuvuuden turvaamisen vuoksi varautumista ja valmiussuunnittelua.

Vaikka maantieliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajilta ei ole aiemmin vaadittu lailla varautumista poikkeusoloihin tai siihen liittyvää valmiussuunnittelua, oletettavissa on, että suurimmat toimijat ovat tälläkin alalla muun muassa osana huoltovarmuustoiminnan puitteissa kartoittaneet uhkakuvia ja riskejä omalle toiminnalleen ja osallistuneet valmiussuunnitteluun turvataksaan oman toimintansa häiriötilanteissa. Jotta voidaan varmistaa maantieliikenteenkin toimijakentässä varautumiselle tietty läpileikkaava taso, tällainen varautumisvelvollisuus olisi tarpeen säätää myös lailla ainakin keskeisille ja isoimmille toimijoille.



Kuten muissakin liikennemuodoissa, myös maantieliikenteen osalta olisi tarpeen voida lain nojalla antaa alemmanasteista sääntelyä koskien varautumisvelvollisen valmiussuunnittelua. Velvoitteen olleessa uusi ja toimijakentän ollessa laaja ja epäyhtenäinen, on tarpeen arvioida varautumisvelvollisuutta koskevan tarkemman sääntelyn ja sen tason tarvetta.

Maantieliikenteessä on lukumääräisesti paljon toimijoita ja toimiala on myös sisäisesti varautumisen näkökulmasta hyvin epäyhtenäinen muun muassa toimijoiden koon ja muun luonteen suhteen. Toimijakenttä on myös jatkuvan muutoksen kohteena ja muutokset tapahtuvat nopealla aikataululla, ei vähiten liikenteen ja viestinnän lomittumisen ja toimintaympäristön kansainvälistymisen vuoksi. Kaikki tämä vaikeuttaa esimerkiksi sääntelyn kohdentamista ja mitoittamista sekä myös viranomaisvalvontaa. Tässä kontekstissa alemman asteinen sääntely tulisi voida antaa mahdollisimman joustavalla, mutta kuitenkin sitovalla tavalla. Tämä puoltaisi viranomaisen määräystä sopivana lainsäädännöllisenä instrumenttina luvanvaraisein maantieliikenteen ja yleisemminkin liikennejärjestelmän eri osatekijöiden varautumisen tarkemmalle, teknisuontoiselle ja yksityiskohtaiselle sääntelylle.

Liikenteen turvallisuusvirasto kehittää liikennejärjestelmän varautumisen hallintamallia. Virasto luo mallin edellyttämät yhteistyöverkostot, toimintatavat ja prosessit sekä toiminnan tuloksellisuuden mittaamisessa tarvittavat mittarit ja raportointikäytännöt. Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi täten tarkoituksenmukaista antaa laissa määräyksenanto-oikeus koskien tiettyjen luvanvaraisten henkilö- ja tavaraliikennepalveluiden varautumisvelvollisen valmiussuunnittelua.

Tunnistettujen tarpeiden pohjalta olisi aiheellista muuttaa liikenteen palveluista annetun lain varautumispykälää myös kaupunkiraideliikenteen, rautatieliikenteen sekä lentoliikenteen osalta siten, että alemmanasteisen sääntelyn taso madallettaisiin asetuksenantovaltuudesta Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäväksi määräyksenantovaltuudeksi. Virastotason määräyksenantovaltuus on erityisen tarpeellinen uudelle, maantieliikenteen monilukuisia toimijoita käsittävälle varautumissäännökselle, jonka tehokas täytäntöönpano edellyttää valmiussuunnittelua tarkentavaa teknistä normitusta. Kuitenkin myös muilla liikennemuodoilla muun muassa liikennepalvelujen tarjoajakentän muutokset antavat aihetta arvioida valtioneuvoston asetuksen tason tarpeettoman korkeaksi samalla, kun varautumissääntelyn virastotason täytäntöönpanossa on tunnistettu määräyksenantovaltuutuksen tarve. Arvioinnissa tulee huomioida myöskin se, ettei liikennemuotoikohtaisissa laeissa säädettyjen asetuksenantovaltuuksien nojalla ole tähän mennessä annettu asetuksia. Vastaaventyypistä varautumissäännökseen liittyvää viraston määräyksenantovaltuutta esitetään myös maantielain muuttamiseksi annettavassa hallituksen esityksessä (HE 45/2018 vp). Myös viestintää koskevassa lainsäädännössä, kuten sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa, varautumiseen ja toimintavarmuuteen liittyvä määräyksenanto-oikeus on annettu virastotasolle, ja kokemukset menettelyn toimivuudesta ovat positiivisia. Myös ilmailulain varautumista koskevassa 160 §:ssä säädettyä alemman asteisen sääntelyn tasoa olisi tarpeen arvioida uudelleen.

Ilmailua koskevaa varautumissäännöstä olisi myös tarpeen arvioida sen osalta, tulisiko se yhdenmukaistaa rautatieliikenteen, raideliikenteen sekä ehdotettavan tieliikenteen varautumispykälien kanssa. Ilmailun koskevasta varautumispykälästä puuttuu muiden liikennemuotojen vastaaviin säännöksiin verrattuna velvollisuus huolehtia siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa, sekä valmiussuunnitteluun osallistumisesta osalta tarkennus "toimintansa edellyttävällä tavalla". Ilmailua koskevan varautumispykälän yhdenmukaistaminen tältä osin vaikuttaisi asianmukaiselta, koska kyse olisi enemmän teknisestä muutoksesta kuin sisällöllisestä lisäyksestä toimijoiden velvollisuuksiin.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

##### *3.1.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Digitalisaatio muuttaa tavaralogistiikan toimintamallit ja liiketoiminnan tiedon laajamittaiseen hyödyntämiseen ja älykkääseen automaatioon perustuviksi. Kuten muutkin yhteiskunnan sektorit, myös logistiikka on jo lähitulevaisuudessa murroksen alla. Logistiikkaketjussa syntyy jo nykyään valtava määrä tietoa. Kuljetus- ja varastokapasiteetin sekä kuljetusreittien optimointiin pyritään jo nykyään, mutta tiedon tehokkaan hyödyntämisen mukanaan tuomat mahdollisuudet optimoinnissa nousevat jo lähitulevaisuudessa toiselle tasolle kuin nykyään. Keinoäly, suurten tietomassojen käsittely sekä esineiden internet tuovat tiedolla johtamisen mahdollisuudet myös logistiikkaan. Tiedon aikaisempaa parempi kulku luo tehostamismahdollisuuksia kuljetusketjun eri toimijoille, mutta tämä asettaa myös vaatimuksia kaikille osapuolille. Esimerkiksi tavaroiden lähettäjiä

riittävän ajoissa saadut ajantasaiset ja paikkansa pitävät tiedot luovat pohjan kuljetusketjun eri osien optimoinnille. Kasvavat tietomäärät mahdollistavat uusien liiketoimintakonseptien kehittymisen alalle.

Logistiikassa automaatio vaikuttaa usealla eri tavalla. Itse liikenteen automaatio etenee vauhdilla, ja täysautomaattisten liikennevälineiden odotetaan olevan todellisuutta kenties jo 2020-luvun puolivälissä. Samaan aikaan jo aiemmin liikkeelle lähtenyt kehitys, jossa liikennevälineet verkottuvat keskenään ja liikennejärjestelmän kanssa viestintäverkkojen välityksellä, etenee kovaa vauhtia. Sekä automaation että verkottuneiden (connected) liikennevälineiden kehitys liittyy myös liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden kehittymiseen. Ilmailussa, merenkulussa ja raideliikenteessä liikenteen ohjauksella ja hallinnalla on ollut jo aikaisemmin merkittävä rooli, mutta jatkossa myös tieliikenteessä turvallinen ja sujuva liikenne edellyttää uudenlaista liikenteen ohjausta ja hallintaa. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista tulee merkittävä liikenteeseen liittyvän tiedon solmupiste. Sen avulla verkottuneet liikennevälineet saavat myös tarvitsemansa tiedot suoraan viestintäverkkojen välityksellä. Liikennevälineiden ja niiden joukkojen etäohjaus on eri muodoissa varsin lyhyen kehityskaaren päässä. Myös satamien ja muiden logistiikkaketjujen solmupisteiden roolin tiedon jakamisessa voidaan odottaa kasvavan. Automaation eteneminen näkyy logistiikkasektorilla myös itse kuljetusketjun eri vaiheiden automaation lisääntymisenä.

Liikennekaarihankkeen kolmannessa vaiheessa pyritään edistämään logistiikan digitaalisuuden kehittymistä. Kokonaisuuteen liittyy tässä yhteydessä kolme sääntelykohdetta, joista vain yksi eli paikantaminen sijoittuu liikenteen palveluista annettuun lakiin. Sähköisten rahtikirjojen käyttöä edistetään ratifioimalla kansainvälisen tiekuljetussopimuksen asiaa koskeva lisäpöytäkirja (eCMR). Koska ratifioinnissa on kyse teknisessä mielessä omanlaisesta lainsäädäntöehdotuksesta, annetaan ehdotus omana hallituksen esityksenä yhtä aikaa tämän hallituksen esityksen kanssa. Postitietojen hyödyntämisen edistämiseksi tehdään puolestaan muutos postilakiin.

### *3.1.2 Tieliikenteen ammattipätevydet*

Esityksen tavoitteena on tieliikenteen kuljettajien osaamista tai liikenteen turvallisuutta heikentämättä turvata kuljettajien saatavuutta, joustavoittaa perustason ammattipätevyden suorittamista sekä ottaa paremmin huomioon ammattipätevyyttä suorittavan osaamistausta ja yksilölliset tarpeet ja koulutus- ja koepalveluja tuottavien toimijoiden toimintaedellytykset. Lisäksi tavoitteena on edistää koulutuspalvelujen tarjontaa tarkistamalla koulutuskeskukseksi hakeutumisen edellytyksiä ja selkeyttää ammattipätevyyteen liittyvissä tehtävissä toimivien viranomaisten toimivaltaa.

### *3.1.3 Merenkulun ammattipätevydet*

Merenkulun pätevyysien osalta uudistuksen tavoitteena on pätevyys- ja miehitysvaatimusten keventäminen pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alusten osalta, joilla on ollut vaikeuksia täyttää nykyvaatimuksia erityisesti pätevyyskirjaan vaadittavan meripalvelun osalta. Samalla kuitenkin varmistetaan se, että kevennyksillä ei ole meriturvallisuutta heikentävää vaikutusta.

### *3.1.4 Varautuminen*

Yhteiskunnan toiminnan, ihmisten arjen sujuvuuden ja elinkeinoelämän toimivuuden edellyttämien liikennepalveluiden tarjonta sekä niiden käytettävyys ja saatavuus tulee varmistaa myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Tavoite on, että normaalit liikennepalvelumarkkinoiden markkinaehtoiset mekanismit toimitivat mahdollisimman pitkään myös poikkeusoloissa.

Yhteiskunnan turvallisuusstrategian (valtioneuvoston periaatepäätös 2.11.2017) mukaan markkinaehtoisten laadukkaiden, turvallisten ja toimintavarmojen liikennepalveluiden käytettävyys ja saatavuus varmistetaan häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Voimassa olevaan lainsäädäntöön perustuvalla varautumisvelvollisuudella varmistetaan jo rautatieliikenteen, raideliikenteen ja lentoliikenteen palveluiden saatavuus. Esityksellä on tarkoitus laajentaa varautumisvelvollisuus koskemaan myös tieliikennettä. Esityksellä on myös tarkoitus selkeyttää ja parantaa varautumista koskevaa sääntelyä liittyen normaaliolojen häiriötilanteisiin poistamalla tarpeettoman korkeaksi vaatimustason asettava rinnastus poikkeusoloihin. Ehdotetuilla muutoksilla on myös tarkoitus yhdenmukaistaa lain varautumista koskevaa sääntelyä sekä asettaa varautumista koskevan alemmanasteisen sääntelyn perustaksi Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuus.

## **3.2 Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia**

### 3.2.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio

#### *Paikantaminen*

Sijaintia koskevan tiedon antamiseen voitaisiin velvoittaa myös tieliikenteen tavarankuljetusten osalta nykyistä laajemmin, esimerkiksi liikenteen ohjauksen ja hallinnan tarpeisiin. On todennäköistä, että jollakin aikavälillä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat tarvitsevat tiedot kaikkien liikennevälineiden sijainnista, riippumatta liikennemuodosta. Esityksellä varmistettaisiin tiedon olemassa oleminen keskeisten raskaan liikenteen toimijoiden osalta. Henkilöliikenteessä tietojen avaaminen tulee tapahtumaan erityisesti olennaisten tietojen asetuksen avulla. Tavaraliikenteessä sijaintia koskevaa tietoa tulee luovuttaa junista, aluksista ja ilma-aluksista liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajille, mikäli eduskunta hyväksyy hallituksen esitykseen HE 34/2018 vp sisältyvät liikenteen palveluista annettavaan lakiin tehtävät lisäykset. Tietojen saaminen liikenteen ohjausta ja hallintaa varten on jatkossa välttämätöntä liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi. Sen sijaan mahdollisuus avata tietoja avoimena tietona tavaraliikenteessä näyttää vaikeammalta kuin henkilöliikenteessä muun muassa sen johdosta, että tietoja on usein tarve kohdella liikesalaisina, tai niihin saattaa liittyä turvallisuusnäkökohtia. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tehtyjen ehdotusten mukaan avattava saamia tietoja avoimena datana, mutta tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että ne eivät vaaranna liike- ja ammattisalaisuuksien tai henkilötietojen suojaa. Toimijoiden välisen tiedon vaihtamisen menetelmiä ja yhteentoimivuutta on tarpeen käytännön tasolla työstää eteenpäin, ennen kuin tavaraliikenteessä on syytä asettaa olemassa olevia ehdotuksia laajempia tiedon antamisen velvoitteita.

Jatkossa myös paikantamisvelvoitteen laajentaminen muihin kuin raskaan liikenteen toimijoihin saattaa olla tarpeellista. Esimerkiksi liikenteen ohjaus ja hallinta tarvitsevat kaikkien liikennevälineiden sijaintia koskevia tietoja siirryttäessä liikenteen automaatiosta kohti ylempiä automaation tasoja. Tällöin on kuitenkin arvioitava, missä määrin tietoon on tarvetta yhdistää liikennevälineiden tunnistetietoja, jolloin tiedot eivät ole helposti yhdistettävissä luonnollisiin henkilöihin.

#### *Postipalveluja koskevien tietojen hyödyntäminen*

Velvoite luovuttaa postipalveluun liittyviä olennaisia tietoja voitaisiin ulottaa koskemaan joko postilaissa tarkoitettuja postiyrityksiä tai suppeammin pelkästään yleispalvelun tarjoajaa, eli postiyritystä, jolle on asetettu postilain mukainen yleispalveluvelvoite. Liikennekaarihankeen tavoitteet huomioiden ei kuitenkaan tunnu perustellulta, että velvoite koskisi vain yleispalvelun tarjoajaa. Myös muilla postiyrityksillä saattaa olla erityisesti tulevaisuudessa sellaisia tietoja, joiden avaamisesta olisi hyötyä koko toimialalle. Lisäksi olisi olennaista, että myös yleispalveluvelvollinen postiyritys pystyisi hyödyntämään muiden toimijoiden tietoja osana omaa palvelukehitystään. Esimerkiksi liikennesektorilla velvoite avata liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot kohdistuu henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajiin liikennemuodosta riippumatta. Liikkumispalveluilla tarkoitetaan liikennepalvelujen lisäksi niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja.

Lisäksi pohdittiin sitä, keillä kaikilla tulisi olla pääsy postipalvelua koskeviin olennaisiin tietoihin. Yksi vaihtoehto olisi ollut rajata tietojen saanti koskemaan vain toisia postiyrityksiä kuten osoiterekisteritietoja koskevassa postilain 38 §:ssä. Tämä olisi kuitenkin rajannut tiedon käyttömahdollisuuksia muuhun kuin postipalveluiden kehittämiseen. Tästä syystä oikeus saada tietoja päädyttiin rajaamaan käyttötarkoituksen perustella. Ehdotuksessa lähdetään siitä, että postiyrityksen on luovutettava tiedot, jos niitä käytetään postipalveluiden ja jakelutoiminnan tarjoamiseen tai kehittämiseen sekä näiden lisäksi sellaista kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, jonka tavoitteena on muiden kuin posti- tai jakelutoimintaa koskevien palveluiden tarjoaminen tai kehittäminen.

### 3.2.2 Tieliikenteen ammattipätevyudet

Vaihtoehdot muutoksiksi tieliikenteen kuljettajien ammattipätevyuden suorittamisessa

#### *Pelkkiin kokeisiin perustuva järjestelmä*

Pelkästään kokeiden käyttöön perustuvaa järjestelmää oli tarkoitus ehdottaa liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen yhteydessä. Tarkoituksena oli, että nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus pysytettäisiin koevaihtoehdon rinnalla, mihin direktiivi antaa selkeästi mahdollisuuden. Koemalliin siirtymisellä tavoiteltiin joustavuuden lisäämistä ja yksilöllisten tarpeiden huomioon ottamista. Hallituksen esitysluonnoksesta saaduissa lausunnoissa ehdotus ei kuitenkaan saanut kannatusta erityisesti vireillä olleen ammatillisen koulutuksen reformin ja siihen liittyvien suurten muutosten johdosta, mistä syystä muutosehdotuksesta luovuttiin.

Pelkästään koevaihtoehdon käyttöön siirtymisellä on arvioitu voivan olla merkittäviä vaikutuksia laaja-alaisemman ammatillisen koulutuksen kysyntään ja myös kuljettajien osaamiseen ja sitä kautta liikenteen turvallisuuteen. Muutoksen arvioitiin voivan johtaa koulutuksen kysynnän laskuun, mikä voisi vähentää koulutusten järjestämistä, heikentää koulutuksen alueellista saatavuutta ja johtaa ammatillisen osaamisen merkittävään kapeutumiseen. Kuljettajien ammatillisen osaamisen kapeutuminen voisi puolestaan heikentää tieliikenteen turvallisuutta. Sen sijaan kaikkien vaihtoehtojen rinnakkainen soveltaminen on saanut kannatusta.

#### *Kaikkien vaihtoehtojen käyttöön perustuva järjestelmä*

Direktiivin mukaan jäsenvaltion valittavana perustason ammattipätevyyden suorittamisessa on koulutukseen tai pelkästään kokeiden suorittamiseen perustuva järjestelmä. Nopeutetun koulutusvaihtoehdon käyttö on mahdollista molempien rinnalla. Ammattipätevyysvaatimusten voimaantulon yhteydessä valittiin Suomessa käyttöön koulutukseen perustuva järjestelmä. Nopeutetun koulutusvaihtoehdon käyttö koulutus- tai koevaihtoehdon rinnalla on käytössä kaikissa jäsenvaltioissa.

Komissiolle osoitetun eri vaihtoehtojen käyttöä koskevan kysymyksen (MEP Kyllönen) johdosta komissio on 23.3.2018 ottanut kantaa koulutukseen tai pelkästään kokeiden suorittamiseen perustuvien vaihtoehtojen rinnakkaiseen käyttöön perustason ammattipätevyyden saavuttamisessa. Komission mukaan asiassa säädetyn tarkoituksena oli ottaa huomioon jäsenvaltioissa olemassa olevat erot ja helpottaa uusien vaatimusten toimeenpanoa. Tämän perusteella komissio on katsonut, ettei järjestelmien samanaikainen voimassaolo jäsenvaltiossa ole ristiriidassa direktiivin kanssa.

Komission kannanoton perusteella voitaisiin ottaa käyttöön kaikki käytettävissä olevat vaihtoehdot. Menettely mahdollistaisi nykyisen toiminnan jatkumisen ja sillä vältettäisiin ne mahdolliset haitat, joita pelkkään koevaihtoehtoon siirtymisellä olisi. Muutoksella lisättäisiin joustavuutta ja yksilöllisten tarpeiden huomioon ottamista ammattipätevyyden hankinnassa.

#### *Vaihtoehtojen lisääminen tieliikenteen ammattipätevyysjärjestelmässä*

Sekä koulutukseen että pelkästään kokeen järjestämiseen perustuvan vaihtoehdon yhteydessä voitaisiin harkita myös järjestelmän kehittämistä viranomaisten hallinnollisen taakanjaon tarkistamiseksi ja keventämiseksi sekä ammattipätevyyteen liittyvien palvelujen tarjoamisen edistämiseksi.

Erytisesti koevaihtoehdon käyttöönottoon liittyisi tarve tarkastella eri viranomaisen tehtäviä ammattipätevyyden suoritusjärjestelmässä. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalalla koevaihtoehto vastaa periaatteessa vuoden 2018 alussa voimaan tulleeseen uuteen ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön sisältyvää ajatusta siitä, että osaamisen osoittaminen on ammattitaidon hankkimistavasta riippumaton. Tutkinnon tai tutkinnon osan suorittaminen ei edellytä määrämuotoista tai –mittaista koulutusta. Osaaminen voidaan osoittaa näyttämällä se tekemällä käytännön työtehtäviä aidoissa työtilanteissa ja työprosesseissa (*näyttö*). Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä määritelty koevaihtoehdon kokeen toteutus ei kuitenkaan vastaa täysin ammatillisen koulutuksen lainsäädännön näyttöä vahvan teoriapainotteisuutensa vuoksi. Lisäksi koevaihtoehdon kokeen arviointiin riittää yksi arvioija, kun näytössä arvioijia on oltava kaksi. Nämä eroavaisuudet edellyttävät, että koevaihtoehdon kokeiden suhde ammatillisen koulutuksen näyttöihin määritellään ammatillisen koulutuksen lainsäädännössä. Koevaihtoehdon kokeiden suorittajia tulisi kohdella yhdenvertaisesti riippumatta siitä, millä hallinnonalalla he kokeen suorittavat.

Jos ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä järjestettävään perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän teoriakokeen ja koevaihtoehdon mukaisen perustason ammattipätevyyskokeen järjestämis- ja valvontatehtävät osoitettaisiin ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 119 §:ssä tarkoitetulle Opetushallituksen asettamalle työelämätoimikunnalle edellyttäisi se muutoksia ammatillisen koulutuksen lakiin. Työelämätoimikunnan tehtäviin pitäisi lisätä perustason ammattipätevyyskokeen valvonta ja lisäksi olisi ratkaistava kokeen suorittamisesta annettavan todistuksen ja tutkinnon osan suorittamisesta annettavan todistuksen suhde. Työelämätoimikunnan ei ole tarkoitus antaa todistuksia tutkinnon osista tai tutkinnoista, mikä on koulutuksen järjestäjän tehtävä. Työelämätoimikunnat vastaavat osittain aiempia tutkintotoimikuntia. Ammattipätevyyden erityistehtävä on nimenomaisesti osoitettu työelämätoimikunnalle mainitun lain 120 §:ssä, johon edellä tarkoitetut muutostarpeet kohdistuisivat. Työelämätoimikunnassa ovat edustettuina työnantajat, työntekijät ja opetusala.

Myös Puolustusvoimat voisi edelleen vastata perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä ja näin voitaisiin menetellä myös siinä tapauksessa, että koevaihtoehdon mukainen perustason ammattipätevyyskoe otettaisiin käyttöön. Tässä yhteydessä voitaisiin harkita myös koulutukseen liittyvien tehtävien siirtämistä puolustusministeriön

hallinnonalalle siten, että Liikenteen turvallisuusviraston sijaan pääesikunta vastaisi Puolustusvoimien kuljettajakoulutusyksiköiden hyväksymisestä ammattipätevyysäännösten mukaisiksi koulutuskeskuksiksi. Pääesikunta vastaa Puolustusvoimien ajoneuvoasioista ja lainsäädännössä se on jo aiemmin rinnastettu puolustus-hallinnossa Liikenteen turvallisuusvirastoon. Tällöin myös valvontavastuut siirtyisivät puolustusministeriön hallinnonalalle. Muutos mahdollistaisi tehtäväkentän hallinnoimisen kokonaan puolustusministeriön hallinnonalalla toimintaa koskevan sääntelyn puitteissa.

Koska ammattipätevyden voisi suorittaa vain ammatillisen koulutuksen yhteydessä tai Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä Puolustusvoimien ajokortin suorittamisen yhteydessä, olisi edelleen oltava taho, joka vastaisi muiden kokeiden järjestämiseen liittyvistä tehtävistä silloin, kun ammattipätevyden suorittaminen ei olisi tiettyyn toimintaan sidottua. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa nykyisin perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen järjestämisestä, valvonnasta ja todistusten antamisesta hyväksymistään koulutuskeskuksista tulevien kokeen suorittajien osalta. Virasto hoitaa tehtävän palveluntuottajan avulla ja toiminta on yhdistetty kuljettajantutkintojen vastaanottoon. Tältä osin menettely voisi pysyä ennallaan.

Koevaihtoehtoon mukaisten kokeiden järjestämiseen kohdistuisi hyvin erilaisia vaatimuksia esimerkiksi toiminnan järjestämisen ja koesuoritusten arvioinnin osalta. Tämän perusteella kokeiden järjestäminen ei soveltuisi nykyisen toiminnan tapaan hoidettavaksi tai sen yhteyteen sijoitettavaksi. Myös nykyiseen toimintaan liittyvä kilpailuttaminen koetaan hallinnollisesti raskaana hallinnollista taakkaa aiheuttavana menettelynä. Tästä johtuen voitaisiin kokeiden järjestäjät valita hallinnollisesti kevyemmällä menettelyllä, esimerkiksi hyväksymällä tietyt säädetyt vaatimukset täyttävät toimijat. Menettelyllä voitaisiin lisätä eri toimijoiden mahdollisuuksia hakeutua koetoiminnan järjestämiseen.

Halukkuutta hakeutua koulutuksen järjestäjäksi voitaisiin lisätä tarkastelemalla tarkemmin koulutuskeskuksiksi hakevien vaatimuksia raskaan kaluston autokoululuvasta. Mikäli lupavaatimuksesta luovuttaisiin, tämä voisi lisätä muiden edellytykset omaavien toimijoiden hakeutumista koulutuksen antajiksi.

### 3.2.3 Varautuminen

Arvioitaessa tunnistetun uuden varautumisvelvoitteen tai velvoitteiden laajuutta, on lähdetty liikkeelle maantieliikenteen luvanvaraisista toimijoista, joiden määrä ja laadusta on muita toimijoita kattavampi käsitys. Suomen maantieliikenteessä operoi noin 14 500 liikenneluvallista tavarankuljetusyritystä ja 1 300 liikenneluvallista linja-autoyritystä. Tällä hetkellä liikenneluvallisia taksikuljetusyrityksiä on noin 7000.

Mahdollistavan lainsäädännön tavoite huomioon ottaen ei ole perusteltua pyrkiä asettamaan varautumisvelvoitetta kaikkein pienimmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille, joille mikä tahansa uusi velvoite olisi omiaan aiheuttamaan tavoiteltuun hyötyyn nähden suhteetonta hallinnollista taakkaa. Sanottu koskee erityisesti taksiliikennettä, jonka kenttä on parhaillaan voimakkaassa murroksessa.

Uusi maantieliikennettä koskeva varautumisvelvollisuus olisi kohdistettava riittävän laajalle, mutta tarkoituksenmukaisesti rajatulle toimijajoukolle. Suomen 14 500 liikenneluvallisesta tavarankuljetusyrityksestä ja 1 300 liikenneluvallisesta linja-autoyrityksestä on 227 linja-autoyritystä, joissa on mahdollisuus yli 15 linja-auton liikennöinnille, ja 507 tavarankuljetusyritystä, joissa on mahdollisuus yli 15 ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän liikennöinnille. Tämä lakisääntäisen varautumisvelvollisuuden soveltamisalan rajaus mahdollistaisi varautumisen riittävän kattavuuden osallistamatta pienimpiä yrityksiä muuhun kuin vapaaehtoiseen varautumiseen.

Liikenteen palveluista annetun lain kokonaisuus pyrkii rakentamaan liikennejärjestelmää aiempaa monimuotoisempien palvelujen pohjalta, mikä kehitys on syytä ottaa huomioon myös varautumisessa. Siksi uudessa varautumissäännöksessäkin on kyse synergian tavoittelusta siten, että aiempaa monilukuisampi toimijajoukko velvoitetaan lähinnä niitä itseään hyödyttävään valmiussuunnitteluun. Yksityiset toimijat osaavat itse parhaiten arvioida toimintansa riskit ja kohdistaa siten toimintansa jatkuvuutta edistävää valmiussuunnittelua kriittiseen toimintansa osaan. Kuitenkin kokonaan ilman lainsäädännöllistä velvoitetta tällainen yhteiskunnallisesti hyödyllinen suunnittelu on jatkuvassa kustannuspaineessa toimivalla alalla vaarassa jäädä tekemättä.

Näin ollen on tarkoituksenmukaista säätää suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille kevyt varautumisvelvollisuus, joka velvoittaa ne valmiussuunnitteluun. Tätä sisällöllisesti suhteellisen kevyttä sääntelyratkaisua tukee sekin, ettei uuden varautumisvelvoitteen täytäntöönpanoon ja sen valvontaan ole tarkoituksenmukaista kohdistaa merkittäviä viranomaisen lisäresursseja. Toisaalta velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano puoltaa määräyksenantovaltuuden säätämistä virastotasolle, jotta toimijoille voidaan tarjota tekninen ohjeistus valmiussuunnittelunsa tueksi.

Tunnistettujen tarpeiden pohjalta olisi aiheellista muuttaa liikenteen palveluista annetun lain varautumissääntelyä myös kaupunkiraideliikenteen, rautatieliikenteen sekä lentoliikenteen osalta sekä ilmailulain varautumissääntelyn osalta siten, että niistä poistettaisiin sanat ”ja niihin rinnastettavissa”, yhdenmukaistettaisiin liikenteen palveluista annetun lain ilmailua koskeva varautumispykälä, ja muutettaisiin alemmanasteisen sääntelyn taso Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäväksi määräyksenantovaltuudeksi.

### 3.3 Keskeiset ehdotukset

#### 3.3.1 Tavaraliikenteen digitalisaatio

##### *Paikantaminen*

Esityksellä asetettaisiin paikkatiedon keräämiselle velvoite niin, että se kohdistuisi tieliikenteessä raskaaseen ammattiliikenteeseen eli tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijaan, rautatieliikenteessä toimiluvan haltijaan ja raideliikenteessä ilmoitusvelvolliseen toimijaan. Merenkulussa ja ilmailussa ei muutettaisi lainsäädännön nykytilaa. Uusia paikkatiedon luovuttamista koskevia velvoitteita ei säädettäisi tässä yhteydessä.

Sääntelyllä ei sidottaisi paikantamista tiettyjen menettelyjen tai teknologioiden käyttöön, vaan tavoitteena on viime kädessä teknologianeutraalisuus. Koska paikantamisen on kuitenkin tuotettava luotettavaa tietoa, säännöksissä todettaisiin, että paikantaminen on tehtävä satelliittipaikantamiselle tai muulla yhtä luotettavalla menetelmällä. Tämän hetken teknologioista satelliittipaikannus on yleisimmin käytetty.

Paikantamista tehtäessä on otettava huomioon siihen mahdollisesti vaikuttavat muut säännökset, jotka liittyvät etenkin tietosuojaan ja työelämän tietosuojaan. Sääntelyssä on huomioitava yleisen tietosuoja-asetuksen vaatimukset tietojen lainmukaisesta käsittelystä. Tietojen keräämisen ja mahdollisen luovuttamisen tarkoituksena olisi toteuttaa liikennejärjestelmään liittyviä tärkeitä yleisen edun tavoitteita, joita ehdotuksen mukaan olisivat liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden sekä liikennejärjestelmän suunnittelun ja kehittämisen tarpeet. Vaikka sääntelyssä muutoin pyritään välttämään viittauksia yleislakien säännöksiin, muistettaisiin pykälässä mahdollisesta tarpeesta huomioida esimerkiksi työelämän tietosuojalain asettamat vaatimukset. Tietosuojan hyvän tason varmistamiseksi ehdotuksessa todettaisiin myös, että tietoja olisi käsiteltävä reaaliaikaisesti, eikä niitä saisi säilyttää pidempään kuin kerääminen ja mahdollinen luovuttaminen vaativat. Tiedoista voidaan kuitenkin poistaa mahdollisuus yhdistää ne tiettyihin luonnollisiin henkilöihin, jolloin esimerkiksi tietoa liikennevälineen reitistä voidaan myöhemmin hyödyntää esimerkiksi reittien optimointia varten.

##### *Postipalveluja koskevien tietojen hyödyntäminen*

Postilakiin säädettäisiin uusi 38 a § postipalvelua koskevista olennaisista tiedoista. Pykälässä postiyrietykset velvoitettaisiin luovuttamaan postipalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot postipalveluiden ja jakelutoiminnan tarjoamiseen ja kehittämiseen sekä näiden lisäksi sellaista kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, jonka tavoitteena on muiden kuin posti- tai jakelutoimintaa koskevien palveluiden tarjoaminen tai kehittäminen. Olennaisia tietoja olisivat tiedot jakelureiteistä, postilokeroiden, postilaatikoiden ja rakennusten sijainnista, pihateistä sekä tiedot postinumeroalueiden rajoista ja tiedot siitä, mitkä rakennukset, taloudet ja postilaatikat kuuluvat tiettyyn postinumeroon. Tietojen avaamisvelvoite koskisi vain sellaisia tietoja, jotka postiyrietyksellä on hallussaan, eli säännös ei velvoittaisi toimijoita keräämään tietoa, jota niille ei muutoin toiminnassaan synny.

Tiedot olisi luovutettava yleisesti käytetyssä muodossa koneluettavan rajapinnan kautta. Pääsy rajapintaan ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut olisi tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Rajapinnan avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien olisi myös huolehdittava siitä, että avaaminen voisi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta. Olennaisista tiedoista ja rajapinnan teknisestä määrittelystä olisi mahdollisuus säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

#### 3.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyys

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyuden suorittamisessa ehdotetaan lisättäväksi käytettävissä olevia vaihtoehtoja ottamalla myös koevaihtoehto käyttöön nykyisten koulutusvaihtoehtojen rinnalle. Perustason ammattipätevyys olisi saavutettavissa direktiivin vaatimukset täyttävällä perustason ammattipätevyyskokeella taikka 280 tuntia tai 140 tuntia kestäväällä perustason ammattipätevyyskoulutuksella.

Vaihtoehtojen rinnakkaisuudella mahdollistettaisiin nykyisen menettelyn jatkuminen ja ehkäistäisiin pelkän koevaihtoehdon käyttöönotosta mahdollisesti aiheutuvia haittoja. Koevaihtoehdossa voitaisiin ottaa joustavammin huomioon ammattipätevyyttä suorittavan tausta ja aiempi osaaminen sekä kielitaito. Muutoksella lisättäisiin vaihtoehtoja myös ja koulutus- ja koepalvelujen järjestämisessä ja hyödyntämisessä. Koulutuspalvelujen tarjontaa edistettäisiin myös luopumalla raskaan kaluston autokoululupa-vaatimuksesta koulutuskeskukseksi hakemisen edellytyksenä.

Nykyisessä koulutusmallissa on huomioitu ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien tilanne mahdollistamalla ajokorttitutkinnon suorittaminen ennen perustason ammattipätevyyden saavuttamista. Edellytyksenä on, että ammatillisen tutkinnon ammattitaitovaatimuksiin ja niiden perusteisiin sisältyy 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus. Vastaava menettely ehdotetaan pysytettäväksi myös koevaihtoehdon mukaisesti toteutettavassa ammattipätevyyden suorittamisessa. Jos ammatillisen koulutuksen osaamisvaatimuksiin sisältyisi perustason ammattipätevyyskokeen suorittaminen, ajokortin suorittamisessa voitaisiin menetellä vastavasti.

Koevaihtoehto vastaisi käytössä olevaa 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutusta siinä, että se oikeutaisi C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittamiseen 18-vuotiaana ja D-luokan linja-auton ajokortin suorittamiseen 21-vuotiaana. Kummassakin vaihtoehdossa voitaisiin kokeet suorittaa vaiheittain kuudesta kuukaudesta kolmeen vuoteen kestäväan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Koulutusvaihtoehtoihin ei ehdoteta muutoksia. Koevaihtoehdon käyttöönotolla ei olisi vaikutusta kuljettajan osaamiseen, sillä kokeilla mitattaisiin samaa direktiivissä määritellyn oppiaineluettelon mukaista osaamista. Koevaihtoehtoon ei sisältyisi vaatimusta määrämuloisesta ja-mittaisesta koulutuksesta, joten kielitaidon puute ei olisi esteenä opetuksen saamiselle tai ammattipätevyyden suorittamiselle. Kokeiden suorittamisen edellyttämä koulutus voisi olla eri lähteistä hankittavissa, ja se voisi myös kestää eri ajan sen mukaan, mitä osaamista ammattipätevyyttä suoritavilta puuttuu. Perustason ammattipätevyyskokeessa arvioitaisiin laaja-alaisesti teoriaa ja käytäntöä selvittävillä kokeilla se, hallitseeko opiskelija perustason ammattipätevyyskokeen perusteiden mukaiset ammattitaitovaatimukset ja osaamistavoitteet, koska erityisiä koulutusvaatimuksia ei olisi. Käytännön osaamista arvioitaessa perustason ammattipätevyyskoe asettaisi tästä syystä tiukemmat vaatimukset kokeen arvioijille.

Myös koevaihtoehdon yhteydessä voitaisiin suorittaa 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 koulutusvaatimuksia. Linja-auton kuljettajalta aseuksen mukaan vaadittava osaaminen olisi huomioitava linja-auton kuljettajan kokeessa.

Perustason ammattipätevyyskoulutusten ja perustason ammattipätevyyskokeen laatutasoa ohjattaisiin niitä koskevilla sisältövaatimuksilla, säännöksillä ja viranomaisten hyväksymis- ja valvontatoimenpiteillä. Kuljettajien osaamiseen järjestelmien vaihtoehtoisuudella ei olisi vaikutusta, koska kummallakin tavalla kysymys olisi samasta osaamisesta. Tämä edellyttäisi kuitenkin sitä, että pelkän kokeen avulla pystytään riittävän kattavasti varmistamaan niin ammattipätevyyttä suorittavan teoriaosaaminen kuin erityisesti kuljettajan tehtävissä tarvittava käytännön osaaminen. Koevaihtoehdossa kokeiden suorittamiseen mahdollisesti tarvittava valmentavan koulutuksen valinta jäisi ammattipätevyyttä suorittavan vastuulle.

Koevaihtoehdon käyttöönoton voidaan katsoa soveltuvan osaksi ammatillista koulutusta, jolloin se ongelmitta mahdollistaisi edelleen nuorten suorittaa C-luokan ajokortin 18-vuotiaana. Samoin se soveltuisi aikuisikäiselle väestölle, jolla olisi jo ajokortti suoritettuna tai ajokortti-ikä täynnä ja aiemmin hankittua työkokemusta ja muuta osaamista täydentämään kokeen suorittamisen mahdollisesti edellyttämää lisäkoulutusta. Vaihtoehto palvelisi myös Puolustusvoimissa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen saaneita, jotka lisävalmiuksia hankkimalla voisivat kokeen suorittamalla nopeuttaa siirtymistä kuljetusalalle. Perustason ammattipätevyyden suorittamisessa Puolustusvoimissa on koulutusvaihtoehtoa pidetty toimivana, mutta järjestelmien vaihtoehtoisuus antaisi mahdollisuuden myös koemallin käyttöönottoon niin haluttaessa. Puolustusvoimissa vuosittain koulutettavista noin 3 000 varusmiehestä kaksi kolmannelta saa nopeutetun 140 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Koulutuskeskuksissa on ollut saatavilla 140 tunnin mittaista räätälöityä koulutusta, jonka tarkoituksena on ollut, että esimerkiksi nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen Puolustusvoimissa saaneet ovat voineet täydentää ammattipätevyytensä 280 tunnin koulutusta vastaavaksi. Tarkoituksena on ollut mahdollistaa C-luokan kuorma-autokortin saaminen 21 ikävuoden täyttymistä odottamatta ja näin nopeuttaa siviiliajokortin saamista. Käytännössä tämä vaihtoehto ei ole kuitenkaan saanut erityistä suosiota. Koevaihtoehdon käyttöönotto lisäisi kuitenkin kuljettajien käytettävissä olevia vaihtoehtoja saada ajokortti ennen 21 ikävuotta. Kokeen suorittaminen edellyttäisi kuitenkin nopeutetun ammattipätevyyden täydentämistä esimerkiksi opetuksella tai työssä saatavalla kokemuksella.

Koevaihtoehdossa kokeet olisivat vaativammat kuin koulutusvaihtoehtoon sisältyvässä teoriakokeessa. Perustason ammattipätevyyskokeen teoriakokeessa edellytettäisiin tilanteiden tarkastelua ja käytännön kokeessa

olisi erityisesti ammatillisen osaamisen arviointiin painottuva osio. Tämä asettaisi koulutusvaihtoehdon teoriakoetta tiukemmat vaatimukset kokeiden sisällölle ja arvioijien ammattitaidolle. Koska ammatillisessa koulutuksessa järjestetään tutkintoja, joissa osaaminen osoitetaan näytöissä, perustason ammattipätevyyskokeen käyttöönotto soveltuisi myös ammatillisessa koulutuksessa käytettäväksi. Se vaatisi kuitenkin muutoksia ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön, erityisesti osaamisen osoittamisen, arvioinnin, arvioijien ja todistusten sekä työelämätoimikuntien tehtävien osalta.

Koevaihtoehdossa osaaminen arvioitaisiin pelkästään suhteessa perustason ammattipätevyyskokeen perusteisiin. Kysymyksessä olisi ammatillinen osaaminen ja sen arviointi, jota tehdään tällä hetkellä vain opetushallinnon alalla. Muihin perustason ammattipätevyyskoetta järjestäviin tahoihin kohdistuisi uusi vaatimus kokeiden vastaanottajien ammatillisesta osaamisesta.

Koulutuskeskusten hyväksymistoimivalta Puolustusvoimissa annettavaan ammattipätevyyskoulutukseen ehdotetaan siirrettäväksi pääesikunnalle. Pääesikunta vastaisi hyväksymiensä Puolustusvoimien kuljettajakoulutusyksiköiden toiminnasta koulutuskeskuksina ja niiden valvonnasta. Myös vastuu perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämisestä voitaisiin vastaavasti osoittaa puolustusministeriön hallinnonalalle ja siellä vastattaisiin tehtävien hoitamisesta ammattipätevyyttä koskevan sääntelyn puitteissa.

Liikenteen turvallisuusviraston toimivalta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen kohdalla ehdotetaan pysytettäväksi ennallaan. Perustason ammattipätevyyskokeen kohdalla ehdotetaan, että virasto hyväksyisi kokeiden järjestäjät hakemuksen perusteella säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja valvoisi hyväksymiään toimijoita. Tällä mahdollistettaisiin viraston hallinnollisen taakan pysyminen kohtuullisena ja toimintaan edellytykset omaavien toimijoiden hakeutuminen perustason ammattipätevyyskokeiden järjestäjiksi. Puolustusvoimien koulutuskeskusten hyväksymistoimivallan siirto keventäisi viraston hallinnollista taakkaa.

### 3.3.3 Meriliikenteen ammattipätevyudet

Esityksessä ehdotetaan, että pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin alukset jäisivät laivaväkilain ja liikenteen palveluista annetun lain pätevyys- ja miehitysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle siltä osin kuin niillä olisi käytössään koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt. Näiden viranomaisten sulkeminen soveltamisalan ulkopuolelle olisi siten ehdollinen. Jos viranomaisella ei olisi edellä mainittua koulutusjärjestelmää, sen aluksiin sovellettaisiin ehdotuksen mukaan liikenteen palveluista annetun lain ja laivaväkilain pätevyys- ja miehitysvaatimuksia. Samoin vaatimuksia sovellettaisiin sellaisten viranomaisalusten osalta, joita Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä ei kata esimerkiksi aluksen suuren koon tai liikennealueen vuoksi, vaikka viranomaisella olisikin koulutusjärjestelmä. Ehdotus mahdollistaisi siten myös sen, että viranomaiset voisivat halutessaan soveltaa myös laivaväkilain ja liikenteen palveluista annetun lain pätevyys- ja miehitysvaatimuksia.

Viranomaisten oma koulutusjärjestelmä mahdollistaisi sen, että viranomaiset voisivat itse perehdyttää henkilökuntansa omiin aluksiinsa ja räätälöidä miehistölle annettavan koulutuksen myös omien viranomaistarpeidensa mukaisesti. Toisaalta viranomaiset voisivat halutessaan myös hyödyntää olemassa olevia merenkulun koulutusjärjestäjien koulutuksia ja korvata ainoastaan meripalveluvaatimuksen sisäisellä perehdytyksellä ja aluksen käsittelykoulutuksella. Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin ei tarvitsisi kunkin luoda omaa koulutusjärjestelmää, vaan ne voisivat hyödyntää myös toistensa koulutusjärjestelmiä. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksynnällä varmistettaisiin se, että viranomaisten koulutusjärjestelmällä saavutettaisiin vastaava turvallisuustaso kuin yleisiä pätevyys- ja miehitysvaatimuksia noudattamalla.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi pääsääntöisesti vain Suomessa toimivat merenkulun koulutuksen järjestäjät ja koulutukset. Esitetyllä muutoksella pyrittäisiin varmistamaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi vain sellaisen koulutuksen järjestäjän, jonka toimintaedellytykset riittävät laadukkaaseen oppimisen takaamiseen, ja jonka toimintaa olisi mahdollista valvoa tehokkaasti. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei myöskään ole resursseja laajamittaiseen ulkomaisten koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksymiseen. Ehdotettu muutos ei vaikuttaisi kotimaisten koulutuksen järjestäjien koulutusvientiin ja toimintaan ulkomailla.

### 3.3.4 Varautuminen

Hallituksen esityksellä ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi pykälä koskien tarkemmin määriteltyjen maantieliikenteen luvanvaraisten henkilö- tai tavaraliikenteen harjoittajien varautumisvelvollisuuksia sekä valmiussuunnittelua, ja muutettaisiin lain rautatieliikenteen, raideliikenteen ja lentoliikenteen varautumispykälä. Lisäksi



täsmennettäisiin ilmailulain 160 §:ää, joka koskee lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden, lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltijoiden, lentoaseman pitäjien sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajien varautumisvelvollisuuksia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin säädettäisiin uusi varautumisvelvollisuus luvanvaraisen maantieliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajille. Henkilöliikenneluvan haltijat, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa sekä tavaraliikenneluvan haltijat, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, velvoitettaisiin arvioimaan toimintaansa uhkaavat riskit ja tekemään valmiussuunnitelma. Sääntelyn kohderyhmä olisi siten rajattu koskemaan kooltaan isoimpia toimijoita eikä varautumisvelvollisuus koskisi lainkaan taksiliikennettä. Velvoite itse olisi varsin kevyt eikä aiheuttaisi kohtuuttomia kustannuksia toimijoille tai valvovalle viranomaiselle, jolla olisi liikennepalvelulain yleisen tiedonsaantipykälän (IV OSA Viranomaiset ja valvonta, 2 luku Viranomaistehtävien hoitaminen, 2 § Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus) mukaisesti oikeus saada halutessaan tietoa toimijoiden valmiussuunnittelusta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin määräksenantovaltuus koskien valmiussuunnittelua.

Varautuminen poikkeustilanteisiin sekä normaaliolojen häiriötilanteisiin muun muassa valmiussuunnittelun kautta olisi kullekin maantieliikenteen harjoittajalle itselleen hyödyllistä sen toiminnan jatkamisen turvaamiseksi edellä mainittujen kaltaisissa tilanteissa. Myös yhteiskunta tarvitsee kaikissa olosuhteissa toimivat kuljetuspalvelut. Tämän vuoksi keskeisten yritysten toiminnan jatkuvuudella ja toimintavarmuudella myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa edistettäisiin myös laajemmin yhteiskunnallista toimintavarmuutta. Jotta sekä yhteiskunnalle että yritykselle itselleen hyödyllinen varautuminen voidaan varmistaa suurempien maantieliikenteen harjoittajien osalta toimialan läpileikkaavaksi toiminnoksi, siitä tulisi säätää lailla.

Varautumisvelvollisuus ei kuitenkaan saisi aiheuttaa huomattavaa hallinnollista taakkaa toiminnanharjoittajille eikä valvontaa suorittavalle viranomaiselle. Varautumisvelvollisuuden sidonnaisuus henkilö- tai tavaraliikennelupaan selkeyttäisi sääntelyn kohteena olevien toimijoiden määrittelyä ja kohdistaisi sääntelyn tarkkarajaisesti määrättyyn kohderyhmään. Taksitoimintaa harjoittajille varautumisvelvoitetta ei kannattaisi asettaa johtuen toimijakentän hajanaisuudesta, siinä tapahtuvista nopeista muutoksista sekä keskivertoluvanhaltijan yritystoiminnan koon pieniuudesta.

Henkilö- tai tavaraliikennelupa ei kuitenkaan voisi olla ainoa kriteeri varautumisvelvollisuudelle, sillä myös niiden alaista maantieliikennettä harjoittavien toimijoiden kenttä on laaja ja monimuotoinen. Kaikkein pienimmillä toimijoilla varautumisesta ja valmiussuunnittelusta ei ole yhtä huomattavaa hyötyä kuin suuremmilla toimijoilla. Pienille toimijoille uusi velvoite voisi aiheuttaa tavoiteltuun hyötyyn nähden suhteetonta hallinnollista taakkaa. Myös viranomaisen näkökulmasta kymmenientuhansien toimijoiden varautumisen ja valmiussuunnittelun valvonta vaatisi huomattavia lisäresursseja eikä olisi tavoiteltuun hyötyyn nähden suhteutettua. Lainsäädännössä on myös huomioitava, että varautumisen tarve on erilaista henkilö- ja tavaraliikenteessä ja että toiminta-ala vaikuttaa varautumistarpeisiin; esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksista (VAK) säädetään laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994).

Sääntelyn kohderyhmä rajattaisiin niihin toimijoihin, joilla olisi liikennekäytössä vähintään 15 linja-autoa taikka raskasta ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Velvoite säädettäisiin laajalle, mutta tarkoituksenmukaisesti rajatulle, toimijajoukolle, jotta kohdeltaisiin mahdollisimman tasapuolisesti kaikkia yrityksiä. Sääntelyn ulkopuolelle jätettäisiin kuitenkin kaikkein pienimmät toimijat, joille hallinnollinen taakka olisi kohtuuton tavoiteltuun hyötyyn nähden. Rajauksen tavoitteena on saattaa sääntelyn kohteeksi kokoluokaltaan sellaiset yritykset, joissa yrityksen hallinnon koko on sellainen, ettei varautumisvelvoitteen täyttäminen aiheuttaisi merkittävää lisätaakkaa tavoiteltuun hyötyyn nähden, vaan olisi toteutettavissa osana muuta hallinnon työtä.

Uusi varautumisvelvollisuus olisi mielekästä rajata sisällöllisesti verrattain kevyeksi, tarkoituksena säätää maantieliikenteen harjoittajille velvollisuus arvioida toimintansa harjoittamiseen liittyviä riskejä ja uhkakuvia, sekä harjoittaa valmiussuunnittelua. Valmiussuunnittelua edeltävän riskienhallintaprosessin ensimmäinen vaihe olisi toimintavarmuusuhkien tunnistaminen. Kukin organisaatio pystyy itse parhaiten tunnistamaan sen, millaiset uhkat sen toimintaan voivat vaikuttaa ja mikä on niiden merkitys ja tärkeysjärjestys normaali- ja poikkeusoloissa. Kun organisaation toimintaan vaikuttavat uhkatekijät on tunnistettu, tulee arvioida niiden aiheuttamat riskit. Tämä tarkoittaa sen arvioimista, millaisia seurauksia tunnistetut uhkat voivat aiheuttaa ja miten todennäköistä kunkin uhan aiheuttaman riskin toteutuminen on. Tällöin organisaation riskienhallintatyö voidaan tehokkaasti kohdentaa ja siten ennaltaehkäistä erilaisia häiriötilanteita, jotka voisivat aiheuttaa toimintahäiriöitä tai liiketoiminnan keskeytymisiä. Liiketoiminnan kriittisten prosessien tunnistaminen ja niiden tär-

keysjärjestyksen ymmärtäminen ovat välttämättömiä tietoja, jotta häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa toimimista ja siitä palautumista voidaan tuloksellisesti suunnitella ja johtaa. Kun riskienarviointia päivitetään normaalin operatiivisen toiminnan yhteydessä jatkuvasti ja sen eri osa-alueita tarkastellaan säännöllisesti, se toimii hyvänä työvälineenä turvallisuuden ja toiminnan jatkuvuuden hallinnassa.

Valmiussuunnittelu voi tarkoittaa paitsi toimijan oman toiminnan jatkuvuuden niin myös toimijan asiakkailleen tarjoaman palvelun jatkuvuuden varmistamista ja siihen liittyvää ennakkosuunnittelua. Valmiussuunnitelman tulee kuvata toiminnan luonnetta ja toimijan merkitystä varautumisen kannalta. Valmiussuunnitelman osalta tavoite on, että se ohjaisi ja hyödyttäisi toimijan jokapäiväistä toimintaa. Valmiussuunnitelmassa voidaan selostaa esimerkiksi seuraavia asiakokonaisuuksia: toiminnan kuvaus normaalioloissa; poikkeusolojen vaikutukset toimintaan; varautumisen ja valmiussuunnittelun vastuut ja organisointi; uhkat ja riskit; ja toimenpiteet riskien hallitsemiseksi. Kuljetuslogistiikan palveluketjujen pidentyessä hyödynnetään maantieliikenteessä myös ulkoistamista ja alurakoitsijoita. Varautumisvelvollisen maantieliikenteen harjoittajan olisi otettava huomioon ulkoistusten ja alihankintojen merkitys valmiussuunnittelussaan. Valmiussuunnittelussa tulee huomioida myös muu yhteistoiminta sidosryhmien, alihankkijoiden ja kumppaneiden kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tässä laissa säädettyjen säännösten toteuttamista (IV OSA Viranomaiset ja valvonta, 1 luku Viranomaisten toiminta, 1 § Liikenne- ja viestintävirasto yleisenä valvontaviranomaisena). Virastolla on myös yleinen tiedonsaantioikeus (IV osa, 2 luku, 2 §). Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi siten myös tässä pykälässä säädettyjen säännösten toteutumista, ja sillä olisi oikeus esimerkiksi pyytää toimijoilta varautumista ja valmiussuunnittelua koskevia tietoja sekä pyytää selvitystä siitä, miten toimija varautuu yksittäiseen häiriötilanteeseen tai sellaisen uhkaan ja mihin varautumissuunnittelunsa mukaisesti toimiin se on tilanteen johdosta ryhtynyt tai aikoo ryhtyä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan valtuutta antaa määräyksiä tarkemmasta sääntelystä koskien maantieliikenteen harjoittajilta edellytettävää valmiussuunnittelua sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain varautumissäännöksiä kaupunkiraideliikenteen, rautatieliikenteen sekä luvanvaraisen lentoliikenteen osalta muutettaisiin ja yhdenmukaistettaisiin erityisesti alemmanasteisen sääntelyn osalta siten, että valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuudeksi. Ilmailua koskeva liikenteen palveluista annetun lain varautumissäännöksiä yhdenmukaistettaisiin myös teknisesti muutoin lähemmäs muiden liikennemuotojen varautumissäännöksiä. Samassa yhteydessä muutettaisiin myös ilmailulain varautumisesta koskevassa 160 §:ssä säädettyä alemmanasteisen sääntelyn tasoa vastaavasti.

Esityksellä ehdotetaan myös ilmauksen ”ja niihin rinnastuvissa” poistamista rautatieliikenteen, raideliikenteen ja lentoliikenteen toiminnanharjoittajien varautumisesta koskevista säädöksistä kohdista, joissa viitataan poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin. Samaa täsmennystä esitetään ilmailulain varautumisesta koskevaan 160 §:ään. Esityksen tavoitteena on varautua toimintaan valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa, ilman että normaaliolojen häiriötilanteiden edellytettäisiin olevan rinnastettavissa poikkeusoloihin. Vaikka esitettävällä muutoksella laajennetaan varautumissäännöstä koskemaan myös vähemmän vakavia normaaliolojen häiriötilanteita kuin poikkeusoloihin rinnastuvia, esitetyn muutoksen tarkoituksena ei ole ankaroittaa sääntelyä, vaan selkeyttää ja järjeyttää sitä. Kyse on lähinnä näkökulmamuutoksesta, jossa viranomaisten varautumiseen liittyvän toimivallan sijaan tarkastelun keskiöön otetaan toiminnanharjoittaja ja sen normaaliolojen (liike)toiminta. Tästä kunkin liikennejärjestelmään osallistuvan toimijan näkökulmasta oman toiminnan jatkuvuuden turvaaminen arjen normaaliolojen pienissäkin häiriötilanteissa näyttäytyy välttämättömänä edellytyksenä sille, että sama toimija voisi tehokkaasti varautua vakaviin ja poikkeusoloihin rinnastuviin häiriöihin. Tästä näkökulmasta on selvästi myös toiminnanharjoittajan oman edun mukaista varautua ensin todennäköisimpiin, konkreettisempiin ja arjessa mahdollisesti jo nykyisin toteutuviinkin normaaliolojen häiriötilanteisiin eikä pyrkiä suoraan varautumaan harvoin, jos koskaan, toteutuviin vakavampiin uhkakuviin. Myös yhteiskunnalla on erityisesti liikennejärjestelmän teknistymiseen ja palveluistumiseen liittyvästä toimintaympäristön muutoksesta johtuva voimistuva intressi velvoittaa toimijoita varautumaan normaaliolojen häiriötilanteisiin entistä käytännönläheisemmin. Toisaalta näkökulmaeroa ei ole syytä ylikorostaa; asianmukaisesti toteutetussa varautumisessa ja siihen liittyvässä valmiussuunnittelussa on aina ennenkin otettu huomioon omaan toimintaan suhteuttaen sekä normaaliolojen häiriötilanteet että poikkeusolot.

## **4 Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

#### 4.1.1 Vaikutukset kotitalouksiin

##### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Digitalisaation myötä ympärillä oleva yhteiskunta muuttuu, jolloin myös logistiikan toimijoiden ja toimintatapojen on muututtava. Muutokset ovat maailmanlaajuisia, ja vaikutukset ovat selvästi havaittavissa myös Suomessa. Yhteiskunnat ovat muuttumassa ympärivuorokautisiksi, eli niin sanottuun 24/7 -toimintamalliin perustuviksi. Tällä on selkeitä vaikutuksia jakelulogistiikkaan, mutta myös kuljetusketjuihin laajemmin. Kaupungistuminen ja kaupunkirakenteiden tiivistyminen vaikuttavat niin ikään logistiikan toimintaympäristöön. Haja-asutusalueilla kysymys on palveluiden saatavuudesta.

Verkkokauppa on jo muuttanut jakelurakenteita ja jakelulogistiikkaa kauppakeskeisestä kuluttaja- ja lähijakelukeskeiseksi, ja yhdessä edellä mainitut trendit vahvistavat tätä ilmiötä vielä merkittävästi. Uudet teknologia-pohjaiset innovaatiot logistiikassa ovat syntyneet pääosin palvelemaan tiheästi asuttujen kaupunkialueiden jakelua ja keräilyä. Näyttää siltä, että myös jatkossa huolinta- ja logistiikka-alan seuraavat merkittävät liiketoimintainnovaatiot syntyvät uudenlaiseen tavaravirtojen ohjaukseen ja kuljetusresurssien organisointiin etenkin kuluttajarajapinnassa. Myös logistiikkasektorille voidaan nähdä syntyvän osana liikkuminen palveluna -toimintamallia logistiikan MaaS -palveluita. Tavoitteena on tilanne, jossa kuljetusketju voitaisiin koota osista, joista jokainen on yhteentoimiva muiden osien kanssa. Jakamistalous ja kuluttajien keskinäinen kaupankäynti (C2C) lisääntyvät yhteiskunnan kaikilla osa-alueilla, myös logistiikassa.

Tavaraliikenteen digitalisaatiota koskevilla ehdotuksilla ei arvioida olevan suoria vaikutuksia kotitalouksien asemaan. Ehdotettu postipalvelujen olennaisia tietoja koskeva sääntely saattaa kuitenkin tuottaa sellaisia uusia palveluita, joista myös kotitaloudet hyötyvät. Merkittävimpiä tämän tyyppisten epäsuorien vaikutusten on arvioitu olevan haja-asutusalueilla, joissa tietojen avaaminen voisi johtaa esimerkiksi jakelutoiminnan tehostumiseen.

##### *Tieliikenteen ammattipätevyys*

Valtaosa, noin viisi kuudesta, suorittaa nykyisin ammattipätevyuden maksuttomana tai pienin kustannuksin Puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä taikka ammattioppilaitoksissa tai muissa julkisrahoitteisissa koulutuskeskuksissa logistiikan perustutkinnon tai ammattitutkinnon suorittamisen yhteydessä. Ammatillisessa koulutuksessa ei koevaihtoehdon käyttöönotolla olisi periaatteessa erityisiä taloudellisia vaikutuksia, koska ammatillisia tutkintoja suoritetaan myös osaamisen näytössä, joista ei peritä ylimääräisiä maksuja. Ammatti- ja erikoisammattitutkintokoulutuksen opiskelijalta voidaan periä opiskelijamaksua, joka voi olla enintään 25 prosenttia koulutuksen järjestäjän arvioimista koulutuksen järjestämisestä aiheutuvista keskimääräisistä kustannuksista. Maksua voi periä vain varsinaisesta tutkintokoulutuksesta eli tutkinnon suorittamiseksi tarvittavasta osaamisen hankkimisen järjestämisestä, ei näyttöjen järjestämisestä. Varsinainen tutkinnon suorittaminen eli osaamisen osoittaminen, arviointi ja todentaminen on opiskelijalle maksutonta. Puolustusvoimissa on koulutusvaihtoehto todettu toimivaksi ja sen yhteydessä annettu koulutus voisi palvella myös koevaihtoehtoon valmistautumista, vaikka koetta ei Puolustusvoimien toimesta tarjottaisikaan. Siinä tapauksessa kokeiden suorittaminen jäisi kokeen suorittajan tai esimerkiksi tämän työnantajan kustannettavaksi.

Puolustusvoimien ja ammatillisen koulutuksen ulkopuolella ammattipätevyuden hankkii vuosittain noin 1 000 henkilöä. Näiden kohdalla koevaihtoehdon mukaisen perustason ammattipätevyyskokeen kustannukset muodostuisivat perustason ammattipätevyuden tuottavasta kokeesta ja siihen tarvittavasta koulutuksesta sekä muista kokeeseen liittyvistä kustannuksista. Vaikka koevaihtoehdossa ei vaadittaisi pakollista määrämutoista ja –mittaista koulutusta, kokeen suorittaminen edellyttäisi kuitenkin useimmilta perustason ammattipätevyyskokeen suorittajilta jonkinlaista valmistavaa koulutusta kokeessa osoitettavan osaamisen vahvistamiseksi. Kokeessa tarvittavasta ajoneuvosta huolehtisi koulutuksen järjestäjä. Ammattipätevyyskokeen käyttäminen nopeutetun koulutuksen täydentäjänä voisi johtaa kevyemmän kaluston käyttöön, sillä nopeutetun perustason ammattipätevyuden perusteella kuljettajan edellytykset eivät riittäisi kuin C1-luokkaan itse kokeessa ja kokeen suorittamisen edellyttämässä harjoittelussa. Esimerkiksi Puolustusvoimissa ajokortin ja nopeutetun ammattipätevyuden suorittaneet joutuisivat lunastamaan C1- tai C1E-luokan siviilikortin tätä varten ja mahdollisuus C- tai CE-luokan kortin vaihtamiseen voisi tapahtua vasta kokeiden suorittamisen jälkeen.

Markkinahintaisen perustason ammattipätevyyskokeen järjestämiskustannukset kalusto-, tila- ja henkilöstökuuluineen arvioidaan noin 750–1 000 euroksi. Kustannukset aiheutuisivat kaksiosaisesta vähintään neljä tuntia kestävästä teoriakokeesta, vähintään 90 minuuttia kestävästä ajokokeesta ja 30 minuuttia kestävästä muusta käytännön osiosta sekä ajoneuvon ja mahdollisesti simulaattorin käytöstä ajokokeessa. Ison osan kokeen kustannuksista muodostaisi käytännön koe, joka olisi yksilökoe ja edellyttäisi kokeen arvioijan mukanaoloa. Myös

koevaihtoehdon teoriakoe olisi nykyistä koulutusvaihtoehdon teoriakoetta vaativampi ja ainakin osin yksilökokeena toteutettava, mikä lisäisi kokeen järjestäjän kustannuksia koetilaisuuden valmistamisen ja kokeen arvioinnin johdosta. Näiden kustannusten lisäksi tulisivat kokeeseen valmistautumiseen liittyvät kustannukset kuten koulutuksesta aiheutuvat kustannukset. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymillä perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjillä voisi olla esimerkiksi erilaisia yhteenliittymiä ja näin mahdollisuudet kokeen kustannustehokkaaseen toteuttamiseen. Kokeille ei määriteltäisi yhdenmukaista hintaa. Kokeen järjestäjä määräisi kokeen hinnan sen järjestämisestä aiheutuvien kustannusten perusteella.

Vaikka koevaihtoehdossa ei vaadittaisi pakollista määrämuotoista ja –mittaista koulutusta, jonkinlaista valmistavaa koulutusta kuitenkin tarvittaisiin kokeiden läpäisemisen edellyttämän osaamisen saavuttamiseksi. Ilman koulutusta perustason ammattipätevyyskokeessa osoitettavan osaamisen hankkiminen olisi vaikeaa, koska ilman ammattipätevyttä ei voi toimia kuljettajana ja näin hankkia käytännön kokemusta. Lisäksi olisi koevaihtoehdon edellyttämä koulutus ja sen määrä osattava valita oikein, sillä jos kokeita jouduttaisiin uusimaan, korkeampi hintataso lisäisi osaltaan kustannuksia.

Kustannusten puolesta koevaihtoehto voisi olla suorittajalleen koulutusvaihtoehtoa edullisempi, jos tarvittavan koulutuksen määrä olisi olennaisesti 280 tunnin koulutusta pienempi ja sillä saataisiin katettua kaikki kalliimmasta kokeesta aiheutuvat kustannukset. Pelkästään kokeiden arvioitu osuus peruskestoisien 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen noin 5 000 euron hinnasta veisi jo 750–1 000 euron osuuden. Tällöin koevaihtoehto olisi edullisempi, jos tarvittava koulutus ja muut kulut saataisiin katettua 4 000 euroa edullisemmin.

Koevaihtoehdon käyttöönoton nykyisen määrämuotoisen ja -mittaisen koulutuksen rinnalle arvioidaan synnyttävän uutta itseopiskeluun soveltuvaa koulutusaineistoa ja räätälöityä koulutusta, joskin räätälöinnin arvioidaan nostavan koulutuksen hintaa. Koulutusta olisi kuitenkin osattava hankkia niin, että se antaisi tarvittavan osaamisen ja valmiudet perustason ammattipätevyyskokeen hyväksytyyn suorittamiseen. Nopeutettu ammattipätevyyskoulutus soveltuu aikuisopiskelijoille, joilla on jo esimerkiksi työkokemusta ja muita kokeessa hyödynnettäviä valmiuksia takanaan. Kuljettajan kokemuksen hankkimista rajoittaa kuitenkin ammattipätevyuden puuttuminen. Nopeutettu koulutus kattaa oppiaineluettelon mukaiset aiheet ja soveltuisi siksi koevaihtoehdosta valmentavan koulutuksen perustaksi, mutta sen lisäksi tarvittaisiin esimerkiksi työkokemuksella saavutettuja lisävalmiuksia. Jos nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen hinta olisi esimerkiksi edellä todetun mukaisesti noin 2 000–3 000 euroa, koevaihtoehdon mukaisen kokeen (750–1 000 euroa) ja siihen valmistautumisen edellyttämät muut kustannukset huomioon ottaen ammattipätevyuden hinta voisi nousta samaan hintaluokkaan 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen kanssa tai lähelle sitä. Vaihtoehto voisi kuitenkin palvella erityisesti Puolustusvoimissa nopeutetun koulutuksen saavia, koska koulutus on heille ilmainen ja nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus antaisi mahdollisuuden toimia kokonaisuutensa enintään 7,5 tonnin kuorma-auton kuljettajana ja saavuttaa näin koulutusta täydentävää kokemusta perustason ammattipätevyyskokeen suorittamista varten. Tämä edellyttäisi C1-luokan siviiliajokortin lunastamista ennen Puolustusvoimien C-luokan kortin vaihtamiseen tarvittavaa pätevyttä. Maksu ajokorttiluvasta olisi 40 euroa, joka tulisi maksettavaksi C1-luokan kortista ja C-luokan kortista erikseen. Ammattipätevyuden täydentäminen mahdollistaisi nopeamman pääsyn raskaamman kaluston kuljettajaksi 21 ikävuoden täyttymistä odottamatta. Tämä ja nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen maksuttomuus voisi olla houkute lisäkokemuksen hankkimiseen ja koevaihtoehdon mukaisen kokeen suorittamiseen, vaikka omalla kustannuksella. Halukkuutta ammattipätevyuden täydentämiseen voisi lisätä yritysten tuki. Ammattipätevyuden suorittamiskustannuksiin osallistumalla yritykset voisivat samalla turvata työvoiman saantiaan ja saada tarpeisiinsa soveltuvia kuljettajia. Vapailta markkinoilta saatava nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus ei houkuttelisi koulutuksen ja kokeen yhdistämiseen. Minkään ryhmän kohdalla menettely ei myöskään takaisi kokeen läpäisyä.

### *Meriliikenteen ammattipätevyudet*

Meriliikenteen ammattipätevyysä koskevilla muutoksilla ei ole mainittavaa vaikutusta kotitalouksiin.

### *Varautuminen*

Esitetyllä varautumissääntelyllä ei arvioida olevan suoria vaikutuksia tai velvoitteita kotitalouksille. Epäsuorasti kotitaloudet hyötyvät, koska esimerkiksi päivittäistavarahuollon, lääkehuollon ja muiden kotitalouksia suoraan palvelevien kuljetuksien toimintavarmuus paranee. Mikäli koko häiriötilanteiden kirjon huomioon otettava valmiussuunnittelu saavuttaa tarkoituksensa, on syytä arvioida kuljetuksien toteutuvan aiempaa varmemmin myös yhteiskunnan ja liikennejärjestelmän eriasteisten häiriöiden yhteydessä.

#### *4.1.2 Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin*

### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Digitalisaatio muuttaa tavaralogistiikan toimintamallit ja liiketoiminnan tiedon laajamittaiseen hyödyntämiseen ja älykkääseen automaatioon perustuviksi. Kuten muutkin yhteiskunnan sektorit, myös logistiikka on jo lähitulevaisuudessa murroksen alla. Digitalisoituminen on alan yrityksille vielä tällä hetkellä kilpailuvaltti, mutta varsin nopeasti kysymys on siitä, mitkä yritykset kasvavat ja kehittyvät ja mitkä kuihtuvat.

Logistiikan digitalisaatiolla on merkittäviä vaikutuksia yritysten toiminnalle ja kilpailukyvyille. Suurten kaupan alan yritysten kilpailukyvyistä noin 43 % ja teollisuusyritysten kilpailukyvyistä 35 % koostuu vuonna 2012 tehdyn tutkimuksen mukaan logistiikan hallinnasta (Logistiikkaselvitys 2012. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2012). Digitalisaation voidaan odottaa jatkossa vahvistavan eroja yritysten kilpailukyvyssä, sillä digitalisaatiota taitavasti hyödyntävät voivat saada merkittäviä hyötyjä. Kuljetusten tehostumisen arvioidaan voivan säästää EU:ssa toimivilta eri alojen teollisuusyrityksiltä 100–300 miljardia euroa vuosittain.

Logistiikkaketjussa syntyy valtava määrä tietoa. Tietoa hyödynnetään kuljetus- ja varastokapasiteetin sekä kuljetusreittien optimointiin, mutta tiedon tehokkaan käytön mukanaan tuomat mahdollisuudet optimoinnissa nousevat jo lähitulevaisuudessa toiselle tasolle kuin nykyään. Keinoäly, suurten tietomassojen käsittely sekä esineiden internet tuovat tiedolla johtamisen mahdollisuudet myös logistiikkaan. Tiedon aikaisempaa parempi kulku luo tehostamismahdollisuuksia kuljetusketjun eri toimijoille, mutta tämä asettaa myös vaatimuksia kaikille osapuolille. Esimerkiksi tavaroiden lähettäjiltä riittävän ajoissa saadut ajantasaiset ja paikkansa pitävät tiedot luovat pohjan kuljetusketjun eri osien optimoinnille.

Paikannusvelvoitteen asettaminen muuttaa vain vähän nykytilaa, koska suuri osa toimijoista, joihin velvoite kohdistuu, paikantaa jo nykyään liikennevälineitään. Tietoa voidaan hyödyntää esimerkiksi juuri reittien suunnittelussa. Jatkossa tieto liikenteen sujuvuudesta on nykyistäkin arvokkaampaa, ja tätä tietoa voidaan levittää tehokkaasti muun muassa liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden kautta. Sijaintia koskevia tietoja tarvitaan myös automaattiajamisessa, jossa niitä voidaan varsin nopeasti hyödyntää muun muassa 3D –karttojen päivittämisessä. Automaattiajamisen yleistyessä liikenteen ohjauksessa ja hallinnassa tullaan tarvitsemaan kattavasti liikennevälineiden sijaintia koskevia tietoja. Esityksellä valmistaudutaan tulevaisuuden tarpeisiin, sekä pyritään myös muodostamaan tietopohjaa, jota kaikenlaiset yritykset voivat hyödyntää omassa toiminnassaan.

Paikantamisvelvoitteen asettaminen ei tuo yrityksille suuria kustannuksia, sillä velvoite olisi teknologia-neutraali, ja pääosa toimijoista tekee paikantamista jo nykyään. Ne toimijat, jotka eivät vielä paikanna liikennevälineitään, voisivat hyödyntää samoja paikannusmenetelmiä ja –laitteita myös tuottaakseen tietoa omaa toimintaansa varten.

Postipalveluissa olennaisten tietojen avaaminen synnyttäisi logistiikka-alan yrityksille uudenlaisia mahdollisuuksia kehittää omaa liiketoimintaansa ja tuoda markkinoille uusia palveluja. Eryteisesti hyötyisivät alan pienet ja keskisuuret toimijat, joilla ei ole tähän mennessä ollut kapasiteettia kerryttää omaa mittavaa tietoa-aineistoa. Logistiikka-alan lisäksi tietoa-aineiston avaamisesta voisivat hyötyä myös muut toimialat, kuten aurauspalvelut, kotipalvelut, henkilökuljetuspalvelut ja ohjelmistokehittäjät. Aiemmat kokemukset tiedon avaamisesta ovat osoittaneet, että kaikkea tietoon liittyvää potentiaalia on etukäteen vaikea ennustaa.

Posti Oy on toiminut Suomen postimarkkinoilla hallitsevassa asemassa vuosien ajan, jolloin se on pystynyt kehittämään ja järjestämään keräily- ja jakeluverkkonsa kattamaan koko Suomen tehokkaasti. Tästä syystä Postille on kertynyt muihin alan toimijoihin verrattuna varsin mittava tietokokonaisuus. Ehdotettu sääntely tarkoittaisi Postin kannalta sitä, että sen luovuttamista tiedoista olisi ainakin alkuvaiheessa todennäköisesti enemmän hyötyä muille toimijoille kuin mitä Posti voisi itse hyötyä muiden tiedoista. Velvollisuudella luovuttaa tietoja pystyttäisiin kuitenkin tasoittamaan Postin pitkäaikaisen hallitsevan markkina-aseman takia syntynyttä tiedollista epäsuhtaa postimarkkinoilla, mikä olisi viime kädessä koko logistiikkasektorin etu. Ajan myötä markkinat voisivat kehittyä sellaiseksi, että myös Posti pääsisi enenevässä määrin hyötymään muiden toimijoiden avaamista tiedoista.

Olenaisia tietoja koskevan rajapinnan rakentaminen aiheuttaisi kustannuksia toimijoille, joilla ei vielä ole käyttötarkoitukseen sopivaa rajapintaa. Velvoite luovuttaa tietoja rajapinnan kautta koskisi postilain tarkoittamia postiyrityksiä, eli käytännössä Viestintävirastolle ilmoituksen postitoiminnan harjoittamisesta tehneitä toimijoita. Toukokuussa 2018 tällaisia toimijoita oli yhteensä 15. On kuitenkin odotettavissa, että rajapinnan kautta luovutetusta tiedosta saatavat hyödyt ovat merkittävämpiä kuin rajapinnan avaamisesta syntyvät kustannukset, sillä tietoa hyödyntämällä voidaan saada aikaan kustannussäästöjä muissa toiminnoissa.

Valtioneuvoston teettämässä selvityksessä avoimen datan hyödynnettävyydestä ja vaikuttavuudesta (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2017) todetaan, että avointa dataa ja massadataa

innovaatiotoiminnassaan hyödyntävät yritykset tekevät markkinoiden kannalta uusia tuoteinnovaatioita suhteellisesti huomattavasti useammin kuin yritykset, jotka eivät hyödynnä dataa. Dataa innovaatioiden kehittämisessä käyttäneiden informaatio- ja viestintätoimialan yritysten liikevaihto kasvoi vuosina 2012–2014 keskimäärin yli 17 prosenttia enemmän kuin saman toimialan dataa innovaatioissa hyödyntämättömien yritysten liikevaihto. Esityksessä ei ole varsinaisesti kyse datan täysimittaisesta avaamisesta, sillä velvollisuus luovuttaa tietoa on sidottu tiettyyn käyttötarkoitukseen. Voidaan kuitenkin olettaa, että hyväksytyyn käyttötarkoituksen perusteella dataa hyödyntävät toimijat ovat verrattavissa avointa dataa innovaatiotoiminnassaan hyödyntäviin yrityksiin.

### *Tieliikenteen ammattipätevyys*

Esityksellä voi olla vaikutuksia koulutusta tarjoaviin yrityksiin ja kuljetusalan yrityksiin. Koevaihtoehdon käyttöönotto voi laskea perustason ammattipätevyyskoulutuksen kysyntää ja lisätä nopeutetun koulutuksen tai lyhyempien koulutusten kysyntää esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymistä koulutuskeskuksesta. Liikenteen turvallisuusviraston perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksymät raskaan kaluston autokoululuvan omaavat toimijat ovat pääasiassa pieniä autokouluyrityksiä, joiden liikevaihto on alle 500 000 euroa ja henkilöstöä on alle 5. Alalla toimii myös jonkin verran isompia yrityskehittäjiä, joiden liikevaihto on 1–2 miljoonaa ja joissa on henkilöstöä alle 25. Raskaan kaluston autokoululupaa koskevan vaatimuksen poistaminen voisi tuoda mukaan uusia perustason ammattipätevyyskoulutuksen tarjoajia. Ehdotuksella voi olla vaikutusta myös jatkokoulutukseen hyväksytyjen koulutuksen järjestäjien toimintaan, jos koulutusta käytettäisiin tätä tarkoitusta varten.

Koevaihtoehdon käyttöönoton vaikutukset yrityksiin riippuisivat siitä, missä määrin tämän vaihtoehdon mukaista perustason ammattipätevyyskoeetta tarjottaisiin ja missä määrin sillä olisi vaikutusta koulutuksen kysyntään ja toisaalta kuljettajien osaamiseen. On arvioitu, että koevaihtoehdon käyttöönotto voisi jossain määrin vähentää täysimittaisen koulutusvaihtoehdon kysyntää, millä olisi vaikutusta vastaavasti opetuksen tarjontaan. Perustason ammattipätevyyskokeen hinta ja kokeen läpäisyn epävarmuus yhdessä lisäksi tarvittavan koulutuksen ja muiden kustannusten kanssa voisivat vaikuttaa siihen, että koulutusvaihtoehto säilyttäisi jatkossakin kiinnostavuutensa. Nopeutetun koulutuksen suosioon ja hintakehitykseen voisi vaikuttaa se, missä määrin koulutusta tai sen osia päädyttäisiin käyttämään perustason ammattipätevyyskokeeseen valmentavana koulutuksena. Muutosten taloudelliseen merkittävyyteen vaikuttaisi suuresti syntyvä kilpailutilanne ja esimerkiksi kuljetusyritysten kiinnostus omien kuljettajien kouluttamiseen esimerkiksi nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen saaneista. Koulutuskeskukseksi hyväksymisen edellytysten muuttaminen mahdollistaisi myös kuljetusyritysten hakeutumisen perustason ammattipätevyyskouluttajaksi. Työkokemuksen hankkiminen yrityksessä C1-luokan ajokortilla ennen raskaamman kaluston ajokortti-ikää antaisi lisävalmiudet kokeen suorittamista varten ja edistäisi työvoiman saantia, mutta kokemusta hankittaessa kaluston koko voisi rajoittaa kuljettajana toimimista.

Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen käy vuosittain noin 1 000 henkilöä. Jos koulutuksen hinta on keskimäärin 3 000 euroa ja jos nämä henkilöt siirtyisivät kouluttautumaan itsenäisesti hankkimalla esimerkiksi vain 3–5 keskeisimpinä pitämäänsä päivän kurssia, joiden hintaluokka olisi 200 euroa, silloin vapailla markkinoilla toimivien koulutuskeskusten tulomenetykset olisivat vähintään 2 000 000 euron luokkaa. Pienyrityksille muutoksella voisi olla merkittävä kannattavuutta heikentävä kustannusvaikutus erityisesti ottaen huomioon perustason koulutuksen tarjoamisen edellyttämät kalustoinvestoinnit. Viimeistään kaluston poistovaiheessa koulutusyritykset todennäköisesti luopuisivat perustason koulutusten tarjoamisesta, mikä puolestaan heikentäisi kouluttautumismahdollisuuksia. Pienten toimijoiden kohdalla koemallin käyttöönotto voisi johtaa koulutettavan tarpeisiin räätälöidyn ja kurssimuotoisen koulutuskysynnän ja -tarjonnan lisääntymiseen.

Puolustusvoimat tuottaa koulutuksestaan itse vain kolmanneksen ja hankkii kaksi kolmannesta koulutuksesta yksityisiltä koulutuksenjärjestäjiltä. Puolustusvoimat ovatkin koulutuksenjärjestäjille merkittävä asiakas, eikä tältä osin koevaihtoehdon käyttöönoton katsota aiheuttavan muutoksia, koska toistaiseksi Puolustusvoimien kohdalla koulutusmalli on katsottu toimivimmaksi. Tämän hetkinen sopimuskausi on käynnistynyt vuoden 2017 alusta.

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, täysperävaunun yhdistelmän 230 000 euroa ja säiliöauton 380 000 euroa. Kaupunkiliikenteessä käytettävän linja-auton arvonlisäveroton hinta lähtee keskimäärin 230 000 eurosta, pikavuoroliikenteen linja-auton 280 000 eurosta ja tilausajoliikenteen linja-auton 300 000 eurosta ylöspäin. Koulutuksessa käytettävä kalusto on yleensä käytettynä hankittua ja sitä käytetään sekä kuljettajantutkintoihin että ammattipätevyysiin liittyvässä koulutuksessa. Kalustoinvestointi on pienten yri-

tysten näkökulmasta merkittävää luokkaa. Koevaihtoehdossa kalustoa hyödynnettäisiin vapaaehtoisessa perustason ammattipätevyyskokeeseen valmentavassa koulutuksessa ja käytännön kokeessa tarvittavana ajoneuvona.

Esityksessä ei ole asetettu erikseen kokeiden järjestämistä koskevia vaatimuksia esimerkiksi kielen tai kuljetusmuodon perusteella. Säännökset eivät estäisi hakeutumista vain suomen- tai ruotsinkielisen perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjäksi tai vain linja-auton kuljettajille suunnatun perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjäksi. Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa siihen sisältyvän kokeen kieli määräytyisi koulutuksen perusteella.

#### *Meriliikenteen ammattipätevydet*

Meriliikenteen ammattipätevyyksiä koskevilla muutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin.

#### *Varautuminen*

Tieliikenteen varautumissäännöksellä on vaikutuksia luvanvaraisiin henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajiin, jotka kuuluvat sääntelyn alaan. Velvoite on kohdistettu sellaisiin toimijoihin, joilla on vähintään 15 liikennekäytössä olevaa ajoneuvoa, joten se ei koskisi kaikkein pienimpiä toimijoita. Soveltamisalan piiriin kuuluvat kuljetuspalveluiden tuottajat velvoitettaisiin lähinnä varmistamaan toimintansa jatkuvuutta. Tätä toimintaa vastuulliset kuljetusyritykset ovat jo tehneet oman liiketoimintansa jatkuvuuden varmistamiseksi. Lisäksi osa kuljetusyrityksistä (ns. huoltovarmuuskriittiset kuljetusyritykset) on jo varmistanut toimintaansa osana huoltovarmuusorganisaation toimintaa. Näille yrityksille tämä uusi velvoite ei aiheuttaisi oleellista lisärasitetta. Monet sääntelyn alaan kuuluvista yrityksistä täyttävät siten velvoitteen jo nykyisillään. Sääntelyn piiriin tuleville uusille yrityksille tulisi tehtäväksi toteuttaa lain edellyttämät vähimmäistoimenpiteet, jotka hyödyttäisivät toimijaa itseään ja lisäksi varmistaisivat yhteiskunnan toimivuuden ja huoltovarmuuden kannalta kuljetusten toimivuutta.

Varautumisvelvoitteen rajauksella suurimpiin kuljetuspalveluyrityksiin voidaan arvion mukaan riittävästi varmistaa yhteiskunnan ja palveluiden käyttäjien toimintavarmuusvaatimukset. Arvioiden mukaan varautumissääntelyn piiriin kuuluisi noin 500 tavarankuljetusyritystä ja noin 220 linja-autoyritystä. Ajoneuvotasolla sääntelyn piiriin tulisi noin 2/3 luvanvaraisessa tavaraliikenteessä olevasta kapasiteetista.

Toimijat velvoitettaisiin arvioimaan toimintansa jatkuvuutta uhkaavat riskit ja osallistumaan valmiussuunnitteluun. Velvoite olisi varsin kevyt. Velvoitteen ei arvioida aiheuttavan huomattavia hallinnollisia lisäkustannuksia tai taakkaa. Kuljetuspalveluita käyttävien ja niistä riippuvaisten yritysten ja toiminnanharjoittajien arvioidaan hyötyvän kuljetuksien toimintavarmuuden paranemisesta.

Luvanvaraista lentoliikennettä harjoittaa tällä hetkellä 10-15 toimijaa. Varautumista koskevaan pykälään tehdyillä yhdenmukaistavilla muotoilumuutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia toimijoille. Toimijoille oltiin jo säädetty varautumisvelvollisuus, velvollisuus osallistua valmiussuunnitteluun ja valmistella etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Ehdotettu tarkennus huolehtia myös toimintansa jatkuvuudesta mahdollisimman häiriöttömästi poikkeusoloissa tai normaaliolojen häiriötilanteissa on tarpeellinen selvennys, mutta samalla oletettavasti jo toteutunut osana asianmukaista toimijan tähdänastistakin valmiussuunnittelua. Myöskään rautatieliikenteen, raideliikenteen ja lentoliikenteen harjoittajia koskevan sääntelyn tai ilmailulain 160 §:n osalta sanojen ”ja niihin rinnastettavissa” poistamisella ei arvioida olevan merkittäviä yritysvaikutuksia. Oletettavissa nimittäin on, että toimijat ovat toteuttaneet varautumista ja valmiussuunnittelua myös arkisten, todennäköisten ja vähemmän vakavien uhkien osalta nykyisten lainsäädännöllisten varautumisvelvoitteidensa puitteissa.

#### *4.1.3 Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen*

##### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Maailman talousfoorumi on arvioinut, että digitalisaation hyödyt logistiikka-alalle ovat maailmanlaajuisesti 1500 miljardia dollaria ja yhteiskunnalliset hyödyt 2 400 miljardia dollaria vuoteen 2025 mennessä.

Suomella on maailman parhaat edellytykset hyötyä digitalisaatiosta, mutta käytännön toteutuksessa emme ole pystyneet täysimääräisesti hyödyntämään vahvuksiamme. Logistiikassa olemme olleet 2010-luvulla jäljessä

muita Pohjoismaita, mutta viime vuosina eroa on kurottu umpeen. Matala digitalisaation aste on kuljetusyri-  
tysten lisäksi haaste myös niiden asiakkaille, sillä tiedot eivät siirry niiden järjestelmiin ilman erillistä työtä.  
Tämä lisää hallinnollista taakkaa ja virheiden mahdollisuutta.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa ja lisäksi maantieteelliseltä asemaltaan lähes saaren kaltainen. Yleisesti  
katsotaan, että tämä nostaa teollisuuden ja kaupan alan kuljetuskustannuksia, ja Suomessa kuljetuskustannuk-  
set ovat korkeammat kuin EU:ssa keskimäärin. Kustannusten laskemisella olisi siten suuri merkitys Suomessa  
toimivien yritysten kilpailukyvyyn kannalta.

OECD:n kansainvälisen liikennefoorumin (ITF) selvityksen mukaan Eurooppa säilyy hitaasta kasvusta (1,5 %  
vuosittain) huolimatta yhtenä maailman aktiivisimmista liikennekäytävistä, mutta Aasiasta tulee yhä merkit-  
tävämpi keskus. Tavaraliikenne kasvaa Euroopan sisällä 82 prosenttia vuoteen 2030 ja 205 prosenttia vuoteen  
2050. Aasiassa kasvu on puolestaan 202 prosenttia vuoteen 2030 ja 575 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.  
Selvitys suosittelee satamien kapasiteettitarpeiden suunnittelua osana koko kuljetusketjua ja tiedon vaihdon  
parantamista erilaisten sataman toimijoiden välillä tehokkuuden lisäämiseksi. (Capacity to Grow: Transport  
Infrastructure Needs for Future Trade Growth. International Transport Forum, 2016).

Maantiede voi olla Suomelle suuri mahdollisuus. Suomen kautta kulkee lyhin reitti Euroopasta Aasiaan, ja  
lisäksi meillä on ainutlaatuinen asema idän ja lännen välillä. Tätä vahvuutta on jo osattu hyödyntää lentoliik-  
enteessä etenkin henkilöliikenteessä. Lentoliikenteen osalta tavaraliikenteen kasvattaminen ja sen käynnissä  
oleva digitalisaatiokehitys tuo suuria mahdollisuuksia. Jatkossa Suomi voi toimia keskeisenä solmukohtana ja  
kauttakulkumaana niin biteille kuin tavaroillekin, etenkin mikäli Pohjoisen jäämeren väylä avautuu laivalii-  
kenteelle. Tiedon hyödyntämisen edelläkävijyys loisi lisää mahdollisuuksia myös kauttakululiikenteessä.

Nyt käsillä olevat ehdotukset paikantamisvelvoitteen asettamisesta ja postitietojen hyödyntämisestä ovat as-  
keleita, joiden avulla logistiikan digitalisaatiota pyritään viemään eteenpäin. Ehdotuksilla ei kuitenkaan ole  
suoraa vaikutusta kansantalouteen tai julkiseen talouteen.

#### *Varautuminen*

Tiekuljetusten toimintavarmuuden hyvä taso auttaa Suomen kansainvälisen maineen ylläpitoa luotettavana ja  
turvallisena toimintaympäristönä ja tätä kautta parantaa kilpailukykyä.

#### *4.1.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

##### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Liikennevälineiden sijaintia koskevalla tiedolla tulee jatkossa olemaan myös viranomaisten toimintaan liitty-  
viä tarpeita. On erittäin todennäköistä, että esimerkiksi tieto suurten vaarallisten aineiden kuljetusten liikku-  
misesta Suomen väyläverkolla tulee olemaan tietoa, jota muun muassa pelastuslaitokset tarvitsevat. Tämä kui-  
tenkin edellyttää kansainvälistä yhteistyötä sekä EU-tason yhteistyötä säädöstasolla. Esityksellä varaudutaan  
tulevaisuuden tarpeisiin velvoittamalla tiedon keräämiseen. Velvollisuudesta luovuttaa tietoa on säädettävä  
erikseen. Esitykseen ei sisälly luovuttamista koskevia velvollisuuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi paikannusvelvoitteen toteuttamista samalla tavoin kuin muitakin liiken-  
teen palveluista annetun lain velvoitteita yleisenä valvontaviranomaisena. Tämä ei kuitenkaan edellytä uusia  
henkilöresurssi- tai muita resurssitarpeita. Esityksellä ei olisi muita vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

Viestintävirasto valvoo postilain noudattamista. Esitys ei edellytä virastolle uusia henkilöresurssi- tai muista  
resurssitarpeita.

##### *Tieliikenteen ammattipätevyys*

Ammattipätevyyden suoritusvaihtoehtojen lisäämisellä ei olisi vaikutusta toimivaltaisiin viranomaisiin. Sen  
sijaan näiden keskinäistä toimivaltaa muutettaisiin eräiltä osin. Pääesikunta vastaisi Puolustusvoimien kuljet-  
tajakoulutusyksiköiden hyväksymisestä koulutuskeskuksiksi ja näiden valvonnasta. Menettelyllä siirrettäisiin  
koulutuskeskusten hyväksymiseen ja valvontaan liittyvä hallinnollinen taakka Liikenteen turvallisuusviras-  
tolta pääesikunnalle.



Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien teoriakokeiden vastaanottamiseen liittyvä hallinnollinen taakka ei lisääntyisi, mutta perustason ammattipätevyyskokeeseen liittyvät järjestelyt lisäävät viranomaisten hallinnollista taakkaa. Koevaihtoehdon käyttöönotto edellyttäisi käytännön koejärjestelmän luomista muussa kuin ammatillisen koulutuksen yhteydessä järjestetyssä toiminnassa. Ammatillisessa koulutuksessa ei tarvitsisi luoda koejärjestelmää, sillä tilat ja laitteet ovat jo olemassa. Sen sijaan pitäisi kuitenkin muuttaa säädöksiä niin, että niissä huomioitaisiin näyttöjen ja perustason ammattipätevyyskokeen suhde sekä tarkentaa todistusten välistä suhdetta ja työelämätoimikuntien roolia. Muussa kuin ammatillisen koulutuksen yhteydessä järjestettävässä toiminnassa tarvittaisiin soveltuvat tilat ja laitteet sekä arvioijan pätevyysvaatimukset täyttävä henkilöstö. Kokeiden järjestämis- ja valvomistoimivalta pysyisivät ennallaan. Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavaan perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien teoriakokeiden ja koevaihtoehdon mukaisten perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämisestä vastaisi ammatillisesta koulutuksesta annetun lain mukainen työelämätoimikunta, koska ammattipätevyys on sisällytetty ammatillisten tutkintojen osaamisvaatimuksiin. Puolustusministeriön hallinnonala vastaisi Puolustusvoimien kulltajakoulutuksen yhteydessä järjestettävän perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja perustason ammattipätevyyskokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi edelleen perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen järjestämisestä nykyiseen tapaan sekä hyväksyisi hakemuksen perusteella perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjät ja valvoisi näiden toimintaa. Perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjät vastaisivat säädetyt vaatimukset täyttävien arvioijien nimeämisestä. Perustason ammattipätevyyskokeiden vastaanottamisen järjestäminen näin ei lisäisi merkittävästi Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollista taakkaa.

Ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyinä koulutuskeskuksina voisivat edelleen toimia opetus- ja kulttuuriministeriön tutkinnon ja koulutuksen järjestämisluvalla toimivat koulutuksen järjestäjät. Ammatillisessa tutkintokoulutuksessa ammatillinen osaaminen osoitetaan aina näytössä, joten ammatillisella koulutuksella olisi parhaimmat valmiudet ja edellytykset sekä koulutus- että koevaihtoehdon mukaisten kokeiden järjestämiseen perustason ammattipätevyyskokeiden suorittamiseksi. Siellä olisi koejärjestelmän kaltainen – ei tosin sitä täysin vastaava – järjestelmä jo olemassa ja sitä kautta tarvittavaa henkilöstöä, arviointiosaamista, ajoneuvokalustoa ja muuta laitteistoa käytettävissä. Perustason ammattipätevyyskokeen sisällyttäminen osaksi ammatillisen koulutuksen järjestelmää edellyttäisi kuitenkin muutoksia ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön. Resurssien mitoittamiseen voisi olla vaikutusta sillä, missä määrin eri vaihtoehtoja otettaisiin käyttöön siinä tutkintokoulutuksessa, johon perustason ammattipätevyyskokeen suorittaminen sisältyisi. Ammatillisen koulutuksen rahoitusjärjestelyistä johtuen pelkästään perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämistä ja vastaanottamista ammatillisesta tutkintokoulutuksesta erillään ei ole välttämättä koulutuksen järjestäjien näkökulmasta tarkoituksenmukainen ja kannattava, mistä syystä useamman toimijan malli olisi edelleen pysytettävä.

Puolustusvoimien toiminnassa perustason ammattipätevyyskokeen käyttöönotto lisäisi erityisesti tarvetta ammattipätevyystehtävissä toimivan henkilöstön osaamiseen ja lisäkouluttamiseen ammatillisten sisältöjen arvioimiseksi.

Myös Liikenteen turvallisuusviraston vastuulla olevissa perustason ammattipätevyyskokeen koejärjestelyissä kysymys olisi uuden järjestelmän luomisesta, jonka yhdenmukaisuussyistä olisi oltava yhteismitallinen ammatillisen koulutuksen järjestelmän kanssa. Toimijoiden hyväksyminen tapahtuisi säädettyjen toimintaedellytysten perusteella. Toimijoiksi hyväksyttävillä olisi oltava tarvittavat toimintaedellytykset, kuten ammattitaitoiset arvioijat sekä kokeiden vastaanotossa mahdollisesti tarvittavat laitteistot. Toimintaedellytykset arviointiin kokeita koskevan lainsäädännön sekä hakemuksessa esitettyjen toteutustapojen perusteella. Laitteistojen, kuten esimerkiksi simulaattoreiden käyttö käytännön kokeissa, vaikuttaisi toiminnan järjestämiseen ja käytännön kokeiden toteutukseen. Kokeissa olisi oltava käytettävissä vaatimukset täyttävä ajoneuvo. Nykyisen koulutusvaihtoehdon teoriakokeen toteuttaminen järjestelmälähtöisenä ei edellytä vastaanottotilanteessa arvioijan kelpoisuutta, mikä kuitenkin vaaditaan, jos vastauksia joudutaan tarkastelemaan tai koe otetaan muuten vastaan, esimerkiksi yksilökokeena. Koevaihtoehdon mukaisessa teoriakokeessa vaatimukset olisivat tiukemmat ainakin siltä osin, kuin ne edellyttäisivät yksilöllistä toimintaa. Ammatillisia valmiuksia tarvittaisiin varsinkin käytännön kokeen, mutta myös teoriakokeen osalta. Simulaattorin käyttö käytännön kokeessa edellyttäisi kyseisten laitteiden käyttömahdollisuutta, mikä olisi mahdollista esimerkiksi ammatillisen koulutuksen yhteydessä toimivissa koulutuskeskuksissa, jotka järjestävät myös ammatillisia tutkintoja ja joissa laitteita on tämän vuoksi opetuskäytössä jo valmiiksi. Liikenteen turvallisuusviraston koejärjestelyjen yhteydessä simulaattorin käyttömahdollisuus edellyttäisi laitteistojen hankkimista tai niiden käyttömahdollisuuden hankkimista muuten. Myös Puolustusvoimien oikeus perustason ammattipätevyyskokeen vastaanottamiseen edellyttäisi henkilöstön lisäkouluttamista ammatillisten sisältöjen arvioimiseen tai vastaanottamisen järjestämisestä muuten. Myös muun tarvittavan välineistön käyttöön olisi varauduttava.

*Merenkulun ammattipätevyys*

Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin uusi valtuus hyväksyä pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmät ja niiden olennaiset muutokset. Tämän ei arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston työmäärää, koska samalla viraston työmäärää vähenee siltä osin, kun kyseisten viranomaisten laivaväelle myönnettävien erivapauksien ja pätevyyskirjojen määrä vähenee.

Pelastustoimen osalta uudistus helpottaisi oleellisesti miehityksen järjestämistä. Toisaalta henkilöstö olisi mahdollista myös perehdyttää omaan alueeseen ja kalustoon. Pelastustoimen tulisi ehdotetun muutoksen myötä laatia ja hyväksyttää valtakunnallisen koulutusohjelman, mikä lisäisi työmäärää hetkellisesti. Sen sijaan pelastuslaitokset eivät enää joutuisi anomaan erivapauksia, mikä puolestaan vähentäisi työmäärää sekä kustannuksia.

Poliisilla on jo tällä hetkellä oma koulutusjärjestelmä, jonka arvioidaan täyttävän nykyisellään koulutusvaatimukset enintään 24-metrisille aluksille. Ehdotetun muutoksen ei arvioida lisäävät poliisin työmäärää tai kustannuksia. Poliisihallitus joutuisi hyväksyttämään olemassa olevan koulutusjärjestelmän. Tämä aiheuttaisi pienen kertaluonteisen kustannuksen. Sen sijaan pätevyys- ja miehitysvaatimusten keventäminen poliisin alusten osalta mahdollistaisi poliisin alusten kehittämisen nykyistä helpommin.

Myös Tullin osalta ehdotus parantaisi tilannetta ja nopeuttaisi sen henkilöstön pätevoitymistä toimimaan oman aluskalustonsa miehistönä. Tulli ei pienenä merellisenä toimijana tulisi järjestämään omaa koulutusta, vaan hyödyntäisi jatkossakin esimerkiksi poliisin koulutusjärjestelmää ja kouluttaisi aluksillaan työskentelevät henkilöt myös mahdollisuuksien mukaan merenkulun koulutusjärjestäjien koulutuksissa. Myös Tullin osalta koulutusjärjestelmän hyväksyttäminen lisäisi hetkellisesti työmäärää vähäisessä määrin.

Ehdotus mahdollistaisi paremmin myös eri viranomaisten alusten mahdolliset yhteishankinnat.

#### *Varautuminen*

Liikenteen turvallisuusvirastolle tulisi lisätehtävä valvoa luvanvaraisten maantieliikenteen harjoittajien varautumista ja valmiussuunnittelua. Lisätyömääränä tehtävä arvioidaan pieneksi ja se on prosessina yhdistettävissä muiden liikennemuotojen varautumisen valvontatehtävään.

Liikenteen turvallisuusvirastolle säädetyt määräyksenantovaltuudet voisivat tuoda mukanaan lisätehtäviä, joiden hoitamisella ei kuitenkaan arvioida olevan merkittäviä henkilöstövaikutuksia. Virastossa on jo nykyisellään annettu ohjeistusta varautumisesta. Määräyksenantovaltuuksien kautta virasto pystyisi aiempaa paremmin ohjaamaan ja yhtenäistämään eri liikennemuotojen valmiussuunnittelua, ja sitä kautta varautumista alueellisesti ja sisällöllisesti liikennemuotojen sisällä ja välillä. Tällöin liikennejärjestelmän kokonaisvarautuminen on joustavampaa ja vastaa aiempaa paremmin yhteiskunnan turvallisuustilanteen edellyttämiin vaatimuksiin. Määräyksillä ja valvonnalla voitaisiin tukea myös alueellisten liikenneviranomaisten varautumistehtäviä, joten määräyksenantovaltuuksiin liittyviä lisätehtäviä tasapainottaa saavutettavat hallinnolliset synergiat. Esitetyllä varautumissääntelyllä ei näin ollen arvioida olevan merkittäviä henkilöstövaikutuksia.

#### *4.1.5 Ympäristövaikutukset*

##### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Kansainvälisesti ja kansallisesti tavarankuljetuksessa kuljetetaan paljon ilmaa, eli kuljetusten kapasiteettia ei kyetä käyttämään täysimääräisesti. Tämä on kustannustehotonta kaikkien osapuolten kannalta. Kuljetuskapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen on tärkeää myös ilmasto- ja päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Tavaralogistiikan digitalisaatiolla vaikutetaan suuresti liikenteen ympäristöpäästöihin, EU:n tasolla arvioiden se voi saada aikaan 15–30 %:n hiilidioksidipäästöjen vähennyksen.

Esityksen avulla voitaisiin varmistaa, että esimerkiksi reittien optimoinnissa tarpeellinen sijaintia koskeva tieto olisi kattavasti kaikenlaisten yritysten käytössä myös niiden oman toiminnan suunnittelua varten. Samoin positietoja voidaan hyödyntää esimerkiksi reittien suunnittelussa. Esityksen suoria tai epäsuoria ympäristövaikutuksia on kuitenkin euromääräisesti mahdotonta arvioida.

##### *Tieliikenteen ammattipätevyys*

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 %:n säästön raskaan liikenteen polttoaineen kulutuksessa. Ammattipätevyyden suorittamista voi

vaikuttaa polttoaineen kulutukseen kuljettajien tietotason kautta. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen osuuden väheneminen vähentäisi mahdollisuuksia lisätä koulutettavien tietoisuutta taloudellisesta ajotavasta ja sen merkityksestä koulutuksen keinoin.

Koulutusvaihtoehtoon sisältyy käytännön ajo-opetusta ja myös koevaihtoehdossa edellytettäisiin käytännön ajokoetta. Ympäristövaikutuksia voitaisiin vähentää, jos osa ajokokeesta toteutettaisiin simulaattorilla.

#### *Varautuminen*

Esitetyllä varautumissääntelyllä ei arvioida olevan merkittäviä ympäristövaikutuksia. Yleisellä tasolla toiminnanharjoittajien varautumisen ympäristövaikutus on kuitenkin selvästi positiivinen, koska onnettomuuksien aiheuttamiin toimintavarmuushäiriöihin liittyy usein myös ympäristöhaittoja, joita hyvän varautumisen mahdollistama nopea vaste lieventää.

#### *4.1.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

##### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Liikenteessä maantiede voi olla Suomelle suuri mahdollisuus. Suomen kautta kulkee lyhin reitti Euroopasta Aasiaan, ja lisäksi meillä on ainutlaatuinen asema idän ja lännen välillä. Tätä vahvuutta on jo osattu hyödyntää lentoliikenteessä etenkin henkilöliikenteessä, mutta jatkossa Suomi voisi toimia keskeisenä solmukohtana ja kauttakulkumaana niin biteille kuin tavaroillekin. Tiedon hyödyntämisen edelläkävijyys loisi lisää mahdollisuuksia myös kauttakuliikenteessä. Tätä edelläkävijyyttä on onnistuttu luomaan kansainvälisesti säädosympäristön osalta liikenteen palveluista annetun lain avulla. Nyt annettava lain kolmannen vaiheen esitys pyrkii edistämään digitalisaatiota tavaraliikenteessä ja luomaan omalta osaltaan suomalaista edelläkävijyyttä sektorilla.

##### *Tieliikenteen ammattipätevyys*

Ammattipätevyysdirektiivin tarjoamista vaihtoehtoista valittiin aikanaan Suomessa koulutukseen perustuva järjestelmä, koska sen katsottiin parhaiten tuottavan laaja-alaista osaamista ja soveltuvan suomalaisen ammatillisen koulutuksen järjestelmään suuria muutoksia ja ylimääräisiä kustannuksia edellyttämättä. Ammattipätevyyskoulutuksen on todettu omalta osaltaan edistäneen liikenneturvallisuutta, kuljettajien osaamista ja kuljettajan ammatin arvostusta. Valtaosa perustason ammattipätevyyskoulutuksesta järjestetään ammatillisen koulutuksen ja Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä ja malli on todettu toimivaksi. Koemallin käyttöönotolla mahdollistettaisiin vaihtoehtojen lisääminen ammattipätevyyttä hankittaessa ja palveluja tarjottaessa. Muutoksella edistettäisiin ammattipätevyuden suorittamista ja kuljettajien saatavuutta edellyttäen, että eri vaihtoehtoja olisi tarjolla kysyntää vastaavasti. Vaihtoehtoisuuden lisäämisellä ei heikennettäisi kuljettajien osaamista tai liikenteen turvallisuutta, koska kysymys olisi samasta osaamisesta. Koevaihtoehdossa osaaminen olisi osoitettava kokeessa. Perustason ammattipätevyyskouluttajiksi hyväksymisen perusteita tarkistamalla lisättäisiin koulutuksen saatavuutta, kun muutkin kuin raskaan kaluston autokoululuvan omaavat voisivat hakeutua kouluttajiksi.

Koulutusvaihtoehdon korvaamista koevaihtoehdolla ei ehdoteta, koska sillä on arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia laaja-alaisemman ammatillisen koulutuksen kysyntään ja myös kuljettajien osaamiseen. Pelkkään koevaihtoehtoon siirtymisen on arvioitu vähentävän koulutusten järjestämistä, heikentävän koulutuksen alueellista saatavuutta ja johtavan ammatillisen osaamisen merkittävään kapeutumiseen. Tämänkaltaisten haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi esityksessä ehdotetaan, että koevaihtoehto otettaisiin käyttöön koulutusvaihtoehdon rinnalle. Ammatillisessa koulutuksessa järjestetään myös tutkintokoulutusta, jossa osaaminen on näytettävä työelämässä käytännön työtilanteissa, joten tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin mukaisen koemallin on katsottava sen puolesta soveltuvan ajatuksellisesti suomalaiseseen koulutusjärjestelmään. Ammatillisen tutkintokoulutuksen kautta koulutetaan kuljetusalan ammatillaisia, joiden osaaminen vastaa työelämän tarpeita. Perustason ammattipätevyys on sisällytetty näihin ammatillisiin tutkintoihin osana niiden ammatitaitovaatimuksia. Myös tässä tapauksessa ainakin osan koulutusmallin käyttäjistä arvioidaan voivan siirtyä koemalliin, jos sellainen olisi ilman määrämuotoista ja –mittaista koulutusta käytettävissä. Koevaihtoehdosta aiheutuvien kustannusten ja kokeen läpäisemiseen liittyvän epävarmuuden on kuitenkin katsottu voivan hillitä vaihtoehdon valintaa.

Koemallin mukainen järjestelmä on käytössä yli kymmenessä Euroopan maassa ja näissä maissa ammattipätevyuden suorittaneet kuljettajat ajavat myös Suomen maanteillä, minkä myös on katsottava puoltavan vaihtoehdon käyttöönottoa. Vaikka koulutusvaihtoehdon yhteydessä on koevaihtoehtoa luontevampi mahdollisuus

viestiä erilaisista yhteiskunnallisista tavoitteista ja näkökohdista kuten ympäristö- ja liikenneturvallisuuskohdista, niihin voidaan kuitenkin vaikuttaa myös ajokorttikoulutuksella sekä työpaikoilla tapahtuvalla perehdytyksellä yrityksen toimintakulttuuriin, toiminnan erityispiirteisiin ja kalustoon.

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

Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyuden suorittamisen vaihtoehdoista nykyinen koulutukseen perustuva malli tuottaa työmarkkinoille vuosittain noin 6 000 ammattipätevyuden saavuttanutta henkilöä, joista valtaosalla on pelkkää perustason ammattipätevyyttä laajempi koulutus. Tämä vastaa hyvin kuljetusalan omaan arvioon työvoiman vuotuisesta tarpeesta. Kaikki pätevyuden saavuttaneet eivät jatka kuljetusalalla, joten nykyisellä toimintamallilla syntyy myös jonkin verran ammattipätevyuden omaavien kuljettajien ylimäärää, joka pystyy vastaamaan esimerkiksi sijaisuustarpeisiin. Ammattipätevyysdirektiivin voimaan tullessa ja ajokortti-direktiivin edellyttäessä henkilöauton ajokortin suorittamista ennen kuorma-auton ajokorttia, C-luokan kuorma-auton ajokorttien suorittaminen laskee keskimäärin 19 700 vuotuisesta tutkinnosta nykyiseen noin 9 500 tutkintoon (-52 %). Kun kuorma-auton ajokortin suorittaminen ei enää ensimmäisenä ajokorttina ollut mahdollista, menetettiin kaiken varalta suoritettujen korttien määrän putoamisen myötä alan taustareservi. Linja-auton D-luokan ajokorttien määrä laskee vastaavasti 1 800:sta 1 100:an (-38 %). Yhtenä tutkinnon suorittaneiden määrän laskun syynä voidaan pitää kustannusten nousua.

Vaihtoehtoisten mallien rinnakkaisuus sallisi Puolustusvoimille ja ammattioppilaitoksille nykymuotoisen toiminnan jatkamisen ja siten tasaisen ammattipätevyuden suorittavien määrän. Pelkästään Puolustusvoimien vuosittain kouluttamat 3 000 pätevää kuljettajaa vastaisi kuljetusalan arvioon kuljettajatarpeen suuruudesta. Liikkumavaraa tarpeen täyttämiseen syntyy oppilaitoksista valmistuvista. Ammattipätevyysvaatimusten puolesta kuljettajien ylimäärää ei juurikaan synny.

Puolustusvoimissa vuosittain koulutettavista varusmiehistä noin 1 000 saa sekä maanpuolustuksellisesta että elinkeinoelämän näkökulmasta parhaan mahdollisen koulutuksen, koska he ovat heti reserviin siirryttyään rajoituksitta käytettävissä raskaan liikenteen kuljetustehtävissä. Nopeutetun koulutuksen suorittaneet saavat ennen 21 ikävuottaan kuljettaa vain C1- ja C1E-luokan kalustoa vastaavalla siviilikortilla, mikä rajoittaa kuljettajana toimimista. Koevaihtoehdon käyttömahdollisuus voisi olla keino nopeuttaa näiden varusmieskuljettajien siirtymistä kuljetusalalle, jos nopeutetulla koulutuksella saavutettu perustason ammattipätevyys voitaisiin alle 21-vuotiaana laajentaa täysimittaiseksi perustason ammattipätevyudeksi kevyemmällä kalustolla hankittavalla työkokemuksella ja esimerkiksi kuljettajan omalla tai työnantajan rahoituksella suoritettavalla perustason ammattipätevyyskokeella. Siviilipuolelle saatava pätevyys toimii hyvänä houkuttimena Puolustusvoimien maakuljetuspuolelle hakeutumiseen. Mahdollisuus eri vaihtoehtoihin täysimääräisen ammattipätevyuden saannin nopeuttamiseksi, samoin kuin yritysten mukanaolo toiminnassa esimerkiksi kouluttajiksi hakeutumalla, voisi vielä lisätä tätä halukkuutta.

Vaihtoehtoisten mallien lisäämisellä ei olisi vaikutusta toimivaltaisiin viranomaisiin. Ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyinä koulutuskeskuksina voisivat edelleen toimia opetus- ja kulttuuriministeriön tutkinnon ja koulutuksen järjestämisluvalla toimivat koulutuksen järjestäjät ja ne voisivat ottaa vastaan sekä koulutusvaihdon mukaisia teoriakokeita, että koevaihtoehdon mukaisia perustason ammattipätevyyskokeita osana ammatillista tutkintokoulutusta. Nykyisen toiminnan perusteella ammatillisella koulutuksella olisi parhaimmat edellytykset kummankin vaihtoehdon mukaiseen toimintaan, vaikka myös muutoksia lainsäädäntöön vaadittaisiin. Sekä ammatillisen koulutuksen että varusmiespalveluksen yhteydessä annettava ammattipätevyyskoulutus olisi kuitenkin sidoksissa muuhun koulutuksen järjestäjän toimesta tapahtuvaan koulutukseen ja siihen liittyen sen yhteydessä järjestettäviin kokeisiin. Pääesikunta hyväksyisi lisäksi nykyisestä poiketen omat koulutuskeskuksensa. Silloin kun sidonnaisuutta mihinkään koulutuksen järjestäjään tai tämän antamaan koulutukseen ei olisi, Liikenteen turvallisuusvirasto järjestäisi nykyiseen tapaan perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvien tehtävien hoidon ja perustason ammattipätevyyskokeen kohdalla hyväksyisi kokeiden järjestäjät vaatimukset täyttävistä hakijoista. Ehdotetuilla muutoksilla kevennettäisiin eri tahojen taakkaa tai mahdollistettaisiin tehtävien sujuvampi hoitaminen sekä edistettäisiin koulutus- ja koepalvelujen saatavuutta.

### *Varautuminen*

Luvanvaraisen liikenteenharjoittajien varautumisen hyvä taso tukee myös muiden yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisten tärkeiden logistiikkariippuvaisten palveluntuottajien toiminnan jatkuvuuden varmistamista. Kuljetuspalvelun tarjoajan parempi häiriönsieto ja palautumiskyky normaaliolojen häiriötilanteissa parantaa myös yleistä luottamusta liikennejärjestelmään. Muut vaikutukset

### *Vaikutukset liikenneturvallisuuteen*

Tavaraliikenteen digitalisaatiota koskevilla ehdotuksilla on myönteistä vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Raskaan liikenteen sijaintia koskeva tieto olisi jatkossa kattavasti olemassa, ja se olisi myös käytettävissä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarpeisiin. Muun muassa nykyistä kattavampi, reaaliaikaisempi ja helpommin saatavissa oleva tieto junien sijainnista olisi käytettävissä muun muassa palveluihin, jotka voivat varoittaa lähestyvistä junasta tasoristeykseen tultaessa.

Vaikutukset meriturvallisuuteen. Ehdotuksella pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksilla vaadittavien pätevyys- ja miehitysvaatimusten keventämistä ei katsota olevan juurikaan vaikutuksia meriturvallisuuteen, koska Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi ja hyväksyy pätevyysvaatimuksia korvaavan koulutuksen siltä kannalta, että turvallisuus pysyy nykyisten vaatimusten kanssa samalla tasolla. Lisäksi nykyisen, vapaaehtoisen meripelastuspalvelun ulossulkemisen laivaväkilain piiristä, ei ole havaittu aiheuttavan ongelmia viimeisen yhdeksän vuoden aikana.

### *Tietoyhteiskuntavaikutukset*

#### *Yksityisyyden suoja ja henkilötietojen suoja*

Tietosuojan vaikutustenarvioinnin tarve ja sisältö. Yleisen tietosuojasetuksen 35 artiklassa esitellään tietosuojaa koskevan vaikutustenarvioinnin käsite. Tietosuojan vaikutustenarvioinnissa kuvataan henkilötietojen käsittelyä sekä arvioidaan käsittelyn tarpeellisuutta ja oikeasuhteisuutta. Arviointi tukee luonnollisten henkilöiden oikeuksien toteutumista, kun riskit arvioidaan ja toimenpiteet riskien minimoimiseksi määritellään. Arviointi on tehtävä ennen käsittelyn aloittamista. Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on julkaissut ohjeet tietosuojan vaikutustenarvioinnista (Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2017: Ohjeet tietosuojaa koskevasta vaikutustenarvioinnista ja keinoista selvittää ”liittykö käsittelyyn todennäköisesti” asetuksessa (EU) 2016/679 tarkoitettu ”korkea riski” (WP 248)).

Arviointi on pakollista silloin, kun henkilötietojen käsittely todennäköisesti aiheuttaa korkean riskin rekisteröityjen oikeuksille ja vapauksille eikä jokin poikkeusperuste sovellu. Viittaaminen rekisteröityjen oikeuksiin ja vapauksiin koskee ensisijaisesti oikeutta tietosuojaan ja oikeutta yksityisyyteen. Ilmaisuu voi kuitenkin käsitellä myös muita perusoikeuksia, kuten sananvapauden, ajatuksen vapauden, liikkumisvapauden, syrjintäkiellon, oikeuden vapauteen sekä omantunnon ja uskonnon vapauden. (WP 248, s. 7.)

Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on yleisen tietosuojasetuksen johdanto-osan ja 35 artiklan perusteella esittänyt yhdeksänkohtaisen listan esimerkkitalanteista, joissa tietosuojan vaikutustenarviointi tulisi tehdä (WP 248, s. 10–11). Rekisterinpitäjä voi useimmissa tapauksissa katsoa, että kaksi kriteeriä täyttävä käsittely edellyttää tietosuojaa koskevan vaikutustenarvioinnin tekemistä (WP 248, s. 12). Korkea riski on esimerkiksi silloin, kun rekisteröityä arvioidaan tai pisteytetään hänen käyttäytymisensä, sijainnin tai liikkumisen perusteella kyseessä on rekisteröityjen järjestelmällinen valvonta tiedot ovat luonteeltaan arkaluontoisia tai hyvin henkilökohtaisia niiden liittyessä perusoikeuden käyttämiseen, kuten liikkumisvapauteen vaikuttava paikannustietojen kerääminen kyseessä on laajamittainen käsittely rekisteröityjen lukumäärän, tietojen määrän, keston tai maantieteellisen ulottuvuuden näkökulmasta kyseessä on uusien teknisten tai organisatoristen ratkaisujen innovatiivinen käyttö tai soveltaminen.

Ehdotuksessa esitetään paikantamisvelvoitetta raskaalle tieliikenteelle, rautatieliikenteelle ja kaupunkiraideliikenteelle. Kyseessä on velvollisuus kerätä tietoja ja tietoja saa käyttää vain liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Ehdotuksessa kyse ei siten ole arvioinnista, pisteytyksestä eikä valvonnasta. Muuhun tietojen käsittelyyn, kuten paikantamiseen työsuhteeseen liittyviin tarkoituksiin, on oltava muu henkilötietolainsäädännön mukainen peruste.

Toiseksi tiedot liittyvät ammattiliikenteessä käytettävään kalustoon. Paikantamisvelvollisuus ei siten kohdistu suoraan luonnolliseen henkilöön, vaikka luonnollinen henkilö voi olla välillisesti tunnistettavissa kulkuneuvon kautta. Tältä osin merkityksellistä lisäksi on, että mahdollisten henkilötietojen osalta kyse ei ole arkaluontoisista tiedoista ja että tiedon käsittely liittyy ammattitoimintaan. Kyseessä ei siis ole liikkumisvapauden tai henkilötietojen suojan ydinalue, vaikka nämä vapaudet tulevat kyseeseen. Näin ollen käsiteltäväksi ehdotetut sijaintitiedot eivät myöskään ole luonteeltaan hyvin henkilökohtaisia.

Kyseessä on kuitenkin laajamittainen käsittely, kun otetaan huomioon rekisteröityjen määrä. Ammattiliikenteessä toimivien työllisten määrä on useita tuhansia viimeisimmän tilastotiedon mukaan:

### Työlliset muuttujina Ammattiryhmä ja Vuosi

	2015
<b>31521 Isojen alusten päälliköt ja perämiehet (Taso 5)</b>	543
<b>31522 Pienten alusten päälliköt (Taso 5)</b>	400
<b>3153. Lentokapteenit ja -perämiehet (Taso 5)</b>	989
<b>8311. Veturinkuljettajat (Taso 5)</b>	382
<b>8322. Henkilö-, taksi- ja pakettiautonkuljettajat (Taso 5)</b>	16 591
<b>8331. Linja-auton- ja raitiovaunun kuljettajat (Taso 5)</b>	10 705
<b>8332. Kuorma-auton ja erikoisajoneuvojen kuljettajat (Taso 5)</b>	37 786

*Tilastokeskus 2015: Suomen virallinen tilasto. Työssäkäynti, verkkojulkaisu. Viitattu 10.4.2018.*

Taulukossa on vertailun vuoksi esitetty eri ammattiryhmiä. Nyt ehdotettu paikantamisvelvollisuus koskisi vain henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoavaa, rautatieliikennettä ja kaupunkiraideliikennettä. Lukujen osalta tulee kuitenkin ottaa huomioon, että paikantaminen kohdistuu kulkuvälineeseen eikä henkilöihin sinänsä. Siten luvut ovat vain suuntaa-antavia. Lisäksi ammattiryhmän 8322 osalta luku sisältää taksinkuljettajat, mutta ehdotettu sääntely ei koskisi takseja. Toiseksi kyseessä on työlliset Suomessa, joten luvut eivät kata esimerkiksi läpikulku- ja kabotaasiliikenteen kuseja.

Käsittely on laajamittaista myös, kun otetaan huomioon käsittelyn jatkuvuus sekä lain soveltaminen koko Suomen alueella. Lisäksi tietojen keruussa ja jakamisessa käytetään teknologisia ratkaisuja. Paikantaminen ja rajapintojen avaaminen eivät sinänsä ole uutta teknologiaa, mutta vastaavaa sääntelyä ei ole Suomessa ennen tehty. Näistä kahdesta syystä on perusteltua tehdä tietosuojan vaikutustenarviointi.

Nyt tehtävä arviointi muodostaa alustavan arvioinnin ehdotetun tietojenkäsittelyn vaikutuksista. Tietosuoja koskeva vaikutustenarviointi tehdään lähtökohtaisesti tarkastelemalla yhtä tiettyä käsittelytilannetta. Kuitenkin yleisen tietosuoja-asetuksen johdanto-osan 92 johdantokappaleen mukaan arviointi voidaan laatia laajemmasta näkökulmasta esimerkiksi silloin, kun useat rekisterinpitäjät aikovat ottaa käyttöön yhteisen sovelluksen tai käsittely-ympäristön kokonaista teollisuuden alaa tai segmenttiä tai jotakin laajalti käytettävää horisontaalista toimintoa varten. Ehdotettu sääntely asettaa toiminnan yleiset periaatteet, mutta yksityiskohdat jäävät toimijoiden määriteltäväksi rekisterinpitäjän asemassa. Rekisterinpitäjien tuleekin tarvittaessa tehdä tietosuojan vaikutustenarviointi omaksumistansa toimintatavoista ja käyttämistensä teknisistä ratkaisuista. Lisäksi niiden tulee tarvittaessa arvioida uudelleen tietojenkäsittelyn vaikutukset tietosuoja-asetuksen 35 artiklan 11 kohdan mukaisesti.

Jos käsittelytoimeen osallistuu yhteisrekisterinpitäjiä, niiden on tietosuojan vaikutustenarvioinnissa tarkasti määriteltävä kullekin erikseen kuuluvat velvollisuudet. Niiden laatimassa tietosuoja koskevassa vaikutustenarvioinnissa olisi määriteltävä, mikä osapuoli vastaa erilaisista riskien käsittelyyn ja rekisteröityjen oikeuksien ja vapauksien suojeluun suunnitelluista toimenpiteistä. (WP 248, s. 9.) Ehdotetun sääntelyn tarkoituksena

ei ole muodostaa rekisterinpitäjä–käsittelijä-suhteita tai yhteisrekisterinpitäjiä. Sitä vastoin jokainen tietoja käsittelevä olisi itsenäinen rekisterinpitäjä.

Yleisen tietosuojasetuksen 35 artiklan 7 kohdassa määritellään arvioinnin vähimmäisisältö. Arvioinnin on sisällettävä vähintään:

- järjestelmällinen kuvaus suunnitelluista käsittelytoimista, ja käsittelyn tarkoituksista, mukaan lukien tarvittaessa rekisterinpitäjän oikeutetut edut;
- arvio käsittelytoimien tarpeellisuudesta ja oikeasuhteisuudesta tarkoituksiin nähden;
- arvio 1 kohdassa tarkoitetuista rekisteröityjen oikeuksia ja vapauksia koskevista riskeistä; ja
- suunnitellut toimenpiteet riskeihin puuttumiseksi, mukaan lukien suoja- ja turvallisuustoimet ja mekanismit, joilla varmistetaan henkilötietojen suoja ja osoitetaan, että tätä asetusta on noudatettu ottaen huomioon rekisteröityjen ja muiden asianomaisten oikeudet ja oikeutetut edut.
- D-alakohdassa mainittuja suojatoimenpiteitä ei ole erikseen säädetty yleisessä tietosuojasetuksessa. Niitä voivat olla esimerkiksi:
  - toimenpiteet, joilla on jälkeenkäynnin mahdollista varmistaa ja todentaa kenen toimesta henkilötietoja on tallennettu, muutettu tai siirretty
  - toimenpiteet, joilla parannetaan henkilötietoja käsittelevän henkilöstön osaamista
  - tietosuojavastaavan nimittäminen
  - rekisterinpitäjän ja käsittelijän sisäiset toimenpiteet, joilla estetään pääsy henkilötietoihin
  - henkilötietojen pseudonymisointi
  - henkilötietojen salaaminen
- toimenpiteet, joilla käsittelyjärjestelmien ja henkilötietojen käsittelyyn liittyvien palveluiden jatkuva luottamuksellisuus, eheys, käytettävyys ja vikasietoisuus taataan, mukaan lukien kyky palauttaa nopeasti tietojen saatavuus ja pääsy tietoihin fyysisen tai teknisen vian sattuessa
- menettely, jolla testataan, tutkitaan ja arvioidaan säännöllisesti teknisten ja organisatoristen toimenpiteiden tehokkuutta tietojenkäsittelyn turvallisuuden varmistamiseksi
- erityiset menettelysäännöt, joilla varmistetaan tietosuojasetuksen ja tämän lain noudattaminen siirrettäessä henkilötietoja tai käsiteltäessä henkilötietoja muuhun tarkoitukseen
- tietosuojasetuksen 35 artiklan mukainen tietosuoja koskevan vaikutustenarvioinnin laatiminen
- muut tekniset, menettelylliset ja organisatoriset toimenpiteet.

Euroopan unionin tietosuojatyöryhmän ohjeeseen sisältyy lista vaikutustenarvioinnin hyväksymiskriteereistä (WP 248, s. 26). Arviointi perustuu tälle listaukselle.

*Käsittelyn kuvaus.* Henkilötietoja ovat kaikki tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön liittyvät tiedot. Ehdotetun paikantamista koskevan sääntelyn osalta mahdollisesti käsiteltävää henkilötietoa olisi sijaintitieto. Sijaintitieto on erikseen mainittu yleisen tietosuojasetuksen 4 artiklan 1 kohdan henkilötiedon määritelmässä. Nyt ehdotettavan sääntelyn osalta huomionarvoista kuitenkin on, ettei luonnollista henkilöä itseään paikannettaisi, vaan paikantaminen kohdistuisi kulkuvälineeseen. Henkilön yksilöivää tunnistetta ei tulisi tietojen minimoinnin periaatteen mukaisesti lähtökohtaisesti liittää sijaintitietoon (ks. analogisesti eCall-järjestelmän ja ajoneuvojen VIN-numeron osalta Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2006: Working document on data protection and privacy implications in eCall initiative (WP 125), s. 8). Näin ollen luonnollinen henkilö ei olisi suoraan yksilöitävissä, vaan mahdollinen tunnistaminen olisi välillistä. Tiedon oikeellisuus turvattaisiin siten, että paikantamisen olisi perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Rekisterinpitäjiä olisivat laissa säädetyt toimijat. Käsittelyperusteena olisi rekisterinpitäjän lakisääteinen velvollisuus eli yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta. Rekisteröityjä olisivat kuljetusvälineiden kuljettajat, mutta vain silloin kun heidät pystytään tunnistamaan sijaintitiedon perusteella. Määrällinen arvio potentiaalisista rekisteröidyistä on esitetty yllä olevassa taulukossa. Mahdollisia matkustajia tietojen kerääjä ei lähtökohtaisesti pysty tunnistamaan, joten matkustajat eivät olisi rekisteröityjä. Silloin kun tietojen kerääjä pystyy tunnistamaan matkustajat, on tietojen kerääjällä käytännössä oltava hallussaan jo muuta henkilötietoa, kuten henkilöliikenteen osalta matkustusoikeuden todentava lippu. Näiden käsittelyyn rekisterinpitäjällä on muu oikeusperuste eikä asia vaikuta nyt ehdotettuun käsittelyyn.

Tietojen säilytys olisi ajallisesti hyvin rajattua: tiedot olisi toimitettava reaaliaikaisen eikä tietoja saisi säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat. Näin ollen tietoja ei lähtökohtaisesti saisi tallettaa. Tämä koskee niin sijaintitietoja kuin mahdollisia suoria tunnisteita. Jos sijaintitietoa on tarve säilyttää pidempään, suorat tunnisteet tulisi kuitenkin poistaa tällaisessakin tapauksessa (ks. Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2011: Opinion Geolocation services on smart mobile devices (WP 185), s. 20). Samoin tietojen käyttötarkoitus olisi määritelty vain liikennejärjestelmän kannalta keskeisiin tarkoituksiin. Tietoja kerättäisiin liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädettäisiin erikseen.

Käytännössä keskeisin sijaintitiedon vastaanottajaryhmä olisi liikkumispalveluiden tarjoajat. Liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 1 §:ssä säädetään henkilöliikenteen liikkumispalveluiden olennaisten tietojen avaamisesta vapaasti käytettäväksi. Valtioneuvoston asetuksen liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017) 1 ja 2 §:ssä tarkennetaan tätä säännöstä. Henkilöiden kuljetuspalveluun liittyviä olennaisia tietoja ovat säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä mahdolliset tiedot liikennevälineiden reaaliaikaisesta liikkumisesta reitillään tai linkki palveluun, josta tiedot ovat saatavissa sekä muussa kuin säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä mahdollinen tieto saatavilla olevien liikennevälineiden sijainnista kartalla tai linkki palveluun, josta tiedot ovat saatavissa. Asetuksen esittelymuistion mukaan ensimmäinen tarkoittaa tilanteita, joissa liikennevälineellä on jonkinlainen ennalta määriteltä kulkureitti. Toinen tarkoittaa tietoa, jonka avulla palvelun käyttäjä voi esimerkiksi nähdä, onko lähistöllä käytettävissä vapaana olevia liikennevälineitä. Esimerkiksi ajossa olevasta taksista tietoa ei tarvitse näyttää. Asetus koskee vain olemassa olevia tietoja eli tietoja ei tarvitse sen perusteella kerätä. Asetuksen edellyttämiä tietoja varten ei myöskään tarvitse rakentaa erillistä tai uutta rajapintaa, jos tiedot ovat saatavissa muista edellytykset täyttävistä rajapinnoista.

Tulevaisuudessa mahdollinen vastaanottajaryhmä olisi liikenteen palveluista annetun lain II A osan 2 luvun mukaiset liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut. Tällaisia palveluita ei kuitenkaan vielä ole, mutta lain liikenteen palveluista on tarkoitus mahdollistaa niiden toiminta autonomisen liikenteen yleistyessä. Liikkumispalveluissa sijaintitieto voisi myös olla liikenteen palveluista annetun lain III osan 2 luvun 1 §:n mukaista olennaista tietoa. Tällaisen tiedon on oltava saatavissa avoimen rajapinnan kautta.

Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 2 luvussa säädetään liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinnasta. Näiden palvelujen tehokas tarjoaminen edellyttää ainoastaan hyvin rajoitettua määrää henkilötietojen käsittelyä. Suuri osa tiedoista on luonteeltaan sellaisia, että ne eivät sisällä henkilötietoja. Tällaisia ovat muun muassa väyliin ja niillä vallitseviin olosuhteisiin sekä sääolosuhteisiin liittyvät tiedot. Yhtenä tietojoukkona on kuitenkin tiedot liikennevälineen sijainnista, jos ne ovat olemassa. Luovutettavien tietojen määrä ja tyyppi riippuvat luovutustavasta. Vaikka lähtökohtaisesti henkilötietoja ei näissä palveluissa käsitellä, on lisävarmuudeksi säädetty tietojen luovuttamisessa avoimen rajapinnan kautta siitä, että avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että henkilötietojen suojaa ja liike- tai ammattisalaisuutta ei vaaranneta.

Nyt ehdotettu sääntely on teknologianeutraalia eli laissa ei säädetä menetelmää, jolla tietoja kerätään tai luovutetaan. Päätösvalta jää siis tietojen kerääjälle. Yleisessä tietosuoja-asetuksessa säädetyt oletusarvoisen ja sisäänrakennetun tietosuojan periaatteen mukaisesti tietojen kerääjän tulisi valita menetelmä, joka parhaiten turvaa yksilön oikeudet. Sama koskisi myös niitä toteutustapoja, joiden avulla tietoa luovutetaan eteenpäin. Käytännössä tietoa luovutettaisiin rajapintojen kautta.

*Käsittelyn tarpeellisuus ja oikeasuhtaisuus.* Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti loppuvuodesta 2017 yksityisen sektorin keräämää liikkumistietoa. Selvityksen tuloksena on, että yksityinen sektori tuottaa, käsittelee ja hyödyntää runsaasti liikkumistietoa eri toimialoilla. Liikkumistiedon merkitys liiketoiminnassa kasvaa tulevaisuudessa. Selkeästi eniten yritykset ovat valmiita maksamaan kunnossapitoon liittyvistä tiedoista ja esimerkiksi liukkaustiedoista, liikennetilanteen poikkeamatiedoista, reiteistä, aikatauluista ja liikkujien anonymisoidusta seurantatiedosta. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2017: Selvitys yksityisen sektorin käytössä olevista liikkumistiedoista.)



Selvityksen perustella sijaintitietoa kerätään jo nyt ammattiliikenteessä käytettävistä kulkuvälineistä melko kattavasti. Tietoa kerätään niin tieliikenteen kulkuvälineistä, kunnossapitokalustosta, rautatiekalustosta, lentokoneista ja aluksista. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2017: Yksityisen sektorin liikkumistiedon tietokartta, s. 11–14.) Selvityksen perusteella tiedon saatavuus, laatu ja teknologian yhteensopivuus nähdään haasteena tiedon laajemmassa hyödyntämisessä. Etenkin muuttuva ja tiukentuva tietosuojalainsäädäntö on useille toimijoille vielä tuntematonta ja siksi henkilötiedon hyödyntämisen ja jakamisen suhteen ollaan hyvin varovaisia. Toimijat toivovat julkisen sektorin toimien lisäävän uusia raakadatan lähteitä, lisäävän liiketoimintaedellytyksiä sekä edesauttavan tiedon standardoinnin vauhdittamisessa. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2017: Selvitys yksityisen sektorin käytössä olevista liikkumistiedoista.)

Sijaintitietojen käsittelylle on siis olemassa selkeä tarve. Jotta toimet olisivat oikeasuhtaisia, ehdotetaan tietojen keruuta ja luovuttamista kuitenkin ainoastaan liikennejärjestelmän kannalta keskeisiin tarkoituksiin. Sijaintitietoa ei saisi käyttää esimerkiksi puhtaan kaupallisiin tarkoituksiin eikä mainontaan (ks. analogisesti internetiin kytkettyjen laitteiden paikannuksen osalta Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2014: Opinion 8/2014 on the on Recent Developments on the Internet of Things (WP 223), s. 15–16). Tietoa ei saisi myöskään käyttää tai luovuttaa esimerkiksi liikenneerikkomusten ja -rikosten valvontaan (ks. analogisesti eCall-järjestelmän osalta WP 125, s. 8). Vaikka ehdotuksessa pyritään siihen, että henkilötietoja käsiteltäisiin vain poikkeuksellisesti, ei näissä poikkeustapauksissakaan voida katsoa kaupallinen intressin ylittävän yksilön oikeuden henkilötietojensa suojaan.

Nyt ehdotettuja käsittelytarkoituksia sitä vastoin puoltaa tärkeä yleinen etu, sillä liikennejärjestelmän sujuvuus ja toimivuus ovat keskeisiä yhteiskunnan jokapäiväisissä perustoiminnoissa. Kun autonominen liikenne alkaa yleistyä, tarvitaan ajoneuvojen sijaintitietoa varmistamaan liikenteen turvallisuus ja sujuvuus. Yleisesti autonominen ajoneuvojen konnektiviteettia tarvitaan, sillä pelkkä sensoriperusteinen autonominen ajaminen ei riitä varmistamaan toimivaa ja turvallista automaatiota.

Lisäksi oikeasuhtaisuutta turvaisivat säännöksen rajatut kohteet sekä säilytysajan rajoittaminen. Kohteiden osalta esimerkiksi yksityinen henkilöliikenne on kokonaan sääntelyn ulkopuolella. Koska autonominen ajaminen ei ole nykyistä laajempaa ja koska yksityisautoilu perustuu vielä henkilökohtaisten ajoneuvojen omistamiseen, yksityistä henkilöliikennettä ei ole oikeasuhtaista paikantaa. Tämä liikenne on määrältään ammattiliikennettä huomattavasti laajempaa ja yksityiset ajoneuvot ovat helpommin liitettävissä yksityiseen henkilöön. Lisäksi ammattiliikennettä harjoitetaan tyypillisesti yksityistä henkilöliikennettä raskaammalla kalustolla. Tällaisen kaluston paikantamiseen on siten painavimmat turvallisuusintressit kuin yksityisen liikenteen.

Rekisteröidyn oikeuksia ei ehdoteta muutettavaksi suhteessa yleiseen tietosuoja-asetukseen. Näin ollen rekisteröidyn oikeudet sekä rekisterinpitäjän velvollisuudet olisivat yleisen tietosuoja-asetuksen mukaiset. Toisaalta ehdotettu sääntely voisi edesauttaa paikantamisen läpinäkyvyyttä ja vahvistaa sitä kautta rekisteröityjen oikeuksia. Paikantaminen on teknologisesti nykyään verroittain helppoa ja edullista, joten sijaintitietoa kerätään jo nykyään erilaisin perustein.

Yksilöiden perusoikeuksien toteutumisen kannalta on kuitenkin olennaista, että paikantaminen tehdään ei vain laillisesti mutta myös läpinäkyvästi. Esimerkiksi Euroopan unionin tuomioistuin on todennut, että viestintäpalveluiden välitystietojen laajamittainen säilyttäminen ilman, että sähköisten viestintäpalvelujen käyttäjille ilmoitetaan siitä, voi aiheuttaa kyseisille ihmisille tunteen siitä, että heidän yksityiselämänsä on jatkuvan tarkkailun kohteena (yhdistetyt asiat C-203/15 ja C-698/15 Tele 2 Sverige (2016), kohta 100). Tällaista tilannetta ei saa muodostua liikenteen osalta, sillä liikkuminen on ihmisten perustarve ja -oikeus mutta turvallinen liikkuminen autonomisessa liikenteessä edellyttää paikantamista. Näiden intressien tasapainottaminen edellyttää paikantamiselta läpinäkyvyyttä. Ehdotettu sääntely jäsentää nykyisiä paikantamiskäytäntöjä, mikä antaa toimijoille luontevan mahdollisuuden tehdä yleisen tietosuoja-asetuksen 40 artiklan mukaisia käytännesääntöjä, joissa asetetaan tietojen käsittelyn periaatteet. Tällaiset käytännesäännöt voidaan myöhemmin ottaa huomioon tietosuoja koskevassa vaikutusten arvioinnissa yleisen tietosuoja-asetuksen 35 artiklan 8 kohdan mukaan.

*Riskien arviointi ja hallinta.* EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa on omaksuttu riskipohjainen lähestymistapa eli rekisterinpitäjän velvollisuuksien laajuus riippuu riskeistä. Rekisterinpitäjän on otettava huomioon käsittelyn luonne, laajuus, asiayhteys ja tarkoitukset sekä luonnollisten henkilöiden oikeuksiin ja vapauksiin kohdistuvat, todennäköisyydeltään ja vakavuudeltaan vaihtelevat riskit. Johdanto-osan 84 ja 90 perustelukappale koskevat tietosuojan vaikutustenarviointia, ja niiden mukaan riskien osalta tulisi arvioida riskin alkuperä, luonne, erityisluonne ja vakavuus.

Alkuperän osalta yleisen tietosuoja-asetuksen johdanto-osan 75 perustelukappaleen mukaan riskejä aiheutuu:

- henkilötietojen käsittelystä, joka voi aiheuttaa fyysisiä, aineellisia tai aineettomia vahinkoja, erityisesti jos käsittely saattaa johtaa syrjintään, identiteettivarkauteen tai petokseen, taloudellisiin menetyksiin, maineen vahingoittumiseen, salassapitovelvollisuuden alaisten henkilötietojen luottamuksellisuuden menetykseen, pseudonymisoinnin luvattomaan kumoutumiseen tai aiheuttaa muuta merkittävää taloudellista tai sosiaalista vahinkoa
- kun rekisteröidyiltä saatetaan evätä heidän oikeuksiaan ja vapauksiaan tai estää heitä valvomasta omia henkilötietojaan
- kun käsitellään sellaisia henkilötietoja, jotka koskevat rotua tai etnistä alkuperää, poliittisia mielipiteitä, uskonnollista tai filosofista vakaumusta ja ammattiliittoon kuulumista, tai käsitellään geneettisiä tietoja tai terveyttä ja seksuaalista käyttäytymistä tai rikostuomioita ja rikkomuksia tai niihin liittyviä turvaamistoimenpiteitä koskevia tietoja
- kun arvioidaan henkilökohtaisia ominaisuuksia, erityisesti jos kyseessä on henkilöprofiilin luomista tai käyttämistä varten suoritettu analyysi tai ennakointi työsuorituksesta, taloudellisesta tilanteesta, terveydestä, henkilökohtaisista mieltymyksistä tai kiinnostuksen kohteista, luotettavuudesta tai käyttäytymisestä, sijainnista tai liikkeistä
- kun käsitellään heikossa asemassa olevien luonnollisten henkilöiden, erityisesti lasten, henkilötietoja tai
- kun käsitellään suuria määriä henkilötietoja ja käsittely koskee suurta rekisteröityjen määrää.

Riskejä voi syntyä tietojen laittomasta pääsystä, tietojen asiattomasta muuttamisesta sekä tietojen katoamisesta.

Nyt ehdotettavassa sijaintitietojen keruussa ei ole edellä kuvatun tavoin kyse arkaluontoisesta tiedosta eikä muutoin hyvin henkilökohtaisesta tiedosta. Seuranta ei ole kohdistu jatkuvasti ihmiseen, kuten on esimerkiksi matkapuhelinlaitteiden seurannassa (vrt. riskien kuvaus WP 185, s. 7). Tietoa ei myöskään kerätä arviointi- tai pisteytystarkoituksiin eikä rekisteröityjen yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisia oikeuksia rajoiteta. Nyt ehdotettavan sijaintitietojen osalta merkittävin riski syntyykin siitä, että käsittely koskee suurta rekisteröityjen määrää.

Tätä riskiä pienennetään ensinnäkin sillä, että oikeus ja velvollisuus kerätä sijaintitietoja olisi rajattu. Tietoja keräisivät tieliikenteessä henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoavat tai niiden edustajat. Riski olisi suurin juuri maantieliikenteessä, koska siinä yhteys kuluvälineen ja kuljettajan välillä on kaikkein suurin. Liikennevälineiden paikannus rautatie-, meri- ja ilmailiikenteessä on jo nyt yleistä eikä niissä ole yhtä vahvaa liittyntää henkilötietojen suojaan.

Toimijoiden itsensä väärinkäytösmahdollisuuksia vähentää näille asetetut laatuvaatimukset sekä valvonta. Ensinnäkin lupaedellytyksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvussa tieliikenteessä, 2 luvussa kansainvälisissä tiekuljetuksissa, 5 luvussa rautatieliikenteessä, 6 luvussa kaupunkiraideliikenteessä ja 12 luvussa luvanvaraisessa lentotoiminnassa. Vaatimukseen kuuluu muun muassa toimijan hyvämaineisuus. Meriliikenteessä sääntely on perinteisesti vähäisempää merten vapauden periaatteen takia. Toiseksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista säädetään omissa laeissaan. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelusta säädetään liikenteen palveluista annetun lain II A osassa. Osan 3 §:ssä asetetaan palveluntarjoajaan kohdistuvia vaatimuksia ja 5 §:ssä tietoturva vaatimuksia. Lennonvarmistuspalvelujen järjestämisestä säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 550/2004 (palveluntarjonta-asetus). Alusliikennepalvelun järjestämisestä säädetään alusliikennepalvelulaissa (623/2005) ja rataverkon liikenteenohjauksesta rautatielaissa (304/2011). Kolmanneksi liikenteen turvallisuusvirasto on liikenteen palveluista annetun lain yleinen valvontaviranomainen, joka valvoo toimijoita.

Riskiä pienennettäisiin toiseksi sillä, että lähtökohtaisesti sijaintitietoon ei tule henkilötietojen käsittelyn minimoinnin periaatteen mukaisesti liittää henkilön yksilöiviä tietoja, ellei se ole välttämätöntä. Esimerkiksi rekisteritunnusta ei siten tulisi oletusarvoisesti liittää sijaintitietoon.

Henkilö voi kuitenkin olla välillisesti tunnistettavissa, vaikka henkilön suoraan yksilöivää tunnistetta ei olisi. Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on jo vuonna 2007 todennut, että GPS-tiedot voivat olla henkilötietoja, vaikka seurannassa olisi auto eikä henkilö itsessään (Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2007: Opinion 4/2007 (WP 136), s. 11). Tunnistamisessa on otettava huomioon kaikki keinot, joita joko rekisterinpitäjä tai muu henkilö voi kohtuullisen todennäköisesti käyttää. Kohtuullisiksi keinoiksi on katsottu esimerkiksi verkkosivuilla käynti tai puhelinsoitto. Pelkkä hypoteettinen mahdollisuus tunnistamiseen ei kuitenkaan riitä. Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että kohtuullinen toimenpide ei ole kyseessä silloin, ”kun rekisteröidyn tunnistaminen on kielletty laissa tai kun se ei ole käytännössä toteutettavissa esimerkiksi siitä syystä, että se veisi suhteettomasti aikaa ja aiheuttaisi suhteettomasti kustannuksia ja työtä, minkä seurauksena tunnistamisen riski näyttäytyy käytännössä merkityksettömänä” (asia C-582/14 Breyer (2016), kohta 46).

Käytännössä sijaintitiedon kerääjällä on suurin mahdollisuus tunnistaa luonnollinen henkilö sijaintitiedon perusteella. Ehdotuksessa sijaintitietoja kerättäisiin ammattiliikenteestä. Siihen liittyy usein ennalta suunniteltuja reittejä ja työvuorolistoja, joiden avulla henkilön yksilöiminen on mahdollista. Tietojen kerääjän tulisi oletusarvoisen ja sisäänrakennetun tietosuojan ja turvan periaatteen mukaisesti varmistaa asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimet siitä, että tietoihin on pääsy vain niihin oikeutetuilla henkilöillä ja ettei sen palveluksessa oleva henkilöstö käytä tietoja väärin. Nyt ehdotettu sääntely koskee vain tiedon keräämistä säädettyihin tarkoituksiin. Tiedon muuhun käsittelyyn tarvitaan muu henkilötietolainsäädännön mukainen peruste.

Toinen riski syntyy ulkopuolisten tekemistä väärinkäytöksistä. Ulkopuolisten mahdollisten väärinkäyttäjien on kuitenkin vaikeampi tunnistaa luonnollista henkilöä kuin tietojen kerääjän. Vaikka ulkopuoliset pääsisivät käsiksi sijaintitietoon, heillä ei ole samoja lisätietoja käytettävissään kuin tietojen kerääjällä. Käytännössä tunnistamisen riski syntyy siitä, jos yksittäiset sijaintitiedot pystytään yhdistämään reittitiedoksi. OECD:n alaisen International Transport Forumin tutkimuksessa viitataan MIT-yliopiston tutkimukseen, jossa analysoitiin 1,5 miljoonan puhelinliittymienhaltijan dataa 15 kuukauden ajalta. Käyttäjistä 95 %:: voitiin tunnistaa, kun tietoja saatiin neljästä pisteestä yhden tunnin sisällä. (International Transport Forum 2015: Big Data and Transport. Understanding and assessing options, s. 51; ks. myös Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2014: Opinion 05/2014 on Anonymisation Techniques (WP 216), s. 23 ja 31- 33.) Tämä osoittaa sen, että jopa ajallisesti ja määrällisesti hyvin rajattu reittitieto voi mahdollistaa henkilön tunnistamisen. Reittitieto voi kertoa henkilön käyttäytymisestä, tottumuksista tai terveydentilasta esimerkiksi pysähdyspaikkojen kautta, minkä takia riski henkilön yksityisyydelle voi olla suuri.

Keskeistä on siis ehkäistä sitä, ettei sijaintitiedosta muodostu reittitietoa. Reittitieto mahdollistaa henkilön yksilöimisen helpommin kuin pistemäinen sijaintitieto. Tämän takia ehdotetaan säädettäväksi, että tiedot olisi toimitettava reaaliaikaisena eikä niitä saisi tallentaa. Näin niitä ei myöskään voisi yhdistää muuhun aineistoon, sillä tietoaineistojen yhdistäminen lisää tunnistamisen riskiä.

Reittitiedon perusteella voi olla mahdollista tehdä päätelmiä arkaluontoisista tiedoista, esimerkiksi terveydentilasta tai uskonnollisesta vakaumuksesta (WP 185, s. 7). Nyt ehdotettu paikantaminen kohdistuu kuitenkin ammattiliikenteeseen. Näin ollen on epätodennäköistä, että tällaisia päätelmiä pystyttäisiin tekemään. Näin voisi olla siinä poikkeuksellisessa tilanteessa, että tieliikenteen kulkuneuvoa käytetään yksityisajoon. Tällainen tilanne tulee kyseen lähinnä yhden hengen yrityksissä. Tällaisessa tapauksessa henkilö kerää kuitenkin tietoa omasta liikkumisestaan, joten hänellä asianmukainen mahdollisuus ottaa paikannus pois päältä.

Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on käsitellyt älyliikenteeseen liittyviä tietosuojariskejä. Ensinnäkin älyliikenteessä kerätään sijainnin ja ajotavan kaltaisia tietoja, joita ei ole ennen kerätty. Lisäksi ne ovat entistä laajemmin saatavilla muille tiekäyttäjille. Toinen riski on läpinäkyvyyden puute. Kolmas riski liittyy siihen, että sijaintitieto on houkuttelevaa aineistoa profilointiin. Neljänneksi riskinä on se, että julkisen valta haluaisi hiljalleen laajentaa tietojen käyttötarkoitusta. (Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2017: Opinion 03/2017 on Processing personal data in the context of Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) (WP 252), s. 8 - 9.) Euroopan tietosuojavaltuutettu taas on painottanut muun muassa asianmukaista oikeusperustetta, käytönoton läpinäkyvyyttä sekä sisäänrakennettua ja oletusarvoista tietosuojaa. (Euroopan tietosuojavaltuutettu 2010: Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto komission tiedonannosta ”Toimintasuunnitelma älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottamiseksi Euroopassa” ja siihen liittyvästä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieliikennealan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 2010/C 47/02).

Nyt ehdotettava käsittely koskee pelkkää liikennevälineen sijaintitietoa. Toisin kuin tietosuojatyöryhmän lausuttavana olleessa älyliikennesovellutuksissa, muuta ajamiseen liittyvää tietoa ei käsiteltäisi. Lisäksi lausuttavana olleessa järjestelmässä tiedot lähetettiin kaikille lähistön ajoneuvoille. Nyt tietoihin oikeutettu piiri on huomattavasti tarkemmin rajattu. Toiseksi läpinäkyvyyttä on käsitelty edellä ja sitä parantaisi edelleen esimer-

kiksi käytännesääntöjen luominen. Kolmanneksi profilointiin liittyvät riskit minimoitaisiin siten, että analysoitavissa olevia tietokantoja ei muodostuisi, sillä tietoja tulisi käsitellä vain reaaliaikaisesti. Neljänneksi käyttötarkoitus on rajattu. Tietoja saa käyttää vain käyttötarkoitussidonnaisuuden periaatteen mukaisesti ja sen kanssa yhteensopiviin tarkoituksiin. Muu käyttö edellyttäisi lakitasoista säännöstä.

Tietojen katoaminen tai muuttaminen eivät olisi riskitekijöitä rekisteröityjen oikeuksille. Ne eivät vaikuttaisi haitallisesti rekisteröityjen oikeuksiin, sillä tietoja ei ylipäänsä ole tarkoitus säilyttää.

Riskien todennäköisyyden osalta voidaan todeta, että sijaintitietoa kerätään jo nyt ammattiliikenteessä käytettävistä kulkuvälineistä melko kattavasti. Tietoa kerätään niin tieliikenteen kulkuvälineistä, kunnossapitoluostosta, rautatiekalustosta, lentokoneista ja aluksista. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 20/2017: Yksityisen sektorin liikkumistiedon tietokartta, s. 11–14.) Näin ollen keräysvelvollisuus itsessään ei loisi täysin uudenlaista tilannetta, joka toisi mukanaan uusia riskejä. Sitä vastoin olemassa olevia riskejä voitaisiin mahdollisesti hallita paremmin, kun nyt tehtävää tietojen käsittelyä jäsennettäisiin.

Tietoon ei ole tullut tietoturvaloukkauksia, joiden takia sijaintitietoa olisi paljastunut ulkopuolisille. Luonnollisten henkilöiden yksityisyyden suojaan ovat kuitenkin vaikuttaneet tapaukset, joissa seuranta on jatkunut ammatillisen toiminnan ulkopuolelle. Tätä voidaankin pitää todennäköisimpänä uhkana henkilötietojen suojalle. Kyseessä on yksittäisen henkilöön oikeuksiin vaikuttava tapahtuma, mikä ei ole riskinhallinnan näkökulmasta yhtä vakavaa kuin suuren henkilökunnan tietojen paljastuminen. Tätä riskiä voidaan hallita sillä, että käytetään laitteita, jotka ovat toiminnassa vain ajallisesti tai maantieteellisesti rajatulla alueella. Ehdotettu sääntely on teknologianeutraalia, joten tietojen kerääjän tulisi valita menetelmä, joka parhaiten turvaa yksilön oikeudet. Tiedon oikeellisuuden varmistamiseksi säädettäisiin kuitenkin lähtökohdaksi, että paikantamisen olisi perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Riskien hallinnan yhteenvedona voidaan esittää seuraavat toimet:

- oikeus ja velvollisuus kerätä tietoja koskee vain määriteltyjä toimijoita
- sijaintitietoa kerätään kalustosta eikä yksilöstä sinänsä ja myös paikantaminen tulisi sitoa kaluston käyttöön
- kerättävään sijaintitietoon ei lähtökohtaisesti liitetä yksilön tunnistamisen mahdollistavia tietoja.
- keräämiseen oikeutetut tahot on määritelty. Muuhun tietojen käsittelyyn on oltava tietosuojalainsäädännön mukainen peruste
- tiedot kerättäisiin reaaliaikaisena eikä niitä saisi tallentaa, mikä estää reittitiedon muodostumista.

Suojatoimenpiteistä huolimatta riskiä ei voida täysin poistaa. Riski arvioidaan kuitenkin sen verran hallittavaksi, ettei ehdotus tarkoita puuttumista henkilötietojen suojan, yksityisyydensuojan tai liikkumisvapauden ydinalueelle. Sijaintitietojen kerääjien tulisi kuitenkin toteuttaa oma tietosuojan vaikutusten arviointi ja toteuttaa asianmukaiset suojatoimet ennen käsittelyä.

## 5 Asian valmistelu

### 5.1 Valmisteluvaiheet ja –aineisto

Tavaraliikenteen digitalisaatiota koskevat ehdotukset perustuvat valtioneuvoston periaatepäätökseen kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta, joka hyväksyttiin valtioneuvostossa 28.3.2018. Kehittämissuunnitelman laatiminen on osa pääministeri Sipilän hallituksen digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentamista koskevaa kärkihanketta.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 2017 avoimen logistiikan digitalisaatioverkoston toiminnan tukemaan kehittämissuunnitelman laatimista, sekä edistämään sovittujen toimenpiteiden toteuttamista. Valtioneuvoston periaatepäätöstä valmisteltiin yhteensä kolmessa avoimessa työpajassa, johon osallistui keskimäärin 50 toimijaa yksityiseltä ja julkiselta sektorilta.

### 5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

[Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

### 5.3 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja tieliikennettä. Tieliikenteen kuljettajien ammattipätevyyttä koskevat säännökset kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Laivaväen pätevyudet kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 20 kohdan nojalla postipalvelut kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaalla on voimassa oma postilainsäädäntö, 29 päivänä kesäkuuta 2007 annettu Landskapslag on postjänster.

### 5.4 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnassa ovat käsiteltävinä hallituksen esitykset HE 34/2018 vp ja 61/2018 vp, joilla lisättäisiin säännöksiä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Esitysten hyväksyminen eduskunnassa vaikuttaa muun muassa lain uudelleen numerointiin.

#### *Tavaraliikenteen digitalisaatio*

Tavaraliikenteen digitalisaation kannalta keskeistä on edistää sähköisten rahtikirjojen käyttämistä. Kun rahtitiedot ovat koneluettavassa muodossa, pystytään tietoa hyödyntämään paremmin kuljetusketjussa ja siihen liittyvissä toiminnoissa. Sähköisten rahtikirjojen käyttämistä tiekuljetuksissa koskee yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (SopS 48–50/73) tehty sähköistä rahtikirjaa koskevaa lisäpöytäkirja. Samaan aikaan tämän hallituksen esityksen kanssa annetaan hallituksen esitys Suomen liittymisestä kyseiseen lisäpöytäkirjaan. Voimaansaattaminen tehtäisiin asiasisältöisellä lailla muuttamalla tiekuljetussopimuslakia (345/1979).

#### *Varautuminen*

Valmisteilla oleva raideliikennelakia koskeva hallituksen esitys (xx/2018 vp) sisältää muutosehdotuksia myös liikenteen palveluista annettuun lakiin. Esityksessä ehdotetaan muutoksia liikenteen palveluista annetun lain rautatieliikenteen ja raideliikenteen varautumista koskeviin pykäliin (II osa, 5 luvun 6 § j 6 luvun 8 §) sekä hankintamenettelyjä koskevaan pykälään (III osa 3 luvun 1 §), joihin molempiin ehdotettaisiin lisättäväksi EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanon edellyttämä uusi momentti. Lisäksi raideliikennelain varautumispykälän muotoilussa ehdotetaan samankaltaisia täsmentäviä muutoksia kuin tällä hallituksen esityksellä ehdotetaan liikenteen palveluista annetun lain ja ilmailulain varautumissäädöksiin.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

II osa 1 luku: Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

**16 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin tieliikenteessä.* Pykälässä säädettäisiin varautumisesta poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin tieliikenteessä. Kyseessä olisi uusi velvoite sellaisille luvanvaraisen maantieliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajille, joilla on liikennekäytössä vähintään 15 linja-autoa taikka ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, joiden suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa.

Pykälässä säädettäisiin toimijalle velvollisuus varautua poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin, ja huolehtia siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Tämä osa velvoitetta olisi yhdenmukainen myös rautatie- ja raideliikenteen harjoittajien varautumisvelvoitteen kanssa.

Toimija velvoitettaisiin arvioimaan toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistumaan toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Riskienhallintaprosessin ensimmäinen vaihe olisi toimintavarmuusuhkien tunnistaminen ja toinen niiden aiheuttamien riskien arviointi. Tämä tarkoittaisi sen arvioimista, millaisia seurauksia kukin tunnistettu uhka voisi aiheuttaa ja miten todennäköistä uhan aiheuttaman riskin toteutuminen olisi. Tällöin organisaation riskienhallintatyö voitaisiin tehokkaasti kohdentaa ja siten ennaltaehkäistä erilaisia häiriötilanteita, jotka voisivat aiheuttaa merkittäviä toimintahäiriöitä tai liiketoiminnan keskeytymisiä. Riskiarvio edellyttäisi lähtötietona yrityksen oman toiminnan kuvausta sekä liiketoiminnan kannalta kriittisten toimintojen tunnistamista keskinäisine kytkentöineen ja tärkeysjärjestyksineen, huomioiden organisaation riskinsietokyky ja toimintaympäristön olosuhteet, mukaan lukien turvallisuustilanne.

Valmiussuunnittelu voisi tarkoittaa toimijan oman toiminnan jatkuvuuden lisäksi myös toimijan asiakkailleen tarjoaman palvelun jatkuvuuden varmistamista ja siihen liittyvää ennakkosuunnittelua. Valmiussuunnitelman osalta tavoite olisi, että se ohjaisi ja hyödyttäisi toimijan jokapäiväistä toimintaa. Valmiussuunnitelma voisi sisältää esimerkiksi seuraavia asiakokonaisuuksia: toiminnan kuvaus normaalioloissa; poikkeusolojen vaikutukset toimintaan; varautumisen ja valmiussuunnittelun vastuut ja organisointi; toimintavarmuusuhkat ja -riskit; ja toimenpiteet riskien hallitsemiseksi. Kuljetuslogistiikan palveluketjujen pidentyessä hyödynnetään maantieliikenteessä myös ulkoistamista ja alihankintoja. Varautumisvelvollisen maantieliikenteen harjoittajan olisi myös otettava huomioon ulkoistusten ja alihankintojen merkitys valmiussuunnittelussaan. Valmiussuunnittelussa tulee huomioida myös muu yhteistoiminta sidosryhmien, alihankkijoiden ja kumppaneiden kanssa.

Toimijat velvoitettaisiin siten lähinnä niitä itseään hyödyttävään valmiussuunnitteluun. Toiminnan harjoittajat osaisivat itse parhaiten arvioida toimintansa riskit ja kohdistaa siten toimintansa jatkuvuutta edistävää valmiussuunnittelua kriittiseen toimintansa osaan. Velvoite olisi suhteellisen kevyt eikä aiheuttaisi kohtuuttomia kustannuksia toimijoille tai valvovana viranomaisena toimivalle Liikenteen turvallisuusvirastolle, jolla olisi liikennepalvelulain yleisen tiedonsaantipykälän mukaisesti oikeus saada tarvittaessa tietoa toimijoiden valmiussuunnittelusta.

Varautumisvelvollisuus ei lähtökohtaisesti koskisi taksiliikennettä, jonka asema liikennejärjestelmän varautumiskentässä olisi parempi arvioida vasta myöhemmässä vaiheessa, kun taksiliikenneala on asettunut uuteen muotoonsa sitä koskevien merkittävien sääntelymuutoksien voimaantulon jälkeen.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettuun valmiussuunnittelusta varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamiseksi. Määräyksenantovaltuuden säätämällä varmistettaisiin velvoitteen yhdenmukainen täytäntöönpano sekä tarjottaisiin toimijoille tekniset ohjeet valmiussuunnittelunsa tueksi. Virastotason määräyksenantovaltuus olisi erityisen

tarpeellinen uudelle, maantieliikenteen monilukuisia toimijoita käsittävälle varautumissäännökselle, jonka tehokas täytäntöönpano edellyttäisi valmiussuunnittelua tarkentavaa teknistä normitusta. Alemmanasteista sääntelyä koskeva sääntely ehdotetaan yhdenmukaistettavan määräystasolle myös lain muissa varautumista koskevissa pykälissä.

**17 §. Paikantamisvelvollisuus tieliikenteessä.** Ehdotetussa uudessa pykälässä asetettaisiin ajoneuvon paikantamisvelvoite tieliikenteessä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoille. Paikantamisvelvoite kohdistuisi ajoneuvoon, eikä esimerkiksi kuljettajaan. Paikantamista ei myöskään edellytetä silloin, kun samaa ajoneuvoa käytetään vapaa-ajan ajossa. Teknologioita, joihin paikantaminen perustuisi, ei määriteltäisi teknologia-neutraaliuden periaatteen mukaisesti. Käytettävältä teknologialta edellytettäisiin kuitenkin *1 momentissa*, että se on luotettavuudeltaan vähintään satelliittipaikantamisen tasoista. Voi olla, että jatkossa automaattoajaminen edellyttää tätäkin tehokkaampia menetelmiä, etenkin kun pelkällä satelliittipaikantamisella on rajoituksensa varsinkin pohjoisilla leveysasteilla.

Paikantamisvelvollisuuden asettamisella pyritään valmistautumaan siihen, että sijaintia koskeva tieto tulee olemaan liikenteessä ja etenkin automaattiliikenteessä keskeinen tieto, jota tarvitaan muun muassa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen. Ehdotus ei muuta nykytilaa kovinkaan suuresti, sillä raskaassa ammattiliikenteessä ajoneuvojen paikantaminen on jo yleistä toimijan omia tarpeita varten. Säännöksellä kuitenkin varmistetaan tiedon kattava olemassaolo sektorin toimijoiden piirissä.

Ehdotetussa *2 momentissa* käytettäisiin termiä ”käsittelä”, joka vielä toistaiseksi voimassa olevan henkilötietolain määritelmien sekä Euroopan unionin yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisesti sisältää laajasti kaikki tiedolle tehtävät toimenpiteet keräämisestä luovuttamiseen. Kuitenkin *momentissa* todettaisiin selkeästi, että kun kysymys olisi velvollisuudesta luovuttaa tietoa, säädettäisiin siitä erikseen. On todennäköistä, että tietojen luovuttaminen esimerkiksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajalle on välttämätöntä jollakin aikavälillä. Toistaiseksi luovuttamista koskee kuitenkin ainoastaan henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajia liikkumispalveluita koskevan olennaisten tietojen asetuksen (643/2017) nojalla. Asetuksen 2 §:n 15 kohdan mukaan henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan on annettava avoimena datana tieto säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä tiedot liikennevälineiden reaaliaikaisesta liikkumisesta reitillään, jos tällainen tieto on olemassa, tai linkki palveluun, josta tiedot ovat saatavissa. Saman pykälän 16 kohdan mukaan muussa kuin säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä on annettava tieto saatavilla olevien liikennevälineiden sijainnista kartalla, jos tällainen tieto on olemassa, tai linkki palveluun, josta tiedot ovat saatavissa. Tietoa ei siis tarvitse antaa esimerkiksi ajossa olevasta taksista. Sääntely ei myöskään edellytä liikennevälineiden tunnistetietojen antamista.

Ehdotetussa *2 momentissa* viitataan myös muun lainsäädännön vaatimuksiin, jotka paikantamista tehtäessä voi olla tarpeen huomioida. Tällaisia vaatimuksia tulee muun muassa työelämän tietosuojalaista.

Ehdotetussa *3 momentissa* rajoitettaisiin tietojen käsittelyaikaa. Lähtökohtana on, että myös jatkossa ajoneuvojen sijaintitieto on tarpeellinen nimenomaan reaaliaikaisena. Sen jälkeen, kun ajoneuvo on ohittanut tietyn pisteen, tiedolla ei enää ole arvoa esimerkiksi liikenteen turvallisuuden tai sujuvuuden kannalta. Tietojen käsittelyaikaa rajoittamalla pyritään estämään sitä, että tietoja voitaisiin käyttää henkilön seuraamiseen.

Ehdotuksen lähtökohtana on, että henkilötietoja käsiteltäisiin mahdollisimman vähän. Koska sijaintia koskeva tieto voi kuitenkin liittyä tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön, voi henkilötietoja joutua käsittelemään. Siltä osin kuin henkilötietoja käsitellään, sovellettavat säännökset tulevat pääosin suoraan EU:n yleisestä tietosuoja-asetuksesta. Vaikka kyseessä on EU-asetus, on siinä varsin paljon direktiivinomaista kansallista liikkumavaraa. Henkilötietojen käsittelystä voidaan säätää kansallisesti vain tämän liikkumavaran puitteissa.

Kansallista liikkumavaraa käytettäisiin käsittelyperusteen luomiseksi sekä asianmukaisten suojatoimenpiteiden varmistamiseksi. Tällainen sääntely on välttämätöntä kansallisen liikkumavaran käyttämistä. Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä on suosittelut erityissääntelyyn perustuvaa käsittelyperustetta älyliikennettä koskevassa lausunnossaan. Erityisiä suojatoimenpiteitä tarvitaan, sillä tietosuojatyöryhmän mukaan tällainen

sääntely ei saa mahdollistaa kaiken kattavaa henkilötietojen keruuta ja käsittelyä. Säännöksen ala tulee arvioida asianmukaisesti ja se tulee osoittaa suhteelliseksi sekä välttämättömäksi demokraattisessa yhteiskunnassa. (Euroopan unionin tietosuojatyöryhmä 2017: Opinion 03/2017 on Processing personal data in the context of Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS), s. 9.) Muutoin liikkumavaraa ei käytettäisi, jotta sääntelyn olisi linjassa EU-tason harmonisointipyrkimyksen sekä perustuslakivaliokunnan tuoreen käytännön kanssa. Käsittelyperusteena olisi rekisterinpitäjän lakisääteinen velvollisuus (yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta). Kansallinen liikkumavara sen osalta perustuu asetuksen 6 artiklan 3 kohtaan.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan c alakohdan mukaisesta käsittelyperusteesta on säädetävä joko unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä. Samalla on määriteltävä käsittelyn tarkoitus. Lisäksi voi olla erityisiä säännöksiä, joilla mukautetaan yleisen tietosuoja-asetuksen sääntöjen soveltamista. Tällaiset säännökset voivat koskea muun muassa yleisiä edellytyksiä, jotka koskevat rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta; käsiteltävien tietojen tyyppiä; asianomaisia rekisteröityjä; yhteisöjä joille ja tarkoituksia joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa; käyttötarkoitussidonnaisuutta; säilytysaikoja; sekä käsittelytoimia ja -menettelyjä, mukaan lukien laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitetut toimenpiteet, kuten toimenpiteet muita IX luvussa esitetyjä erityisiä tietojenkäsittelytilanteita varten. Unionin oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja oltava oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.

Käsittelyn tarkoituksena olisi kerätä sijaintitietoa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen ovat yleisen edun mukaisia tavoitteita. Samoin on yleisen edun mukaista kehittää liikennejärjestelmää entistä toimivammaksi. Oikeasuhtaisuus turvattaisiin ensinnäkin sillä, että henkilötietoja saisi käsitellä vain silloin, kun se on tarpeellista. Tämä seuraa jo tietojen minimionnin peruseriaatteesta. Tietojen käyttötarkoitus olisi rajattu. Lisäksi oikeasuhtaisuutta turvaisivat säännöksen rajatut kohteet sekä säilytysajan rajoittaminen. Rekisteröidyn yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisia oikeuksia ei rajoitettaisi. Käsittelyn oikeasuhtaisuutta käsitellään tarkemmin vaikutusarviojaksoon sisältyvässä alustavassa tietosuojan vaikutustenarvioinnissa.

II osa 3 luku: Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

**3 §. Kuorma- ja linja-auton kuljettajaa koskevat vaatimukset.** Pykälän 3 momentti erotettaisiin 4 §:ksi ja 1 momentti jaettaisiin soveltamisen selkeyttämiseksi *1 ja 3 momentiksi*. Pykälän 3 momentin mukaisesti ammattipätevyysnäkökohtia sovellettaisiin nykyisen 1 momentin mukaisesti myös muihin ajoneuvoihin, jos niiden kuljettamiseksi vaadittaisiin kuorma-auton tai linja-auton ajokortti. Momentin mukaan kysymyksessä voisi olla traktori tai muu ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä ja vaatimukset voivat määräytyä kansallisten tai EU:n vaatimusten perusteella. EU:n lainsäädännössä ei säännellä traktorin ajokorttivaatimuksia, mistä syystä traktorin ajokorttivaatimukset ovat kansallisia. Kansallisesti vaaditaan kuorma-auton ajokortti traktorin kuljettamiseen, jos sen kokonaismassa ylittää 3 500 kiloa ja rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa. EU:n lainsäädännön mukaisesti vaatimuksen on kuorma-auton ajokortti, jos henkilöauton kokonaismassa ylittää 3 500 kiloa, sillä B-luokan ajokortilla voidaan kuljettaa vain sellaista ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kiloa. Tällaisen B-luokan auton ja perävaunun yhdistelmä nousee EU:n lainsäädännön mukaisesti kuorma-autovetoista yhdistelmäkorttia edellyttävään C1E-luokkaan, jos perävaunun kokonaismassa ylittää 3 500 kiloa ja koko yhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kiloa. Kaikissa tapauksissa henkilöautossa voi olla tilaa enintään kahdeksalle matkustajalle kuljettajan lisäksi. Jos ajoneuvossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle, ajoneuvon kuljettaminen edellyttää linja-auton ajokorttia. Kuljettaessa kuorma-autoa yksityisesti ilman kaupallista tarkoitusta ei ammattipätevyyttä vaadita, kun taas linja-auton kuljettaminen on tiukempien vaatimusten alaista 4 §:n 7 kohdan mukaisesti.

**4 §. Poikkeukset ammattipätevyysvaatimuksesta.** Ammattipätevyysvaatimusten poikkeuksia koskevat säännökset siirrettäisiin 3 §:n 3 momentista niitä muuttamatta.

**5 §. Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys.** Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät vaihtoehtoiset tavat perustason ammattipätevyuden saavuttamiseksi. Nykyisen koulutusvaatimuksen rinnalle otettaisiin käyt-



töön myös direktiivin mukainen käytäntöä ja teoriaa mittaava koevaihtoehto. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen, johon sisältyy teoriakoe, lisäksi perustason ammattipätevyys voitaisiin saavuttaa suorittamalla perustason ammattipätevyyskokee. Perustason ammattipätevyyskokeen suorittaminen vastaisi 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutusta siinä, että ammattipätevyuden suorittavaan voitaisiin soveltaa alempia ikävaatimuksia. Tämä edellyttäisi kuitenkin määräkestoisessa ammatillisessa koulutuksessa oloa.

Pykälän 2 momentissa huomioitaisiin mahdollisuus vaihtoehtoisten suoritusmallien käyttöön. Kummassakin tapauksessa olisi kysymys samasta osaamisesta ja direktiivissä luetellut oppiaineet muodostaisivat myös koevaihtoehdossa osaamisen perustan. Ammattipätevyysvaatimusten sisältö ja tavoite vastaisivat asiallisesti nykyistä sääntelyä.

Pykälän 3 momenttiin ei ehdoteta muutoksia. Momentissa tarkoitettu koulutus olisi toteutettavissa molempien vaihtoehtojen yhteydessä perustason ammattipätevyyttä suoritettaessa.

Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin kysymyksessä olevan perustason ammattipätevyuden suorittaminen, koska jatkokoulutuksen suorituspaikan määräytymisestä säädetään erikseen. Asiallisesti säännös olisi ennallaan.

Pykälän 5 momenttia tarkistettaisiin vaihtoehtoisten mallien käyttöönoton johdosta. Momenttiin sisällytettäisiin myös valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella säännökset ammattipätevyysdirektiivin 4 artiklassa tarkoitettujen saavutettujen oikeuksien huomioon ottamisesta. Perustason ammattipätevyuden suorittamista ei vaadita silloin, jos henkilöllä on ollut kyseistä kuljetusmuotoa vastaava raskaan kaluston ajokortti ammattipätevyysäännösten voimaan tullessa. Asetukseen olisi tarpeen sisällyttää säännökset, jotka sisältyivät ammattipätevyyslain siirtymäsäännöksiin. Sääntely olisi edelleen tarpeen, koska kysymyksessä voisi olla esimerkiksi henkilö, joka ei ole tähän asti suorittanut ammattipätevyyttä edellyttäviä kuljetuksia. Ammattipätevyuden voimaan saattaminen edellyttäisi tällöin jatkokoulutuksen suorittamista, koska jatkokoulutusvaatimukset koskevat myös näitä kuljettajia. Ammattipätevyys olisi 1 momentin mukaisesti suoritettava joko koulutus- tai koevaihtoehdon mukaan eikä niiden välillä osasuorituksia hyvitetäisi. Esimerkiksi koulutusvaihtoehdon mukaan aloittava voisi vaihtaa koevaihtoehtoon suorittamalla perustason ammattipätevyyskokeen sitä koskevien vaatimusten mukaisesti. Koevaihtoehdon mukaisesti aloittanut ei voisi saada hyväkseen mahdollisia osasuorituksia, vaan perustason ammattipätevyyskoulutus kokeineen olisi suoritettava sitä koskevien vaatimusten mukaisesti.

**6 §. Kuorma- ja linja-auton kuljettajan vähimmäisikä.** Pykälän 5 momentti yhdistettäisiin 4 momenttiin, joka sisältäisi alemmat kansallisesti sovellettavat linja-auton kuljettamista koskevat ikävaatimukset ja vaatimukset 21 vuoden ikävaatimuksen alittamiseksi henkilöliikenteen kuljetuksissa. Kysymys ei olisi ajokortin ikävaatimuksista vaan ajojen rajaamisesta iän mukaan. Asiallisesti sääntely olisi ennallaan.

**7 §. Perustason ammattipätevyyskoulutus.** Pykälään sisältyisivät koulutusvaihtoehtoa koskevat säännökset. Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät säännökset perustason ammattipätevyyskoulutuksen kestosta ja sen suoritustamahdollisuudesta myös nopeutettuna. Asiallisesti säännökset olisivat ennallaan.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät säännökset ammattipätevyuden laajentamisesta toiseen kuljetusmuotoon. Mahdollisuus alempien tuntimäärien soveltamiseen koskisi henkilöä, joka olisi laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti suorittanut aiemmin perustason ammattipätevyuden. Aiemmin suoritettut yhteiset osat hyvitetäisiin ja osaamista täydennettäisiin vain uutta kuljetusmuotoa koskevilla oppiaineilla. Säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset koulutukseen sisältyvästä teoriakokeesta ja sen toteutusta koskevista vaatimuksista sekä todistuksen antamisesta. Ammattipätevyyttä toiseen kuljetusmuotoon laajennettaessa teoriakokeessa suoritettaisiin vain suoritettavaa kuljetusmuotoa koskeva osuus. Säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

Pykälän *4 momenttiin* sisältyisi säännös tässä laissa säädetyn noudattamisesta koulutuksessa. Opetuksen perusteena olisi 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu oppiaineiden luettelo ja sen tavoitteet sekä tässä laissa säädettyt säännökset. Momenttiin sisältyisi myös ajo-opetuksen toteutusta koskeva säännös, jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei olisi kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeutta. Säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

Pykälän *5 momenttiin* sisältyisivät valtuudet tarkempien säännösten antamiseen. Momentissa tarkennettaisiin valtuuksien koskevan myös koulutukseen sisältyvää koetta ja sen toteuttamista. Asiallisesti säännökset vastaisivat voimassa olevia säännöksiä.

**8 §. Perustason ammattipätevyyskoe.** Pykälä koskisi käyttöön otettavaksi ehdotettavaa koevaihtoehdon mukaista perustason ammattipätevyyskokeen suorittamista. Perustason ammattipätevyyskokeella saavutettava perustason ammattipätevyys vastaisi vaikutuksiltaan 280 tunnin koulutuksella saavutettavaa perustason ammattipätevyyttä mahdollistaessaan säädetty vaatimukset täyttävässä ammatillisessa koulutuksessa oleville raskaimpien ajokorttien saamisen ajokortin vähimmäisikävaatimuksista poiketen. Pykälän *1 momenttiin* sisältyisivät ammattipätevyyskokeen rakennetta koskevat säännökset. Teoriakokeen vaatimusten osalta viitattaisiin ammattipätevyysdirektiivin vaatimukseen. Direktiivin liitteessä edellytetään teoriakokeen koostuvan kahdesta osasta ja sen vähimmäiskestoksi määrätään neljä tuntia. Toisen osan edellytetään koostuvan monivalintatehtävistä, suoraan vastattavista kysymyksistä tai niiden yhdistelmistä ja toisen tilanteiden tarkastelusta.

Pykälän *2 momentti* koskisi käytännön koetta, joka myös olisi kaksiosainen. Siinä suoritettaisiin ajokoe ja erityisesti nimettyjä oppiaineluettelon mukaisia kohtia koskeva osio. Kohdat käsitelisivät kuljetusmuodon mukaisesti eriteltynä turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaista kuormittamista, matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta huolehtimista, rikollisuuden ja salamatkustamisen sekä fyysisten riskien ennalta ehkäisemistä ja hätätilanteiden arviointia. Osion vähimmäiskestoksi on direktiivissä määritelty 30 minuuttia. Momenttiin sisältyisivät myös ajokoetta ja sen toteutusta koskevat säännökset. Ajokokeen pääasiallisena sisältönä olisi arvioida oppiaineluettelon turvallisuussääntöihin perustuvaa järkevää ajokäyttäytymistä tilanteissa, joita kuljettajan työssä voidaan yleensä kohdata. Ajokokeen 90 minuutin vähimmäiskestosta voitaisiin enintään 30 minuuttia korvata simulaattorilla tai liikenteen ulkopuolella toteutettavalla osuudella, jonka tarkoituksena olisi arvioida erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamista.

Pykälän *3 momenttiin* sisältyisivät säännökset ammattipätevyden laajentamisesta toiseen kuljetusmuotoon. Käytännön koe suoritettaisiin täysimittaisena ja sisältönä olisi suoritettava kuljetusmuoto. Teoriakokeessa suoritettaisiin vain ne osuudet, jotka koskisivat suoritettavaa kuljetusmuotoa.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin todistuksen antamisesta. Todistusta koskeva menettely olisi vastaava kuin perustason ammattipätevyyskoulutuksessa. Suorituksesta voitaisiin antaa erillinen todistus tai tehdä siitä merkintä ammatillisen tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

Pykälän *5 momenttiin* sisältyisi käytännön kokeessa käytettävää ajoneuvoa koskeva säännös. Toisin kuin koulutusvaihtoehdon ajo-opetuksessa olisi kokeessa ammattipätevyyttä suorittavalla oltava ajoneuvon ajo-oikeus, koska kysymys ei olisi ajokorttitutkinnosta eikä opetustilanteesta. Puolustusvoimissa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittaneilla olisi siten oltava perustason ammattipätevyyskokeessa kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeus. Alle 21-vuotiaana kysymyksessä voisi olla vain C1-luokan ajokortti, joka olisi tarpeen myös työelämässä tarvittavaa harjoittelua varten. Kalustona voisi kokeessa olla vain vastaavan luokan ajoneuvo. Ajokortti olisi mahdollista suorittaa alemmalla iällä ennen perustason ammattipätevyuden saavuttamista samaan tapaan kuin 280 tunnin koulutusvaihtoehdossa. Edellytyksenä olisi, että ammattipätevyys suoritettaisiin vaatimukset täyttävässä ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyisi ikärajan alentamisen mahdollistava perustason ammattipätevyuden suorittaminen. Ammatillisen koulutuksen keston olisi oltava vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. Ennen ammattipätevyuden saavuttamista olisi ajokortin saamiseksi suoritettavan kuljettajantutkintoon mahdollista päästä, jos ammatilliseen koulutukseen sisältyisi perustason ammattipätevyuden suorittaminen 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksella tai perustason ammattipätevyyskokeella.

Pykälän 6 momentissa olisi valtuussäännös antaa tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta.

**9 §. Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ammatillisen koulutuksen vaatimuksista, jolloin sen yhteydessä suoritettavat ammattipätevyyteen liittyvät kokeet voitaisiin suorittaa vaiheittain. Säännös koskisi sekä perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisältämää teoriakoetta, että perustason ammattipätevyyskoeetta. Ehdotettua perustason ammattipätevyyskoeetta lukuun ottamatta asiaa koskeva sääntely olisi ennallaan.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi ammatillisen koulutuksen aikana tapahtuvaa kuljettamista koskevat säännökset. Momentin 2 kohdan säännöstä vähimmäisiän täyttymisestä tarkennettaisiin koskemaan linja-auton kuljettamiseen liittyviä 6 §:n 4 momentissa tarkoitettuja ikävaatimuksia. Näitä olisi perusteltua soveltaa myös koulutuksen aikana ennen perustason ammattipätevyyden ja linja-auton kuljettajan ammatillisen koulutuksen loppuun saattamista. Säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi hyväksymisasiakirjalla tapahtuvia kuljetuksia koskevat säännökset, jotka olisivat asiallisesti ennallaan.

**10 §. Jatkokoulutus.** Pykälän 1 momentin säännöksiä jatkokoulutusvelvollisuudesta tarkennettaisiin vaihtoehtoisten mallien käyttöönoton johdosta. Momenttiin sisällytettäisiin myös säännös ammattipätevyyden saavuttamisesta niiden 5 §:n 5 momentissa tarkoitettujen kuljettajien osalta, joilta ei saavutettujen oikeuksien perusteella edellytettäisi perustason ammattipätevyyden suorittamista. Säännös vastaisi asiallisesti nykyistä sääntelyä. Perustason ammattipätevyyden laajentaminen toiseen kuljetusmuotoon aloittaisi uuden ammattipätevyysjakson todistuksen antamisesta lukien. Koska jatkokoulutus vaadittaisiin vain kertaalleen viidessä vuodessa perustason ammattipätevyyskokeiden määrästä riippumatta, ammattipätevyyden laajentaminen toiseen kuljetusmuotoon nollaisi aiemman jatkokoulutusvelvollisuuden. Yhdenmukaisuussyistä koulutuksessa olisi noudatettava edelleen Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa koulutusohjelmaa myös muissa kuin sen hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavassa koulutuksessa.

**11 §. Koulutuskeskukset.** Koulutuskeskusten hyväksymistoimivaltaan ehdotettujen muutosten johdosta 1 momenttia muutettaisiin. Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin säännökset opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksyttävistä koulutuskeskuksista nykyistä sääntelyä vastaten. Momentissa osoitettaisiin nykyisin Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluva toimivalta hyväksyä Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksia antavia yksiköitä koulutuskeskuksiksi pääesikunnalle. Muiden koulutuskeskusten hyväksyminen olisi edelleen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävä. Hakijoilta ei vaadittaisi enää raskaan kaluston autokoululupaa. Momenttiin sisältyisi myös sille kuuluva valtuus hyväksyä pelkästään jatkokoulutuksessa toimivia. Pääesikunnan tehtäviä ja perustason ammattipätevyyskokeisiin liittyviä tehtäviä lukuun ottamatta sääntely vastaisi nykyistä sääntelyä ja viranomaisten toimivaltuuksia. Pykälän 3 momenttiin sisältyisi säännös hyväksymistä varten annettavissa tiedoissa tapahtuvista muutoksista ilmoittamisesta. Säännös vastaisi voimassa olevaa sääntelyä, mutta sitä tarkennettaisiin niin, että hyväksyvä viranomainen voisi määritellä tarkemmin muutokset, joista ilmoitusvaatimus koskisi. Muuten 3 ja 4 momentin säännökset olisivat asiallisesti ennallaan.

**12 §. Koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet.** Arvioijia koskevat säännökset erotettaisiin pykälästä, koska nämä tehtävät voisivat koskea vain ammatillista koulutusta 11 §:ssä todetun mukaisesti sekä Puolustusvoimien toimintaa. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä 11 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa koulutuskeskuksissa kokeen vastaanottajina toimii koulutuskeskuksesta erillinen taho. Puolustusvoimien osalta kokeen vastaanotto voitaisiin järjestää koulutuksen yhteyteen. Kokeen arvioijia koskevat säännökset ehdotetaan koottavaksi erilliseen pykälään. Muuten säännöksiin ei esitetä muutoksia.

**13 §. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestäminen ja kokeiden arvioijat.** Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät kokeiden järjestämisestä koskevat vaatimukset. Kokeen järjestäjällä olisi oltava riittävä osaaminen ja valmiudet ottaa vastaan kokeita. Osaamista ja valmiuksia arvioitaessa huomioitaisiin kokeen laajuus. Ammatillinen osaaminen ja valmiudet määräytyisivät henkilökun-

nan ammattitaitovaatimusten kautta. Kokeen järjestäjällä olisi oltava kokeesta vastaava johtaja, jonka tehtävistä säädettäisiin momentissa. Henkilön edellytettäisiin tosiasiallisesti toimivan tehtävässä koetoiminnan ohjaamiseksi, valvomiseksi ja kehittämiseksi. Erityisesti perustason ammattipätevyyskokeen kohdalla korostuisivat arvioijien kelpoisuusvaatimukset sekä ajoneuvoja ja muita kokeissa tarvittavaa välineistöä tai laitteistoa koskevat vaatimukset. Käytännön kokeena toteutettavan kokeen sisältöjä voisivat olla esimerkiksi lastaus, purkaus, kuormansidonta, peitteen käyttö, matkustajan turvallisuuden tai tiettyjen matkustajien erityistarpeiden huomioiminen ja niiden yhteydessä olisi huomioitava tarvittavat tilat, välineet ja laitteet. Jos kokeessa käytettäisiin simulaattoria, olisi tällainen oltava käytettävissä. Muut taloudelliset edellytykset koskisivat kokeiden järjestämistavasta johtuen varsinkin Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymistoimivaltaan kuuluvia toimijoita. Kokeen järjestäjällä ei saisi olla toiminnan laajuuteen nähden merkittäviä taloudellisia haasteita, mikä edellyttäisi käytännössä taloustietojen tarkistamista ja maksuhäiriötöntä käyttäytymistä. Vastaavaa menettelyä Liikenteen turvallisuusvirasto noudattaa hyväksyessään koulutuskeskuksia. Hyväksyminen olisi määräaikaikainen. Kokeiden järjestäjistä tai näiden hyväksymisestä tässä pykälässä säädettyjen vaatimusten mukaisesti säädettäisiin 3 momentissa mainitussa pykälässä.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät arvioijia koskevat vaatimukset. Arvioijalta vaadittaisiin perehtyneisyys arviointiin ja niiden kokeiden perusteisiin, joiden arvioinnista olisi kysymys, koska kokeessa verrattaisiin perustason ammattipätevyyttä suorittavan osaamista kokeen vaatimukseen tai sen perusteissa määrättyyn osaamiseen. Arvioijan osaaminen voisi perustua koulutukseen tai käytännön kokemukseen. Soveltuva kelpoisuus perustason ammattipätevyyskokeita arvioitaessa voisi olla esimerkiksi uuden ammatillisen lainsäädännön mukaisella arvioijalla tai aiempien säännösten mukaisella näyttötutkintomestarilla. Perustason ammattipätevyyskoe eroaisi perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvästä teoriakokeesta siinä, että osaamisen arvioiminen edellyttäisi myös käytännön taitojen arvioimista. Kysymys olisi sekä ajamiseen että ammatilliseen osaamiseen liittyvien taitojen arvioimisesta ja arvioijilta olisi edellytettävä kumpaakin osaamista. Kelpoisuus voisi olla saavutettavissa myös tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin aihealueisiin perehtymällä, esimerkiksi kahden vuoden mittaisella kokemuksella. Kaikilta vastaanottajilta olisi vaadittava perehtyneisyys kysymyksessä oleviin kuljetusalan säädöksiin ja määräyksiin. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa annetaan raskaan kaluston ajokorttiopetusta, tutkinnon perusteissa määrättyjen ammattitaitovaatimusten hallinta osoitetaan työelämässä käytännön työtilanteissa järjestettävissä näytöissä. Näytöissä arvioinnista vastaavat opettajat ja työelämän edustaja yhdessä. Arvioijalla tulee olla riittävä suoritettavaan tutkintoon ja erityisesti arvioidavaan tutkinnon osaan, yhteisen tutkinnon osan osa-alueeseen tai valmentavaan koulutukseen liittyvä ammattitaito ja osaaminen sekä riittävä perehtyneisyys arviointiin ja suoritettavan tutkinnon tai valmentavan koulutuksen perusteisiin. Kokeiden järjestäjä vastaisi siitä, että arvioijalla olisi vaadittu kelpoisuus. Arvioijalta vaadittavaa osaamista voitaisiin katsoa olevan esimerkiksi raskaan kaluston ajo-opetusta ammatillisessa koulutuksessa antavalla opettajalla. Myös ajokorttitutkintoja vastaanottavilla olisi arvioinnissa tarvittavaa osaamista, mutta koska kysymys olisi myös ammatillisesta osaamisesta, heidän kohdallaan olisi tämän puolen osaamista vahvistettava. Sama koskisi Puolustusvoimissa tapahtuvaa toimintaa. Arvioijiin sovellettaisiin hallintolain esteellisyysäännöksiä. Kokeesta vastaavalla johtajalla olisi oltava tehtävässä tarvittava osaaminen. Vaatimukset olisivat pitkälti samat kuin arvioijalla.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset kokeen järjestäjäksi hakeutumisesta ja hakemuksessa esitettävistä tiedoista. Menettely koskisi lähinnä Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuuksiin kuuluvien kokeen järjestäjien hyväksymistä. Pykälän 4 momenttiin sisältyisivät säännökset muista kokeen järjestämistavoista. Mikäli koetta ei järjestettäisi hakemuksessa kuvatun tai hyväksynnän mukaisesti tai muuten asianmukaisesti hyväksyntä voitaisiin viime kädessä peruuttaa, jollei puutteita korjattaisi asetetussa määräajassa.

Pykälän 5 momenttiin sisältyisivät valtuudet tarkempien säännösten antamiseen pykälässä tarkoitetuista kokeista ja niiden toteutuksesta sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtävistä ja pätevyysvaatimuksista. Asetuksella säädettäisiin kokeista vastaavan johtajan pätevyysvaatimuksista. Tehtävässä vaadittaisiin samaa osaamista kuin arvioijalta.

**14 §. Koulutusta ja kokeita koskevien asiakirjojen säilyttäminen.** Pykälään lisättäisiin 2 momentti, joka sisältäisi valtuuden tarkempien säännösten antamiseen koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämisestä. Pykälän 1 momentin säännös on pyritty tekemään joustavaksi siinä, että asiakirjat olisivat käytettävissä niin kauan kuin

ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa tai merkintää voidaan hakea. Säännöksen tarkoituksena on myös palvella valvontaa. Jatkokoulutus edellytetään saatavaksi uutta ammattipätevyysjaksoa edeltävän viisivuotiskauden aikana, joten koulutusta voidaan sen perusteella käyttää viiden-kuuden vuoden ajan. Säännöstä on kritisoitu siitä, että se voi asettaa kouluttajalle ylimääräisiä velvoitteita seurata jatkokoulutustodistuksen käyttöä sen sijaan, että olisi selkeä määräaika säilyttämiselle. Valtuussäännös pykälän 3 momentissa mahdollistaisi tarkemman säilytysajan säätämisen valtioneuvoston asetuksella, jos se katsotaan tarpeelliseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kokeita koskevien asiakirjojen säilyttämisestä. Kokeen järjestäjän olisi säilytettävä kaikkia järjestämiään kokeita tai niiden osia koskevat asiakirjat. 3 momentin valtuussäännös antaisi oikeuden tarkempiin säännöksiin myös kokeita koskevien asiakirjojen säilyttämisajoista.

**15 §. Ammattipätevyyden osoittaminen.** Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin ammattipätevyysmerkintöjen osalta. Ammattipätevyys olisi voimassa viisi vuotta perustason ammattipätevyyden suorittamista koskevan todistuksen antamisesta samoin kuin jatkokoulutuksen saamista koskevan todistuksen antamisesta. Säännöstä tarkennettaisiin myös siltä osin, kuin se koskee ammattipätevyyden voimassaolon jatkamista jatkokoulutuksella, jolloin asianomaisella on ennestään määritelty viisivuotisjakso. Ammattipätevyys merkittäisiin jatkuvaan edellisen ammattipätevyysjakson päättymisestä lukien, jos sitä haettaisiin asetuksella tarkemmin säädettävässä määräajassa ennen edellisen voimassaolojakson päättymistä. Merkintöjen hakemista koskevat säännökset sisältyisivät 3 momenttiin. Toimivaltainen viranomaisena olisi kummassakin tapauksessa Liikenteen turvallisuusvirasto. Pykälän 4 momenttiin sisältyisivät asiakirjan mukana pitämistä ja ajon keskeyttämistä koskevat säännökset.

Pykälän 5 momenttiin sisällytettäisiin valtuus tarkempien säännösten antamiseen määräaikaisten merkitsemisestä. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin, että edellytyksenä määräajan jatkamiselle edellisen päättymisestä lukien olisi, että ammattipätevyyskorttia tai merkintää ajokorttiin haettaisiin määräajassa, kuuden kuukauden sisällä, ennen edellisen ammattipätevyysjakson päättymistä. Menettely vastaisi lupa-asioissa muutenkin sovellettua käytäntöä. Tämä ei estäisi jatkokoulutuksen käymistä aiemmin jatkettavan ammattipätevyysjakson aikana, mutta jatkamisen muut edellytykset voitaisiin arvioida lähempänä uuden jakson alkamista. Käytännössä menettely ei aiheuttaisi ammattipätevyyttä suorittavalle ongelmia, koska tieto jatkokoulutustodistusten antamisesta viedään kouluttajan toimesta liikenneasioiden rekisteriin. Vain ammattipätevyyden jatkamista koskeva hakemus olisi tehtävä lähempänä uuden kauden alkamista. Muussa tapauksessa määräaika alkaisi direktiivin vaatimusten mukaisesti todistuksen päiväyksestä. Jatkokoulutusta koskevan 9 §:n mukaan jatkokoulutus voidaan antaa jaksoissa. Valtioneuvoston asetuksen antamiseen olevan valtuutuksen nojalla säädettäisiin, että mikäli jatkokoulutus on annettu jaksoissa ja niistä on erikseen annettu todistukset, todistuksen antamisen määräaika luettaisiin vasta viimeisen todistuksen antamisesta. Asiallisesti pykälä vastaa voimassa olevaa sääntelyä.

**16 §. Erityisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisesta.** Pykälän 3 momentin säännöstä tarkennettaisiin ammattipätevyyskortin toimittamisen osalta. Kuten ajokorttien kohdalla, pääasiallinen toimitusmuoto olisi kortin postittaminen. Muutoin pykälä olisi asiallisesti ennallaan.

**17 §. Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen.** Pykälään lisättäisiin valtuus antaa tarkempia säännöksiä kuljettajakortista ja sen käytöstä ammattipätevyyden osoittamisessa. Muuten pykälä olisi asiallisesti ennallaan.

II osa 5 luku: Rautatieliikenteen markkinat

**6 §. Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin rautatieliikenteessä.** Pykälän otsikkoon ehdotetaan lisättäväksi sana rautatieliikenteessä, jotta otsikko kuvaisi paremmin sisältöään ja erottuisi helpommin lain muista varautumista koskevista pykälästä. Pykälän 1 momentissa viittauksesta valmiuslakiin poistettaisiin lain numero, sillä laissa viitattaisiin valmiuslakiin jo tieliikenteen varautumispykälässä. Kyseessä olisi siten lakitekniinen muutos.

Pykälän *1 momentista* poistettaisiin sanat ”ja niihin rinnastettavissa” kohdista, joissa säädetään liikenteen harjoittajan huolehtimisesta siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poissaoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa, sekä poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvan toiminnan etukäteisestä valmistelusta. Muutoksella ei ole varsinaisesti tarkoitus laajentaa varautumisvelvoitetta, vaan selkeyttää sitä. Häiriötilanteiden rinnastaminen poikkeusoloihin nostaa varautumisen tason epätarkoituksenmukaisen korkealle, sillä valmiuslain soveltamiskynnyksen ylittäviä uhkia on vähän ja ne toteutuvat harvoin. Lähdettäessä toimijanäkökulmasta eli siitä, että kukin liikennejärjestelmään osallistuva toimija kykenee itse parhaiten arvioimaan toimintaansa liittyviä riskejä ja suunnittelemaan varautumistaan niiden pohjalta, näyttäytyy toiminnan jatkuvuuden varmistaminen edellytykseksi tehokkaalle valmiussuunnittelulle ja varautumiselle. Toisin sanoen voidakseen varautua uskottavasti poikkeusoloihin ja vakaviin häiriötilanteisiin, tulee toimijan harjoittaa myös varautumista vähemmän vakaviin ja todennäköisemmin toteutuviin häiriötilanteisiin. On myös toimijan oman toiminnan turvaamisen kannalta järkevää varautua todennäköisiin, mahdollisesti jo tapahtuviin sen toimintaa uhkaaviin häiriötilanteisiin ja uhkiin. On oletettavissa, että toimijat ovat harjoittaneet varautumista myös vähemmän vakaviin kuin poikkeusoloihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin osana heille säädetyn varautumisvelvollisuuden toteuttamista.

Lisäksi pykälän *2 momenttia* muutettaisiin niin, että viittaus valmiuslakiin sekä aiempi valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavaksi määräysenantovaltuudeksi. Määräysenantovaltuus olisi rajattu koskemaan *1 momentissa* tarkoitettua valmiussuunnittelua ja sen olisi tarkoitus varmistaa varautumisen valtakunnallinen yhtenäisyys. Rautatieliikenteen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista koskeva sääntely juontaa juurensa rautatielakiin, jossa vastaava pykälä koski sekä liikenteenharjoittajia että infranpitäjiä ennen kuin osa siitä siirrettiin liikenteenharjoittajia koskevien velvoitteiden osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muutoksen yhteydessä rautatielain varautumispykälässä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksenantovaltuus muutettiin valtioneuvoston asetuksenantovaltuudeksi yhdenmukaisuutta tavoitellen. Yhä ripeämpää reagointia edellyttävässä liikenteen ja viestinnän yhdistyvässä toimintaympäristössä on valtioneuvoston asetuksen tasoinen alemmanasteinen sääntely kuitenkin arvioitava tarpeettoman korkeaksi, kun kyse on yksittäisten liikennemuotojen varautumiseen liittyvän valmiussuunnittelun yksityiskohdista. Varautumista koskevia asetuksia ei olekaan annettu, samalla kun varautumissääntelyn virastotason täytäntöönpanossa on tunnustettu määräysenantovaltuutuksen tarve. Näin ollen liikenteen palveluista annetun lain varautumista koskevia pykäläiä ehdotetaan muutettavaksi ja yhdenmukaistettavaksi erityisesti alemmanasteisen sääntelyn osalta siten, että valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräysenantovaltuudeksi.

**7 §. Paikantamisvelvollisuus rautatieliikenteessä.** EU:n tasolla junaliikennettä tullaan paikantamaan siinä vaiheessa, kun kulunohjausjärjestelmät korvautuvat Euroopan rautatieliikenteen hallinta-järjestelmällä (ERTMS). Yksi osa ERTMS-järjestelmää on eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (ETCS), jossa paikantaminen tapahtuu. ERTMS-järjestelmästä säädetään useassa Euroopan unionin säädöksessä. Näistä keskeisin on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä ja sen perusteella annetut muut instrumentit. Osana neljättä rautatiepakettia direktiivi laaditaan uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/797 rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa. Suomessa junanohjauksessa käytetään kotimaista junien kuluvanvalvontajärjestelmää (JKV), eikä toistaiseksi suunnitelmissa ole ERTMS-järjestelmän nopeaa käyttöönottamista. ERTMS-järjestelmä ei toteutuessaankaan kata koko raideverkostoa. Kuitenkin Suomen olosuhteissa kattava tieto junien sijainnista olisi hyödyllistä muun muassa taseuristurvallisuuden parantamiseksi.

Ehdotus vastaa tieliikenteen tavara- ja henkilölövan nojalla liikennöintiä harjoittaville toimijoille asetettavaa paikannusvelvoitetta (II osan 1 luvun uusi 17 §, uudessa numeroinnissa x §). Myös junien osalta velvollisuudesta luovuttaa tietoa säädettäisiin erikseen. Eduskunnassa on parhaillaan käsiteltävänä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämistä koskeva lainsäädäntöpaketti (HE 34/2018 vp). Sen osana on myös liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättävä uusi II A osa, jonka toinen luku koskee liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallintaa. Sen 2 §:n mukaan junien omistajien, liikennöitsijöiden tai niiden edustajien on annettava tietoja muun muassa liikennevälineiden sijainnista liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle, joka puolestaan avaa saamiaan tietoja avoimena datana tavalla, joka ei vaaranna tietosuojaa ja yksityisyyden

suoja ei paljasta liike- tai ammattisalaisuuksia. Henkilöliikenteen osalta palveluntarjoajan on itsensä avattava muun muassa tietoja liikennevälineen reaaliaikaisesta liikkumisesta reitillään olennaisten tietojen asetuksen nojalla.

II osan 6 luku: Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

**8 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin raideliikenteessä.* Pykälän otsikkoon ehdotetaan lisättäväksi sana raideliikenteessä, jotta otsikko kuvaisi paremmin sisältöään ja erottuisi helpommin lain muista varautumista koskevista pykälistä.

Pykälän *1 momentista* poistettaisiin sanat ”ja niihin rinnastettavissa” kohdista, joissa säädetään liikenteen harjoittajan huolehtimisesta siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poissaoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa, sekä poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvan toiminnan etukäteisestä valmistelusta. Muutoksella ei ole varsinaisesti tarkoitus laajentaa varautumisvelvoitetta, vaan selkeyttää sitä. Häiriötilanteiden rinnastaminen poikkeusoloihin nostaa varautumisen tason epätarkoituksenmukaisen korkealle, sillä valmiuslain soveltamiskynnyksen ylittäviä uhkia on vähän ja ne toteutuvat harvoin. Lähdettyä toimijanäkökulmasta eli siitä, että kukin liikennejärjestelmään osallistuva toimija kykenee itse parhaiten arvioimaan toimintaansa liittyviä riskejä ja suunnittelemaan varautumistaan niiden pohjalta, näyttäytyy toiminnan jatkuvuuden varmistaminen edellytykseksi tehokkaalle valmiussuunnittelulle ja varautumiselle. Toisin sanoen voidakseen varautua uskottavasti poikkeusoloihin ja vakaviin häiriötilanteisiin, tulee toimijan harjoittaa myös varautumista vähemmän vakaviin ja todennäköisemmin toteutuviin häiriötilanteisiin. On myös toimijan oman toiminnan turvaamisen kannalta järkevää varautua todennäköisiin, mahdollisesti jo tapahtuviin sen toimintaa uhkaaviin häiriötilanteisiin ja ughiin. On oletettavissa, että toimijat ovat harjoittaneet varautumista myös vähemmän vakaviin kuin poikkeusoloihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin osana heille säädetyn varautumisvelvollisuuden toteuttamista.

Lisäksi pykälän *2 momenttia* muutettaisiin niin, että viittaus valmiuslakiin sekä aiempi valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavaksi määräyksenantovaltuudeksi. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelua ja sen olisi tarkoitus varmistaa varautumisen valtakunnallinen yhtenäisyys. Kaupunkiraideliikenteen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista koskeva sääntely juontaa juurensa kaupunkiraideliikennelakiin, jossa vastaava pykälä koski sekä liikenteenharjoittajia että infranpitäjiä ennen kuin osa siitä siirrettiin liikenteenharjoittajia koskevien velvoitteiden osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muutoksen yhteydessä kaupunkiraideliikennelain varautumispykälään lisättiin valtioneuvostolle asetuksenantovaltuus yhdenmukaisuutta tavoitellen. Yhä ripeämpää reagoitua edellyttävässä liikenteen ja viestinnän yhdistyvässä toimintaympäristössä on valtioneuvoston asetuksen tasoinen alemmanasteinen sääntely kuitenkin arvioitava tarpeettoman korkeaksi, kun kyse on yksittäisten liikennemuotojen varautumiseen liittyvän valmiussuunnittelun yksityiskohdista. Varautumista koskevia asetuksia ei olekaan annettu, samalla kun varautumissääntelyn virastotason täytäntöönpanossa on tunnistettu määräyksenantovaltuuden tarve. Näin ollen liikenteen palveluista annetun lain varautumista koskevia pykälä ehdotetaan muutettavaksi ja yhdenmukaistettavaksi erityisesti alemmanasteisen sääntelyn osalta siten, että valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuudeksi.

**9 §.** *Paikantamisvelvollisuus kaupunkiraideliikenteessä.* Myös raitiovaunuihin ja metroihin kohdistuisi jatkossa laissa säädetty paikantamisvelvollisuus. Ehdotus vastaisi tieliikenteen toimijoille II osan 1 luvun uudessa 17 §:ssä (uudessa numeroinnissa x §) sekä rautaliikenteen toimijoille II osan 5 luvun uudessa 6 §:ssä (uudessa numeroinnissa x §) asetettavia paikannusvelvoitteita. Kaupunkiraideliikenne on henkilöliikennettä, joten tieto liikennevälineen reaaliaikaisesta liikkumisesta reitillään olisi annettava avoimena datana olennaisten tietojen asetuksen nojalla.

II osan 10 luku: Laivaväen pätevyudet

**1 §. Luvun soveltamisala.** Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin uusi 2 kohta, jossa säädettäisiin pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin alusten ehdollisesta sulkemisesta pätevyysvaatimusten ulkopuolelle. Tällöin pykälän 2-6 kohta siirtyisivät 3-7 kohdaksi.

Laivaväkeen, joka työskentelee pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin aluksissa ei sovellettaisi uuden 2 kohdan mukaan kyseessä olevaa lukua siltä osin kuin niiden käytössä olisi koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt 11 luvun 3 a §:n mukaisesti. Kyseisten alusten sulkeminen soveltamisalan ulkopuolelle olisi siten ehdollinen. Jos kyseisellä viranomaisella ei ole Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää koulutusjärjestelmää, sovellettaisiin niiden aluksissa työskentelevään laivaväkeen liikenteen palveluista annetun lain pätevyysvaatimuksia. Jos taas viranomaisella olisi Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä koulutusjärjestelmä, niiden aluksilla työskentelevä laivaväki olisi liikenteen palveluista annetun lain pätevyysvaatimusten ulkopuolella hyväksymisen kattamalta osalta. Mikäli Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi, että koulutusjärjestelmä on riittävän kattava vain tiettyyn aluksen kokoon asti tai pelkästään joillekin liikennealueille, sovellettaisiin viranomaisen tätä suuremmissa aluksissa työskentelevään laivaväkeen liikenteen palveluista annetun lain mukaisia pätevyysvaatimuksia.

Jokaisella viranomaisella ei edellytettäisi olevan omaa koulutusjärjestelmää, vaan viranomaiset voisivat hyödyntää myös toistensa koulutusjärjestelmiä tai luoda yhteisen koulutusjärjestelmän. Jotta pätevyysvaatimukset eivät soveltuisi niiden aluksiin, koulutusjärjestelmän tulisi kuitenkin olla Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Tällä taataan se, että meriturvallisuuden taso ei heikkene. Esimerkiksi poliisilla on tällä hetkellä jo oma koulutusohjelma, jonka hyväksyntää se voisi hakea Liikenteen turvallisuusvirastolta. Tällöin poliisin alukset olisivat hyväksynnän kattamilta osin liikenteen palveluista annetun lain pätevyysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolella.

II osa 11 luku: Merenkulun koulutuksen järjestäjien ja koulutuksen hyväksyminen

**1 §. Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen.** Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimivalta hyväksyä myös koulutuksen järjestäjiä, jotka antavat selaista STCW-yleissopimuksen mukaista koulutusta, josta ei myönnetä pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta, vaan joka johtaa pelkästään STCW-yleissopimuksessa tarkoitettuun asiakirjatodistukseen. Tällainen koulutus on esimerkiksi kriisinhallintaa ja inhimillistä käyttäytymistä koskeva STCW-säännösten A-V/2.4 säännön mukainen koulutus. STCW-yleissopimuksessa vaaditaan eräistä koulutuksista, kuten matkustaja-alusten henkilökunnan lisäkoulutuksista, ainoastaan asiakirjatodistukset. Suomessa tällaisista koulutuksista on annettu lisäpätevyystodistukset. Näistä lisäpätevyystodistuksista on luovuttu vuoden 2018 alussa. Jos lisäpätevyystodistusta ei myönnetä STCW-yleissopimus vaatii vähintään asiakirjatodisteen.

Lisäksi 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että koulutuksen järjestäjän hyväksyminen rajattaisiin pääasiallisesti sellaisiin koulutuksen järjestäjiin, jotka toimivat Suomessa. Sellaiset koulutuksen järjestäjät, jotka eivät toimi Suomessa, hyväksyttäisiin vain erityisestä syystä. Suomessa toimivalla koulutuksen järjestäjällä voitaisiin tarkoittaa esimerkiksi sellaista koulutuksen järjestäjää, jolla olisi kiinteä toimipaikka ja opetushenkilökuntaa koulutuksen järjestämiseksi Suomessa.

Tarkoituksena olisi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen koulutuksen järjestäjän, joka ei toimi Suomessa. Tällaisia erityisiä syitä voisivat esimerkiksi olla Suomessa annettavan koulutustarjonnan täydentäminen työelämälähtöisellä ja joustavalla tavalla sekä tilanteet, joissa tiettyä koulutusta ei ole lainkaan tarjolla Suomessa. Erityisenä syynä voitaisiin myös pitää tarkoituksenmukaista verkko-opetusta.

Pykälän 1 momenttia vastaavasti pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisestä syystä hyväksyä koulutuksen järjestäjäksi myös muun kuin Suomessa toimivan koulutuksen järjestäjän. Pykälän 3 momentti koskee muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa koulutusta. Lisäksi pykälän 3



momenttiin lisättäisiin 1 momenttia vastaavasti viittaus asiakirjatodisteisiin. Tämä mahdollistaisi jatkossa lisäpätevyystodistuksien myöntämisestä luopumisen, jos kansainvälinen sääntely ei edellytä lisäpätevyystodistusten myöntämistä.

**3 §. Merenkulun koulutuksen hyväksyminen.** Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi vastaavasti kuin kyseessä olevan 1 §:n 1 momenttia siten, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimivalta hyväksyä myös asiakirjatodisteeseen johtavaa koulutusta. Tällaisia koulutuksia on esimerkiksi varustamon antama matkustaja- ja lastiturvallisuutta sekä rungon eheyttä koskeva STCW-säännösten A-V/2.5 säännön mukainen koulutus, tai hyväksytyyn koulutuksen järjestäjän antama kriisinhallintaa ja inhimillistä käyttäytymistä koskeva STCW-säännösten A-V/2.4 säännön mukainen koulutus.

**3 a §. Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän hyväksyminen.** Lukuun ehdotetaan uutta 3 a §:ää, jossa säädettäisiin pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän hyväksymisestä. Muutos liittyy saman osan 10 lukuun ehdotettuun muutokseen, jossa merenkulun pätevyysvaatimusten soveltamisen ulkopuolelle suljettaisiin pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin alukset, jos Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt viranomaisen koulutusjärjestelmän.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän kyseisen viranomaisen hakemuksesta. Jokaisen edellä mainitun viranomaisen olisi haettava hyväksyntää, vaikka heillä olisikin yhteinen koulutusjärjestelmä. Hyväksyntä koskisi koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hyväksynnän edellytyksistä. Sen mukaan hyväksyntää hakevalla viranomaisella tulisi olla yksityiskohtainen kirjallinen opetussuunnitelma, joka sisältää osaamisvaatimusten kannalta tarpeelliset menettelytavat ja sisällön. Osaamisvaatimuksia verrattaisiin olemassa oleviin kotimaanliikenteen pätevyyskirjoihin vaadittavaan osaamiseen ottaen huomioon toiminnan luonne ja käytettävä kalusto. Menettelytavoilla tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että opetussuunnitelmasta olisi käytävä ilmi, miltä osin opetus on teoriaopetusta ja miltä osin opetus sisältää käytännön harjoittelua aluksella. Momentin 2 kohdan mukaan viranomaisella tulisi olla myös annettavan koulutuksen edellyttämät välineet. Välineillä tarkoitettaisiin muun muassa koulutuksessa käytettäviä veneitä ja pelastautumisvälineitä.

Pykälän 3 momentin mukaan hyväksyntäpäätökseen voitaisiin liittää ehtoja, jotka liittyvät aluksen pituuteen ja siihen, voidaanko aluksella kuljettaa raskasta lastia tai koneistoa. Esimerkiksi nykyisin poliisin oma koulutus aluksia kuljettavalle henkilöstölle katsotaan soveltuvan enintään 24-metrille aluksille. Hyväksyntäpäätöksessä voitaisiin näin ollen rajata, että hyväksyntä koskisi vain alle 24-metrisiä aluksia. Jos viranomainen hankkisi yli 24-metrisiä aluksia, sen olisi joko muutettava koulutuksen sisältöä ja haettava koulutusjärjestelmälle uutta hyväksyntää tältä osin tai henkilöiden, jotka kuljettavat tällaisia isompia aluksia, olisi käytävä muu koulutus tai heillä tulisi olla asianmukainen pätevyyskirja. Lisäksi jos aluksella kuljetetaan raskasta lastia tai koneita kannella, hyväksymispäätöksessä voitaisiin esimerkiksi vaatia, että aluksen päällikkö osaa ottaa työssään huomioon lastin sijoittamisen, kiinnittämisen ja turvallisen käsittelyn periaatteet ja pienaluksen rakenteen, osastoinnin, vakavuuden ja kelluvuuden perusteet. Nämä asiat sisältyvät esimerkiksi kotimaanliikenteen laivurin koulutukseen. Jos henkilö kuljettaisi alusta, jossa on raskasta lastia, hänen olisi joko käytävä erillinen koulutus tai viranomaisen olisi haettava uutta hyväksyntää koulutusjärjestelmälle, joka sisältäisi lastin kuljettamiseen tarvittavan koulutuksen tai heillä tulisi olla asianmukainen pätevyyskirja. Joissakin tapauksissa voisi olla tarpeen rajata lupa koskemaan vain määrättyä liikennealuetta.

Lisäksi pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että hyväksyntää olisi haettava uudelleen, kun koulutusta tai toimintaa muutetaan olennaisesti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän hyväksynnän muuttamiseen ja peruuttamiseen sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain VI osan 1 luvun yleisiä säännöksiä.

## II osa 12 luku: Luvanvarainen lentotoiminta

**10 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin lentoliikenteessä.* Pykälän otsikkoon ehdotetaan liittäväksi sana lentoliikenteessä, jotta otsikko kuvaisi paremmin sisältöään ja erottuisi helpommin lain muista varautumista koskevista pykälistä.

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin yhdenmukaisemmaksi rautatieliikenteen, raideliikenteen ja uuden ehdotetun tieliikenteen varautumissäädösten kanssa. Muutos tehtäisiin lisäämällä pykälään velvollisuus huolehtia siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa sekä täsmentämällä toimijan velvollisuutta osallistua valmiussuunnitteluun lisäämällä sanat ”toimintansa edellyttämällä tavalla”. Velvollisuus ei varsinaisesti lisää toimijoiden velvollisuuksia, vaan on oletettavissa, että toiminnan mahdollisimman häiriötön jatkuminen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa on osa muuta varautumista sekä toimijalle jo säädettyä velvoitetta valmistella etukäteen toimintaansa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Lisäyksellä koskien toimintansa edellyttämää tapaa selvennettäisiin ja täsmennettäisiin toimijan roolia valmiussuunnittelussa ja yhdenmukaistettaisiin kohta lain muun varautumissääntelyn kanssa.

Lisäksi pykälän *1 momentista* poistettaisiin sanat ”ja niihin rinnastettavissa” kohdasta, jossa säädetään liikenteen harjoittajan poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvan toiminnan etukäteisestä valmistelusta. Muutoksella ei olisi varsinaisesti tarkoitus laajentaa varautumisvelvoitetta, vaan selkeyttää sitä. Häiriötilanteiden rinnastaminen poikkeusoloihin nostaa varautumisen tason epätarkoituksenmukaisen korkealle, sillä valmiuslain soveltamiskynnyksen ylittäviä uhkia on vähän ja ne toteutuvat harvoin. Lähdetessä toimijanäkökulmasta eli siitä, että kukin liikennejärjestelmään osallistuva toimija kykenee itse parhaiten arvioimaan toimintaansa liittyviä riskejä ja suunnittelemaan varautumistaan niiden pohjalta, näyttäytyy toiminnan jatkuvuuden varmistaminen edellytykseksi tehokkaalle valmiussuunnittelulle ja varautumiselle. Toisin sanoen voidakseen varautua uskottavasti poikkeusoloihin ja vakaviin häiriötilanteisiin, tulee toimijan harjoittaa myös varautumista vähemmän vakaviin ja todennäköisemmin toteutuviin häiriötilanteisiin. On myös toimijan oman toiminnan turvaamisen kannalta järkevää varautua todennäköisiin, mahdollisesti jo tapahtuviin sen toimintaa uhkaaviin häiriötilanteisiin ja uhkiin. On oletettavissa, että toimijat ovat harjoittaneet varautumista myös vähemmän vakaviin kuin poikkeusoloihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin osana heille säädetyn varautumisvelvollisuuden toteuttamista.

Lisäksi pykälän *2 momenttia* muutettaisiin niin, että viittaus valmiuslakiin sekä aiempi valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavaksi määräyksenantovaltuudeksi. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan *1 momentissa* tarkoitettua valmiussuunnittelua ja sen olisi tarkoitus varmistaa varautumisen valtakunnallinen yhtenäisyys. Lentoliikenteen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varautumista koskeva sääntely juontaa juurensa ilmailulakiin, jossa vastaava pykälä koski sekä liikenteenharjoittajia että infranpitäjiä ennen kuin osa siitä siirrettiin liikenteenharjoittajia koskevien velvoitteiden osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin. Valtioneuvostolle säädettyä asetuksenantovaltuutta ei muutettu siirron yhteydessä. Yhä ripeämpää reagointia edellyttävässä liikenteen ja viestinnän yhdistyvässä toimintaympäristössä on valtioneuvoston asetuksen tasoinen alemmanasteinen sääntely kuitenkin arvioitava tarpeettoman korkeaksi, kun kyse on yksittäisten liikennemuotojen varautumiseen liittyvän valmiussuunnittelun yksityiskohdista. Varautumista koskevia asetuksia ei olekaan annettu, samalla kun varautumissääntelyn virastotason täytäntöönpanossa on tunnustettu määräyksenantovaltuutuksen tarve. Näin ollen liikenteen palveluista annetun lain varautumista koskevia pykäläiä ehdotetaan muutettavaksi ja yhdenmukaistettavaksi erityisesti alemmanasteisen sääntelyn osalta siten, että valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuudeksi.

## IV osa 1 luku: Viranomaisten toiminta

**16 §.** *Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän *1 momentin* sanamuotoa tarkistettaisiin *2–4 momenttiin* ehdotettujen perustason ammattipätevyyskokeen järjestämiseen liittyvien muutosten johdosta. Momenttiin lisättäisiin myös pääesikunta ja Opetushallitus.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät kokeiden järjestämisessä toimivaltaisia viranomaisia koskevat säännökset silloin, kun ammattipätevyuden suorittaminen olisi osa ammatillista koulutusta opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa. Kokeiden järjestäminen, valvonta ja todistusten antaminen sekä niihin osallistuminen olisivat sidoksissa myös ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön, koska toiminta tapahtuisi osana laajempaa ammatillista koulutusta. Jos vastuu kokeiden järjestämisestä kuuluisi ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 119 §:ssä tarkoitetulle työelämätoimikunnalle, jolle tehtävä on määrätty lain 120 §:ssä, tarvittaisiin muutoksia ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön. Opetushallituksen asettavat työelämätoimikunnat vastaavat osittain aiempia tutkintotoimikuntia.

Opetushallinnonalalla ammatillisesta koulutuksesta annetun lain mukaan koulutuksen järjestäjä vastaa arvioijien nimeämisestä. Ammatillisessa koulutuksessa arvioijia on kaksi, mutta näiden ei kuitenkaan tarvitse olla samanaikaisesti läsnä muutoin kuin arviointikokouksessa. Toisena arvioijana toimii opettaja ja toisena työelämän edustaja, koska näytöt järjestetään yleensä työelämän tilanteissa. Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa osana ammatillista koulutusta tapahtuvassa perustason ammattipätevyuden suorittamisessa noudatettaisiin näitä periaatteita arvioijia nimettäessä. Tosin muutokset edellyttäisivät ammatillisen koulutuksen lainsäädännön tarkastelua, muun muassa ammattipätevyyskokeen ja näyttöjen suhdetta toisiinsa ja mahdollisuutta poiketa arvioijien määrästä ammattipätevyyskokeen kohdalla. Muissa tapauksissa arvioijien nimeämiseen vastuullinen olisi kokeiden järjestämisestä vastaava taho eli Liikenteen turvallisuusvirasto tai perustason ammattipätevyyskokeen osalta sen tämän kokeen järjestämiseen hyväksymä toimija sekä Puolustusvoimat siinä tapauksessa, että kokeet järjestettäisiin Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisivät säännökset puolustusministeriön hallinnonalalla Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä suoritettavien kokeiden järjestämisestä ja koulutuskeskusten hyväksymisestä. Toimivalta koulutuskeskusten hyväksymisessä siirtyisi pääesikunnalle ja sen myötä siihen liittyvä valvontatehtävä.

Pykälän 4 ja 5 momentti koskisivat Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaa ja vastuuta kokeiden järjestämisessä ja valvonnassa sekä koulutuskeskusten hyväksymisessä. Kokeiden järjestämiseen ja niihin osallistumiseen ei liittyisi vastaavaa sidonnaisuutta koulutuksen järjestäjään kuten 2 ja 3 momentissa. Perustason ammattipätevyyskokeen suorittamiseksi ei vaadittaisi koulutusta eikä sidonnaisuutta mihinkään koulutuskeskuksen välttämättä olisi. Säännöksellä taattaisiin mahdollisuus kokeen suorittamiseen silloin, kun koulutukseen tai muuhunkaan syyhyn liittyen erityistä sidonnaisuutta koulutuksen järjestäjään ei olisi.

Pykälän 4 momentti vastaisi nykyisiä säännöksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän teoriakokeen järjestämisessä ja siihen liittyvissä tehtävissä. Tehtävä voitaisiin edelleen hoitaa palveluntuottajan avulla ajokorttitutkintoja vastaanottavien palveluntuottajien toimesta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämisessä. Tältä osin se hyväksyisi toimijat laissa säädettyjen vaatimusten mukaisesti. Hyväksyntä olisi määräaikainen. Menettely vastaisi koulutuskeskusten hyväksymisessä vastaavaa hakemusmenettelyä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi hyväksymiään perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjiä.

Pykälän 6 momenttiin sisältyisivät valvontaan ja sen sallimiseen liittyvät säännökset ja 7 momenttiin valtuus tarkempien säännösten antamiseen valvonnasta ja kokeen järjestämistä koskevista ilmoituksista. Liikenteen turvallisuusviraston valvontaa varten olisi sen hyväksymien kokeen järjestäjien ilmoitettava kokeista ennakoon. Asetuksella säädettäisiin tarkemmin esimerkiksi ilmoituksen ajankohdasta ja tahosta, jolle ilmoitus tehtäisiin. Etenkin perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän teoriakokeen kohdalla ilmoitus voitaisiin kokeen järjestämistavasta johtuen tehdä myös viraston kyseistä tehtävää hoitavalle palveluntuottajalle.

VI osa 1 luku: Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset

**1 §. Soveltamisala.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että luvun sääntely esimerkiksi luvan peruuttamisesta ja muuttamisesta koskisi myös II osan 11 luvun uudessa 3 a §:ssä säädettyä pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmien hyväksyntää.

## 1.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta

**5 §. Ikävaatimukset.** Pykälän 2 momentissa huomioitaisiin perustason ammattipätevyyskokeen käyttöönotto perustason ammattipätevyyttä suoritettaessa. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikävaatimuksesta voitaisiin poiketa, jos perustason ammattipätevyys suoritettaisiin 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksella tai käyttöön otettavalla perustason ammattipätevyyskokeella vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävästä ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä ja kyseisen ammattipätevyyden suorittamisen olisi oltava osa ammatillisen koulutuksen osaamistavoitteita ja perusteita. Ammatillisen koulutuksen vaatimuksista johtuen alle 21-vuotiaana ammattipätevyys olisi suoritettava vain edellä tarkoitetun ammatillisen koulutuksen yhteydessä.

Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 3 luvun 9 §:n 1 momenttiin muuttuu viittaukseksi x §:än y momenttiin, viittaus lain II osan 3 luvun 8 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään ja viittaus lain II osan 3 luvun 3 §:n 3 momenttiin muuttuu viittaukseksi x §:än y momenttiin.

**3 §. Määritelmää.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 3 luvun 4 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään, ja viittaus lain II osan 3 luvun 5 §:n 3 momenttiin muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**65 §. Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 2 luvun 6 §:ään muuttuu viittaukseksi b §:ään, ja viittaus lain IV osan 2 luvun 3 §:ään muuttuu viittaukseksi b §:ään.

**84 §. Autokoulun opetushenkilöstö.** Pykälän 2 momentin 2 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että oikeus moottoripyörällä annettavaan ajokorttiopetukseen antaisi oikeuden myös mopon ajokortin suorittamiseksi annettavaan opetukseen. Kummassakin tapauksessa olisi kysymys opetuksesta kaksipyöräisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi ja moottoripyörän opettajaoikeuden on katsottava tässä tapauksessa sisältävän myös oikeuden mopolla annettavaan opetukseen.

**Ajokorttilain (/2018) voimaantulosäännöksen 9 momentti.** Voimaantulosäännöksen 9 momenttia ehdotetaan tarkistettavaksi niiden liikenneopettajaluvan haltijoiden kohdalla, jotka ovat suorittaneet liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon vuoden 2014 liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, ja joille on myönnetty liikenneopettajalupa ennen muutoslain voimaantuloa. Tällainen lupa oikeutti mopon ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen ilman lisävaatimuksia. Muutoslain yhteydessä mopo-opetukseen antamiseen lisättiin vaatimus mainitun erikoisammattitutkinnon mopo-opetusta koskevan tutkinnon osan suorituksesta liikenneopettajaluvan ohella. Muutoslain voimaantulosäännökseen sisältyy vuoden 2010 perusteiden mukaisesti suoritettua liikenneopettajan erikoisammattitutkintoa koskeva säännös. Sen mukaan tällaisen erikoisammattitutkinnon suorittamisen perusteella myönnetty liikenneopettajalupa oikeuttaa myös mopon ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen. Se, minkä perusteiden mukaisesti erikoisammattitutkinto on suoritettu, ilmenee tutkintotodistuksesta. Ajokorttilain 103 §:ään sisältyy säännös, joka koskee ennen 1.6.2011 myönnettyjä liikenneopettajalupia. Sen mukaan ennen mainittua päivää myönnetty liikenneopettajalupa sisältää kaikki kuljettajaopetuksen luokat. Käytännössä kaikki ennen 1.7.2018 myönnetty liikenneopettajaluvat ovat siten antaneet oikeuden mopon ajokorttia varten annettavaan kuljettajaopetukseen. Momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan oikeus mopolla annettavaan kuljettajaopetukseen olisi myös niillä vuoden 2014 perusteiden mukaisesti liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon suorittaneilla, jotka olisivat sen perusteella saaneet liikenneopettajaluvan ennen 1.7.2018.

## 1.3 Laki autoverolain 28 §:n muuttamisesta

**28 §.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohtaan muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.4 Laki henkilötietojen käsittelystä poliisitoimissa annetun lain 19 §:n muuttamisesta**

**19 §.** *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 2 luvun 2 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään, ja viittaus lain V osan 1 luvun 2 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.5 Laki henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 28 §:n muuttamisesta**

**28 §.** *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 2 luvun 2 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään, ja viittaus lain V osan 1 luvun 2 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.6 Laki henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 17 §:n muuttamisesta**

**17 §.** *Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 2 luvun 2 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään, ja viittaus lain V osan 1 luvun 2 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.7 Laki ilmailulain muuttamisesta**

**54 §.** *Lento-oppilas.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 13 luvun 5 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään,

**70 §.** *Lentotyö ja lentomiehistön koulutus.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 12 luvun 8 §:ään muuttuu viittaukseksi b §:ään, ja viittaus lain 13 luvun 6 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**160 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin.* Pykälän 1 ja 2 momenttia muutettaisiin siten, että kohdista, joissa säädettäisiin poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvan toiminnan etukäteisestä valmistelusta sekä toiminnan mahdollisimman häiriöttömästä jatkumisesta, poistettaisiin sanat ”niihin rinnastettavissa”.

Muutoksilla ei olisi varsinaisesti tarkoitus laajentaa varautumisvelvoitetta, vaan selkeyttää sitä. Häiriötilanteiden rinnastaminen poikkeusoloihin nostaa varautumisen tason epätarkoituksenmukaisen korkealle, sillä valmiussuunnittelun soveltamiskynnyksen ylittäviä uhkia on vähän ja niiden toteutuminen on epätodennäköistä. Voidakseen varautua uskottavasti poikkeusoloihin ja vakaviin häiriötilanteisiin, tulee toimijan harjoittaa myös varautumista vähemmän vakaviin ja todennäköisemmin toteutuviin häiriötilanteisiin. On myös toimijan oman toiminnan turvaamisen kannalta järkevää varautua todennäköisiin, mahdollisesti jo tapahtuviin sen toimintaa uhkaaviin häiriötilanteisiin ja ughiin. On oletettavissa, että toimijat ovat harjoittaneet varautumista myös vähemmän vakaviin kuin poikkeusoloihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin osana heille säädetyin varautumisvelvollisuuden toteuttamista.

Lisäksi 1 momenttiin lisättäisiin sanat ”ja normaaliolojen häiriötilanteisiin” koskien valmiussuunnittelua. Nykyisin pykälän 3 momentissa säädetään valmiussuunnittelusta, joka kattaa sekä poikkeusolot että normaaliolojen häiriötilanteet, vaikka 1 momentissa säädetään vain poikkeusoloihin liittyvästä valmiussuunnittelusta. Muutos selkeyttää tilannetta. Muutoksen johdosta pykälän 3 momentissa ei ole enää tarpeen määritellä mitä tilanteita valmiussuunnittelu koskee.

Lisäksi pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että viittaus valmiuslakiin sekä aiempi valtioneuvoston asetuksenantovaltuus muutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavaksi määräyksenantovaltuudeksi. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelua ja sen olisi tarkoitus varmistaa varautumisen valtakunnallinen yhtenäisyys. Yhä ripeämpää reagointia edellyttävässä liikenteen ja viestinnän yhdistyvässä toimintaympäristössä on valtioneuvoston asetuksen tasoinen alemmanasteinen sääntely kuitenkin arvioitava tarpeettoman korkeaksi, kun kyse on yksittäisten liikennemuotojen varautumiseen liittyvän valmiussuunnittelun yksityiskohdista. Varautumista koskevia asetuksia ei olekaan annettu, samalla kun varautumissääntelyn virastotason täytäntöönpanossa on tunnistettu määräyksenantovaltuutuksen tarve.

Muutos poikkeusoloihin rinnastuksen osalta sekä alemman asteisen sääntelyn tason osalta tehtäisiin myös liikenteen palveluista annetun lain varautumista koskeviin säädöksiin. Lisäksi valmisteilla olevassa hallituksen esityksessä koskien raideliikennelakia varautumissääntelyn osalta ehdotetaan tehtäväksi samat muutokset. Siten varautumista koskeva sääntely olisi yhdenmukaisempaa hallinnonalan sisällä.

### **1.8 Laki kalastuksesta Tenojoen vesistössä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 §:n muuttamisesta**

**14 §.** *Tenojoen vesistön venerekisteri.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain V osan 1 luvun 1 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**15 §.** *Veneen rekisteröinti.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 4 luvun 3 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

### **1.9 Laki kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n muuttamisesta**

**21 §.** *Vuosimaksu.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain V osan 1 luvun 1 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

### **1.10 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta**

**4 §.** *Luvun soveltamisala.* Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin uusi 2 kohta, jossa säädettäisiin pelastuslaitosten, poliisiin tai Tullin alusten ehdollisesta sulkemisesta miehitysvaatimusten ulkopuolelle. Tällöin momentin 2-7 kohta siirtyisivät 3-8 kohdaksi.

Liikenteen palveluista annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi tässä esityksessä siten, että lain mukaisia pätevyysvaatimuksia ei sovellettaisi pelastuslaitosten, poliisiin tai Tullin aluksissa työskentelevään laivaväkeen, jos kyseisillä viranomaisilla on Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä koulutusjärjestelmä. Asiaa on perusteltu tarkemmin tämän esityksen keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa xx. Liikenteen palveluista annetun lain muutoksesta seuraa, että pelastuslaitosten, poliisiin ja Tullin alukset on syytä jättää kyseisissä tapauksissa myös miehitysvaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle, koska ne ovat kiinteästi sidoksissa pätevyysvaatimuksiin, joita kyseisiin aluksiin ei sovelleta. Miehitystodistuksessa määritellään, montako henkilöä aluksella on vähintään oltava ja kunkin miehistön jäsenen vähimmäispätevyys. Kun pätevyysvaatimuksia ei enää sovellettaisi edellä mainittuihin viranomaisiin, ei olisi tarvetta myöskään myöntää miehitystodistusta, niille aluksille jotka Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä kattaa. Näin ollen laivaväkilain 4 §:n muutoksella pelastuslaitosten, poliisiin tai Tullin alukset jäisivät luvun soveltamisalan ulkopuolelle siltä osin kuin niiden käytössä olisi Liikenteen turvallisuusviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvun 3 a §:n nojalla hyväksymä koulutusjärjestelmä. Kyseisten alusten sulkeminen soveltamisalan ulkopuolelle olisi ehdollinen vastavasti kuin pätevyysvaatimusten osalta ja koskisi niitä tapauksia, joissa pätevyysvaatimuksiakaan ei sovelleta. Jos kyseisellä viranomaisella ei ole Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää koulutusjärjestelmää, sovellettaisiin niiden aluksissa laivaväkilain mukaisia miehitysvaatimuksia. Mikäli Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi, että koulutusjärjestelmä soveltuu vain tiettyyn aluksen kokoon asti, sovellettaisiin viranomaisen tätä

suurempiin aluksiin laivaväkilain miehitysvaatimuksia ja liikenteen palveluista annetun lain pätevyysvaatimuksia.

Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 11 luvun 3 a §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**26 d §.** *Poikkeukset rekisteröinti- ja luettelointivelvollisuudesta.* Pykälään lisättäisiin uusi 11 kohta, joka koskisi pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksissa työskenteleviä henkilöitä silloin, kun kyseisellä viranomaisella on Liikenteen turvallisuusviraston liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvun 3 a §:n nojalla hyväksymä koulutusjärjestelmä. Tällaisissa tapauksissa luvun mukainen rekisteröinti ja luettelointi ei koskisi kyseisissä aluksissa työskenteleviä henkilöitä. Muutos vastaisi liikenteen palveluista annettuun lakiin ja laivaväkilakiin ehdotettavia muutoksia, joiden mukaisesti pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksiin ja niissä työskenteleviin henkilöihin ei sovellettaisi laivaväkilain mukaisia miehitysvaatimuksia eikä liikenteen palveluista annetun lain mukaisia pätevyysvaatimuksia siltä osin kuin kyseisellä viranomaisella on Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä koulutusjärjestelmä. Kyseisten viranomaisten aluksissa työskentelevät henkilöt voisivat kuitenkin pykälän 11 kohdan nojalla niin halutessaan hakea meripalvelun kirjaamista Liikenteen turvallisuusviraston merimiesrekisteriin 26 c §:n 4 kohdan mukaisesti.

Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 11 luvun 3 a §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

### **1.11 Laki laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta**

**3 §.** *Määritelmät.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 3 luvun 3 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

### **1.12 Laki lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

**4 §.** *Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 1 luvun 4 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

### **1.13 Laki postilain muuttamisesta**

**38 a §.** *Postipalvelua koskevat olennaiset tiedot.* Pykälässä säädettäisiin postipalvelua koskevien olennaisten tietojen luovuttamisesta tiettyä käyttötarkoitusta varten. Velvoite luovuttaa pykälässä tarkoitettuja tietoja koskisi kaikkia postilain 2 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettuja postiyrityksiä. Postiyrityksellä tarkoitetaan postilaissa yritystä, joka harjoittaa kirjelähetyksiä koskevaa postitoimintaa. Postilain 4 §:n 1 momentin mukana postiyrityksen on ennen toiminnan aloittamista tehtävä ilmoitus Viestintävirastolle.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin olennaisista tiedoista ja niistä käyttötarkoituksista, joihin tietoja olisi velvollisuus luovuttaa. Säännös koskisi vain sellaista tietoa, joka postiyritykselle syntyy osana sen harjoittamaa liiketoimintaa. Säännös ei siis velvoittaisi toimijoita keräämään sellaista uutta tietoa, jota niille ei muutoin toiminnassaan synny. Sääntelyn ei myöskään voitaisi katsoa ulottuvan sellaisiin postiyrityksen kaupallisesti hankkimiin tietoihin, joihin sisältyy sopimusperäisiä edelleen luovutuksen rajoituksia. Lisäksi yhden tiedon tarvitsisi olla saatavilla vain kerran, eli jos tieto on saatavilla toisen postiyrityksen rajapinnan kautta, ei postiyrityksen enää tarvitsisi huolehtia rajapinnan avaamisesta omaan palveluunsa.

Osa tiedoista on sellaisia, että niistä saattaa muodostua henkilötietoa (esimerkiksi tietyn postilaatikon tai kiinteistön sijaintitieto). Tällöin tiedon luovuttamisessa ja muussa käsittelyssä olisi huomioitava EU:n yleisen tietosuojasetuksen asettamat vaatimukset. Esityksen lähtökohtana kuitenkin on, että henkilötietoja käsiteltäisiin mahdollisimman vähän, eivätkä käsiteltävät henkilötiedot olisi sellaisia, että niiden voitaisiin katsoa

kuuluvan henkilötietojen suojan ydinalueelle. Henkilötietojen käsittelyn tarkoituksena olisi mahdollistaa tietojen hyödyntäminen osana yritysten palvelukehitystä, jolla pystyttäisiin parantamaan ja tehostamaan yhteiskunnan yleisen edun kannalta keskeisiä posti- jakelu- mahdollisesti myös muita toimintoja erityisesti haja-asustusalueilla esimerkiksi kuljetuksia yhdistelemällä.

Jakelureittejä koskevilla tiedoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi karttapohjaista tietoa jakelutoiminnassa säännöllisesti käytettävistä maantieteellisistä reiteistä. Jakelureittejä koskevat tiedot voisivat postiyrityksen hallussa olevasta tietoaaineistosta riippuen sisältää myös tietoja reitin varrella olevista rakennuksista (esimerkiksi rappujen kirjaintietoja tai tietoa rakennusten pääasiallisesta käyttötarkoituksesta sekä liike- ja asuinhuoneistojen määristä), lastaus- ja purkupaikoista sekä aikatauluista ja kellonajoista. Myös tiedot postilokeroiden, postilaatikoiden ja rakennusten sijainnista sekä pihateistä voisivat olla yhdistettynä reittitietoon riippuen siitä, miten postiyrityksen tietoaaineisto on koostettu. Postilokeroiden, postilaatikoiden sekä rakennusten ja pihateiden sijaintia koskevan tiedon ei kuitenkaan tarvitsisi olla yhdistettynä reittitietoon, vaan tietoja voisi luovuttaa myös reittitiedosta irrallisena, jos se olisi postiyrityksen hallussa olevan tietoaaineiston perusteella tarkoituksenmukaista.

Postilaatikoiden osalta ehdotettu sääntely täydentäisi nykyisen postilain 39 pykälää, jonka mukaan yleispalvelun tarjoajan on annettava toiselle postiyritykselle kaikki tämän postitoiminnan hoitamisessa tarpeelliset tiedot postilaatikoiden sijainnista. Ehdotettu sääntely laajentaisi sekä luovuttamiseen velvoitettujen toimijoiden joukkoa että niitä käyttötarkoituksia, joihin tietoa voitaisiin hyödyntää. Ehdotetun pykälän nojalla myös muiden kuin postiyritysten olisi mahdollista saada rajapinnan kautta tietoa postilaatikoiden sijainnista, jos tiedon tarve perustuisi hyväksyttävään käyttötarkoitukseen. Sijainti tulisi ilmaista koordinaatein.

Tieto postinumeroalueen maantieteellisistä rajoista voitaisiin ilmaista esimerkiksi karttatietona. Lisäksi olennaisiin tietoihin kuuluisi tietyn postinumeroalueen sisällä olevien rakennusten, talouksien ja postilaatikoiden lukumäärä. Nämä tiedot voisivat olla yhdistettynä postinumeroalueen maantieteellisiä rajoja koskevaan tietoon. Sääntely täydentäisi nykyisen postilain 37 §:n sääntelyä, jonka mukaan postinumerojärjestelmää ylläpitävän postiyrityksen tulee pitää postinumerojärjestelmän sisältämät tiedot julkisesti nähtävillä. Kyseisen lainkohdan mukaan tietojen on oltava maksutta saatavilla käyttökelpoisessa muodossa siten, että ne ovat helposti sähköisesti ladattavissa. Nyt ehdotettua sääntelyä tulisi sovellettavaksi siltä osin kuin olennaiset tiedot eivät ole toimijoiden saatavilla postilain 37 §:n nojalla.

Ehdotetussa 1 momentissa määriteltäisiin myös ne käyttötarkoitukset, joita varten olennaisia tietoja saisi luovuttaa. Tietojen luovuttamisen ja muun käsittelyn rajaaminen tiettyyn käyttötarkoitukseen on tarpeen, jotta voidaan varmistua siitä, että tietoihin mahdollisesti sisältyviä henkilötietoja käsitellään asianmukaisin perustein. Lisäksi myös muut kuin henkilötietoihin luettavat tiedot saattaisivat olla luonteeltaan sellaisia (esimerkiksi osana postiyrityksen liiketoimintaa), ettei niitä olisi tarkoituksenmukaista avata kaikkien vapaasti saataville, vaan tietojen hyödyntämisen tulisi perustua ehdotuksen tavoitteiden kannalta hyväksytyihin käyttötarkoituksiin.

Postiyrityksen olisi ehdotetun 1 momentin mukaan luovutettava olennaiset tiedot postipalveluiden ja jakelutoiminnan tarjoamiseen ja kehittämiseen. Postipalveluilla tarkoitetaan postilain 2 pykälän 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua toimintaa. Jakelutoimintaa ei ole määritelty lainsäädännössä, mutta sillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi niitä palveluita, jotka on postilain 1 pykälän 3 momentissa rajattu muutoin postilain soveltamisalan ulkopuolelle. Lisäksi tietoja olisi luovutettava myös sellaista kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, jonka tavoitteena olisi muiden kuin posti- tai jakelutoimintaa koskevien palveluiden tarjoaminen tai kehittäminen. Tällä pyritäisiin varmistamaan se, että velvoitteella luovuttaa postipalvelua koskevia olennaisia tietoja pystyttäisiin luomaan edellytyksiä myös muille kuin posti- ja jakelupalveluiden kehitykselle. Tietoja ei kuitenkaan olisi velvollisuutta luovuttaa kenelle tahansa, vaan edellytyksenä olisi tietojen käyttö osana kehittämis- ja innovaatiotoimintaa. Tällaista olisi esimerkiksi yksityinen tuote- ja palvelukehitys. Toiminnan olisi kuitenkin oltava johdonmukaista ja tiettyä tavoitetta varten määriteltyä siten, että pyytävän tahon voitaisiin kohtuudella odottaa siitä suoriutuvan.



Tiedot olisi ehdotetun 1 momentin mukaan luovutettava yleisesti käytetyssä muodossa rajapinnan kautta. Yleisesti käytetyllä muodoksi katsottaisiin standardin mukaisuus, jos standardi on olemassa tai muu vakiintunut muoto. Sijaintitiedon tulisi olla paikkatietomuodossa. Rajapinnan kautta luovuttaminen tarkoittaa, että tietojen tulisi olla käytettävissä tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa. Koneluettavalla vakiotietomuodolla tarkoitettaisiin sitä, että tietoaineistot on avattu sellaisessa muodossa, että tietoa on helppo käsitellä tietokoneohjelmistoilla. Tavanomaista PDF-muotoista tai HTML-sivuilla olevaa tietoa on vaikea lukea ohjelmallisesti ja siksi tiedon koneluettavuuteen soveltuisi esimerkiksi XML-muoto sekä erilaiset rajapinnat suoraan datalähteeseen.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin syrjimättömyydestä. Ehdotetussa 1 momentissa tarkoitettujen rajapinnan käyttö ei saisi edellyttää syrjiviä menettelyjä tiedon saamiseksi tai hyödyntämiseksi. Rajapinnan kuvauksen ja dokumentaation olisi oltava avoimesti saatavilla, tai jos kyseessä olisi toiminnallinen rajapinta, olisi sen käytön ehtojen oltava kaikille samat. Rajapinnan käytölle voitaisiin asettaa ehtoja, kuten rekisteröitymisvaatimuksia tai maksuja rajapinnan hyödyntämisestä, mutta ehtojen tulisi kohdella käyttäjiä yhdenvertaisesti. Myös perittävä maksu voisi olla käytön ehto, ja vaikka hyödyntämisestä mahdollisesti maksettava korvaus olisi osapuolten välinen sopimuskysymys, markkinoiden kehittymisen alkuvaiheessa pidetään tärkeänä, että ehdot olisivat kohtuullisia myös perittävien maksujen tason osalta. Esimerkiksi rajapintojen avaamisen kustannusten perimistä moninkertaisina niitä hyödyntäviltä toimijoilta voitaisiin tuskin pitää kohtuullisena.

Lisäksi ehdotetussa 2 momentissa asetettaisiin palveluntarjoajille velvollisuus huolehtia palveluidensa tietoturvasta ja tietosuojasta rajapintoja avattaessa. Säännös heijastelee yleistä periaatetta siitä, että nämä asiat on huomioitava jo palveluita suunniteltaessa, ja että kyse on nimenomaan palveluntarjoajan vastuulla olevasta asiasta. Postipalvelua koskevat olennaiset tiedot olisi kaikkienensa avata siten, ettei palvelun tietoturva tai kenenkään yksityisyyden suoja vaarannu.

Ehdotettu 3 momentti sisältäisi valtuutuksen säätää tarvittaessa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Kyse olisi etenkin tiedoista, joita 1 momentin velvoite koskee. Asetuksella täsmennettäisiin olennaisten tietojen sisältöä esimerkiksi tarkkuuden ja teknisen muodon osalta. Asetuksessa voitaisiin lisäksi täsmentää sitä, millaiset ajantasaisuusvaatimukset koskevat eri tietoryhmiä sekä antaa tarkempia säännöksiä muusta teknisestä yhteentoimivuudesta.

#### **1.14 Laki rautatielain muuttamisesta**

**2 §. Määritelmät.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 1 luvun 4 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**20 §. Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 5 luvun 1 §:n 1 kohtaan muuttuu viittaukseksi x §:n 1 kohtaan.

**35 §. Koulutuspalvelujen tarjoaminen.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 8 luvun 3 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**68 §. Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden rekisteröinti.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain V osan 2 luvun 3 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**68 § a. Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain V osan 2 luvun 3 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**71 b §. Sääntelyelimen tehtävät.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 1 luvun 4 §:ään lukuun muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**71 c §. Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko.** Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 1 luvun 4 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

**73 §.** *Muut erimielisyydet.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain IV osan 1 luvun 4 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.15 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

**4 §.** *Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 3 luvun 13 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.16 Laki terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n 2 momentin 4 kohdan kumoamisesta**

**24 a §.** *Terveystieteiden tutkimuskeskusten rekisteri.* Liikenteen palveluista annetun lain muutoksella merimieslääkärijärjestelmän hallinnointi ja merimieslääkäreiden hyväksyntä siirrettiin 1.7.2018 alkaen Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskusten rekisteriä ja valvontavirasto Valviralta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää myös rekisteriä hyväksytyistä merimieslääkäreistä osana liikenneasioiden rekisteriä. Tämän vuoksi esitetään, että pykälän 2 momentin 4 kohdan mukainen Valviran päällekkäinen velvollisuus merkitä Terveydenhuollon ammattihenkilöiden rekisteriin tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot, kumottaisiin.

#### **1.17 Laki verotusmenettelystä annetun lain 18 §:n muuttamisesta**

**18 §.** *Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain V osan 1 luvun 1 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

#### **1.18 Laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät.* Liikenteen palveluista annetun lain teknisen uudelleen numeroinnin johdosta viittaus lain II osan 1 luvun 1 §:ään muuttuu viittaukseksi x §:ään.

## 2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevaan ehdotukseen sisältyisi seuraavat valtuussäännökset perustuslain 80 §:n 1 momentissa tarkoitettujen asetusten antamiseen:

- II osa 3 luku 5 § 5 momentti: Tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyiden sisällöstä ja säännökset EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun ammatillisen pätevyyden hyväksi lukemisesta perustason ammattipätevyttä suoritettaessa, liikenneyrittäjäkoulutuksella saavutetun osaamisen hyväksi lukemisesta kokeissa ja tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 4 artiklassa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista.
- II osa 3 luku 7 § 5 momentti: Tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen sisältyvän kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä säännökset oppitunnin pituudesta.
- II osa 3 luku 8 § 6 momentti: Tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta.
- II osa 3 luku 9 § 3 momentti: Tarkempia säännöksiä hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta.
- II osa 3 luku 10 § 4 momentti: Tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.
- II osa 3 luku 11 § 4 momentti: Tarkempia säännöksiä koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.
- II osa 3 luku 12 § 5 momentti: Tarkempia säännöksiä opetuksesta vastaavan johtajan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, koulutuksessa käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.
- II osa 3 luku 13 § 4 momentti tarkempia säännöksiä kokeista ja niiden toteutuksesta sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtävistä ja pätevyysvaatimuksista.
- II osa 3 luku 14 § 2 momentti: Tarkempia säännöksiä 14 §:n 1 momentissa tarkoitettujen asiakirjojen säilyttämisestä.
- II osa 3 luku 15 § 4 momentti: Tarkempia säännöksiä ammattipätevyiden määrääjän lukemisesta ammattipätevyttä jatkettaessa.
- II osa 3 luku 16 § 4 momentti: Tarkempia säännöksiä ammattipätevyiden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.
- II osa 3 luku 17 § 3 momentti: Säännökset muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä sekä tarkemmat säännökset 2 momentissa tarkoitettua kuljettajatodistuksesta ja sen käytöstä ammattipätevyiden osoittamiseen.
- IV osan 1 luvun 16 §: Tarkempia säännöksiä valvonnan järjestämisestä ja kokeiden järjestämistä koskevista ilmoituksista.

Postilain muuttamista koskevaan ehdotukseen sisältyisi mahdollisuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä postipalvelua koskevista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta (uuden 38 a §:n 4 momentti).

Esitykseen sisältyisi myös Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavia valtuuksia perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettujen määräyksien antamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä varautumista koskevien pykälien 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä. Määräyksenantovaltuudesta säädettäisiin tieliikenteen (II osa 1 luku 16 §), rautatieliikenteen (II osa 5 luku 6 §), raideliikenteen (II osa 6 luku 8 §) ja lento liikenteen (II osa 12 luku 10 §) varautumissäädöksissä sekä ilmailulain 160 §:ssä.

## 3 Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan maaliskuun 1 päivästä 2019.

## 4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

### 4.1 Liikkumisvapaus, yksityisyyden suoja ja henkilötietojen suoja

Perustuslain 9 §:ssä säädetään liikkumisvapaudesta. Suomen kansalaisella ja maassa laillisesti oleskelevalla ulkomaalaisella on vapaus liikkua maassa. Perustuslain 10 §:ssä säädetään yksityiselämän suojasta. Jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu, ja henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Molem-

mat ovat myös Euroopan unionin tasolla suojattuja perusoikeuksia ja kansainvälisellä tasolla turvattuja ihmisoikeuksia. Paikantamisvelvoite puuttuisi näihin perusoikeuksiin: vaikka paikantaminen kohdistuisi kulkuvälineeseen, voi yksittäinen henkilö olla tunnistettavissa sijaintitiedon perusteella ja siten välillisesti vaikutusten kohteena.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että yksityiselämän suojaan kohdistuvia rajoituksia on arvioitava kulloisessakin sääntely-yhteydessä perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten valossa (ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2 - 3 ja siinä viitatu lausunnot). Valiokunta on tämän vuoksi aikaisemmin arvioinut esimerkiksi arkaluonteisten tietojen käsittelyn sallimisen koskevan yksityiselämään kuuluvan henkilötietojen suojan ydintä (PeVL 37/2013 vp, s. 2/I), minkä johdosta esimerkiksi tällaisia tietoja sisältävien rekisterien perustamista on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten, erityisesti rajoitusten hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden, kannalta (PeVL 29/2016 vp, s. 4 - 5 ja esimerkiksi PeVL 21/2012 vp, PeVL 47/2010 vp sekä PeVL 14/2009 vp). Valiokunta on kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että arkaluonteisten tietojen käsittely on syytä rajata täsmällisillä ja tarkkarajaisilla säännöksillä vain välttämättömään (ks. esim. PeVL 13/2017 vp, s. 5 ja PeVL 3/2017 vp, s. 5).

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten (PeVM 25/1994 vp, s. 4 - 5) kannalta keskeistä on, että toimenpiteellä on yhteiskunnallisesti asianmukainen peruste ja toimenpide on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Vastaavat kriteerit ovat myös Euroopan unionin perusoikeuskirjan 52 artiklassa sekä Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklassa.

Paikantamisen perusteena on sijaintitietoa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Esimerkiksi junien paikantaminen voi parantaa taseuristeysten turvallisuutta. Suhteellisuusperiaatteen mukaisuus turvattaisiin ensinnäkin sillä, että henkilötietoja saisi käsitellä vain silloin, kun se on tarpeellista. Tämä seuraa tietojen minimiön periaatteesta. Tietojen käyttötarkoitus olisi rajattu, ja paikantaminen kohdistuu vain palveluntarjontaan liittyvään aioon. Lisäksi oikeasuhtaisuutta turvaisivat säännöksen rajatut kohteet sekä säilytysajan rajoittaminen. Rekisteröidyn yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisia oikeuksia ei rajoitettaisi. Hallituksen esitykseen sisältyy alustava yleisen tietosuoja-asetuksen mukainen tietosuojan vaikutustenarviointi.

Henkilötietojen suoja on harmonisoitu Euroopan unionissa yleisellä tietosuoja-asetuksella, joten kansallisen sääntelyn on oltava sallittua yleisen tietosuoja-asetuksen liikkumavaran nojalla. Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että keväällä 2016 voimaan tullessa, vuoden 2018 aikana sovellettavaksi tulevassa ja suomalaista lainsäätäjää sitovassa Euroopan unionin yleisessä tietosuoja-asetuksessa vahvistetaan säännöt luonnollisten henkilöiden suojelulle henkilötietojen käsittelyssä sekä säännöt, jotka koskevat henkilötietojen vapaata liikkuvuutta (ks. esim. PeVL 31/2017 vp, s. 3, PeVL 42/2016 vp, s. 7 - 8). Valiokunnan mukaan merkityksellistä on, että EU:n perusoikeuskirjan 8 artiklassa turvataan jokaisen oikeus henkilötietojensa suojaan (PeVL 31/2017 vp, s. 3). Valiokunta on kiinnittänyt huomiota myös siihen, että EU:n henkilötietojen käsittelyä koskevaa lainsäädäntöä sovellettaessa on otettava huomioon Euroopan unionin perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvattu yksityiselämän suoja ja 8 artiklassa tarkoitettu henkilötietojen suoja ja että EU:n tuomioistuimen antamat tuomiot määrittävät näiltä osin yksityiselämän ja henkilötietojen suojan keskeistä sisältöä (ks. esim. PeVL 21/2017 vp, s. 3).

Perustuslakivaliokunta on tuoreessa käytännössään katsonut, ettei estettä ole sille, että henkilötietojen suojaan liittyvät sääntelyn kattavuuden, täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset voidaan joiltain osin täyttää myös yleisellä Euroopan unionin asetuksella tai kansalliseen oikeuteen sisältyvällä yleislailla (ks. myös PeVL 31/2017 vp, s. 3 - 4, PeVL 5/2017 vp, s. 9, PeVL 38/2016 vp, s. 4). Valiokunta on edelleen pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset ja että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 31/2017 vp, PeVL 26/2017 vp, PeVL 2/2017 vp ja PeVL 44/2016 vp).

Perustuslakivaliokunta on todennut, että vaikka sen tehtävänä ei ole arvioida lakiehdotusten suhdetta EU:n oikeuteen, on käsiteltävänä olevan asian EU-oikeudellinen kytkentä syytä ottaa huomioon lakiehdotuksen perustuslainmukaisuuden arvioissa. Tällöin merkitystä voidaan antaa myös EU:n perusoikeuskirjan vaatimuksille. Perustuslain 10 §:n 1 momentissa ja EU:n perusoikeuskirjan 8 artiklassa sekä Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklassa perus- ja ihmisoikeutena turvattujen henkilötietojen suojan toteuttaminen ei voi enää jatkossa perustua nykyisen, käsillä olevassa esityksessä omaksutun sääntelymallin varaan. Sitä vastoin henkilötietojen suojan toteuttaminen tulisi jatkossa ensisijaisesti taata yleisen tietosuoja-asetuksen ja säädettävän kansallisen yleislain nojalla. Tähän liittyen tulisi välttää kansallisen erityislainsäädännön säätämistä sekä varata sellaisen säätäminen vain tilanteisiin, joissa se on yhtäältä sallittua tietosuoja-asetuksen kannalta ja toisaalta

välttämätöntä henkilötietojen suojan toteuttamiseksi. (PeVL 14/2018 vp, s. 4 - 5, PeVL 2/2018, s. 4 - 5.) Kuitenkin arkaluontoisten tietojen osalta sekä tietyissä perusoikeusherkissä säädöksissä tulisi arvioida yksityiskohtaisemman sääntelyn tarpeellisuus ottaen huomioon sekä riskiperusteisuus että yleislainsäädännön soveltuvuus kulloiseenkin erityistilanteeseen (PeVL 14/2018 vp, s. 5 - 7).

Euroopan unionin yleisessä tietosuojia-asetuksessa on kansallista liikkumavaraa, kun käsittelyperusteena on ehdotetun kaltaisesti rekisterinpitäjän lakisääteinen velvollisuus. Nyt ehdotetaan säädettäväksi vain käsittelyperusteesta sekä suojatoimista. Muuten henkilötietojen suojaa koskevat säännökset tulevat henkilötietojen suojaa koskevasta yleislainsäädännöstä. Suojatoimista on välttämätöntä säätää kansallisesti, jotta varmistetaan käsittelyn oikeasuhtaisuus ja henkilötietojen suojan toteutuminen.

## 4.2 Omaisuudensuoja sekä henkilötietojen suoja

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on suojattu. Perustuslain 10 §:n mukaan henkilötietojen suojasta säädetään lailla. Henkilötietojen suoja on yleisellä tasolla käsitelty tarkemmin edellä.

Postilakiin ehdotetun 38 a §:n mukaan postiyrityksen olisi luovutettava rajapinnan kautta pykälässä mainitut tiedot, jos tietoja käytetään tiettyihin pykälässä mainittuihin käyttötarkoituksiin. Vastaavatyypistä sääntelyä on sisällytetty lain liikenteen palveluista HE 161/2016 vp ja PeVL 46/2016 vp sekä HE 145/2017 vp ja PeVL 2/2018). Esityksissä näiden velvollisuuksien tarpeellisuus ja suhteellisuus oli perusteltu, eikä perustuslakivaliokunta lausunnoissaan puuttanut ehdotettuun sääntelyyn. Erona liikennepalvelulain sääntelyyn on se, ettei tietoja avattaisi vapaasti kaikkien saataville vaan velvollisuus niiden luovuttamiseen syntysi vain laissa erikseen määritellyissä tilanteissa. Tällä on pyritty varmistamaan se, että velvollisuus luovuttaa tietoja olisi oikeassa suhteessa yhtäältä lailla tavoiteltuihin päämääriin ja toisaalta luovuttavan postiyrityksen liiketaloudellisiin intresseihin suojata omassa toiminnassaan hankkimaansa tietoa. Lisäksi käyttötarkoituksesta on tarpeen säätää siltä osin kuin tietoihin saattaa sisältyä henkilötietoja.

Nyt ehdotettu sääntely kohdistuu tietoon, joka hyödyttää merkittäväällä tavalla koko logistiikkasektoria. Velvoite koskisi yhtäläisesti kaikkia postilaissa tarkoitettuja postiyrityksiä. Tietojen luovuttaminen rajapinnan kautta on käytännössä ainoa tehokas tapa jakaa tietoa. Lisääntyvän tiedon voidaan arvioida lisäävän palveluiden tarjontaa ja käyttöä sekä uusien palveluiden syntymistä. Velvoittava lainsäädäntö on välttämätöntä, jotta esityksen tavoitteet tiedon digitalisoimisesta logistiikkasektorilla ja uusien palveluiden syntymisen edistämisestä voidaan saavuttaa. Vaikka tiedot annettaisiin rajapinnan kautta, pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut tarjotaan oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Tietoja ei siis olisi pakko avata maksutta, tosin maksun olisi oltava kohtuullinen.

Yksityisyyden suojan näkökulmasta postipalvelua koskevien olennaisten tietojen ei voida katsoa sisältävän tietoja, jotka olisivat erityisesti yksityisyyden suojan ydinalueeseen kuuluvia. Tiedot ovat pääosin sellaisia, että ne ovat joka tapauksessa saatavissa muista lähteistä, vaikkakin niiden hankkiminen erityisesti posti- ja jakelutoiminnan tarpeita vastaaviksi muilla tavoilla voi vaatia huomattavaa vaivannäköä. Esimerkiksi rakennusten sijaintia tai pihateitä koskevaa tietoa on saatavilla internetin avoimista karttapalveluista. Toimijoiden näkökulmasta tällaisen tiedon lisäarvo syntyy kuitenkin siinä vaiheessa, kun tieto yhdistetään esimerkiksi tietoon postiyrityksen käyttämästä jakelureitistä.

## 4.3 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrättyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2).

Esitykseen sisältyy useita valtuussäännöksiä, jotka on kuvattu kohdassa ”Tarkemmat säännökset ja määräykset”. Niistä suurin osa koskee valtioneuvoston asetuksella annettavia tarkempia säännöksiä. Lisäksi eräistä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista seikoista säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Esityksessä ehdotetuilla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksilla ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista.

Pääosa ehdotettavista asetuksenantovaltuuksista liittyy tieliikenteen ammattipätevyysääntelyyn tehtäviin muutoksiin. Valtuudet vastaavat voimassa olevaa lainsäädäntöä. Asetuksella annettaisiin säännöksiä, jotka ovat luonteeltaan varsin teknisiä ja yksityiskohtaisia.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset ehdotetussa postilain 38 a §:ssä tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta. Olennaisten tietojen sisältöä voitaisiin asetuksessa täsmentää esimerkiksi tarkkuuden ja teknisen muodon osalta. Kyse olisi kaiken kaikkiaan teknisluonteisista seikoista. Kun velvollisuus avata rajapinta seuraisi laista, ei tietoryhmien täsmentäminen aiheuttaisi toimijoille sellaista lisärasitetta, josta olisi säädetty lain tasolla. Vastaava asetuksenantovaltuutus sisältyy liikenteen palveluista annetun lain sääntelyyn liikennepalvelua koskevista olennaisista tiedoista. Perustuslakivaliokunta ei lain säätämismahdollisuudessa löytänyt säännöksestä huomautettavaa (PeVL 46/2016 vp). Valtioneuvoston asetus liikkumispalvelua koskevista olennaisista tiedoista (643/2017) annettiin 7 päivänä syyskuuta 2017.

Perustuslain 80 §:n 2 momentissa säädetään mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määräytyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Lainkohdan mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallostaa on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määrittellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Uusi luvanvaraisia maantieliikenteen harjoittajia koskeva varautumisvelvollisuus rajataan sekä kohteensa puolesta että sisällöllisesti siten, ettei se sisällä perustuslaillisia herkkyyksiä sen paremmin elinkeinonharjoittamisen kuin omaisuudensuojankaan osalta. Ehdotettava alemmanasteisen sääntelyn ratkaisu edellyttää vakiintuneesti lainsäädäntövallan siirtämiseen liittyvää perustuslakitarkastelua.

Ehdotetussa uudessa varautumispykälässä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuutta koskien pykälän 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelun turvaamiseksi tarpeellisia tarkentavia määräyksiä. Maantieliikenteen harjoittajien valmiussuunnittelun perusteista säädetäisiin myös pykälässä. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin seikoista, jotka on huomioitava varautumisessa. Myös valmiussuunnittelusta olisi perussäännökset pykälän 1 momentissa. Määräyksenantovaltuuden myötä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa valmiussuunnittelusta tarkempia määräyksiä, mikä olisi yksityiskohtaista, teknistä ja lailla säädettyä tarkentavaa. Liikenteen turvallisuusvirasto on valmius- ja varautumisasiossa liikennehallinnon alan asiantuntijavirasto ja tarkempien määräysten antaminen koskien valmiussuunnittelua sopii sen toimialaan.

Maantieliikenteen osalta määräyksenantovaltuus olisi ensinnäkin rajattu koskemaan maantieliikenteen luvanvaraisia henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajia, joilla on liikennekäytössä vaadittu määrä määrätynlaisia ajoneuvoja. Toiseksi se olisi rajattu koskemaan nimenomaan valmiussuunnittelua. Kolmanneksi se olisi rajattu määrätyn tavoitteen, eli valtakunnallisen yhtenäisyyden, varmistamiseen. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi pääasiassa teknisluonteisista säännöksistä, joista ei ole tarpeen eikä tarkoituksenmukaista säätää lailla tai asetuksella. Määräyksenantovaltuudelle on siten olemassa erityisiä syitä.

Myös kaupunkiraideliikenteen, rautatieliikenteen sekä lentoliikenteen varautumispykäliin säädetty määräyksenantovaltuus noudattaisi vastaavasti yllä mainittuja täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevia valtuuksia.

Esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden katsota olevan ristiriidassa perustuslain kanssa.

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

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## Lakiehdotukset

1.

### Laki

#### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
(Johtolause muokataan uudelleen numeroinnin johdosta myöhemmin. Lisäksi lain sisäiset viittaukset muutetaan uuden numeroinnin mukaisiksi.)

(II osa 1 luku  
Lisätään uudet 16 ja 17 §  
Uudessa numeroinnissa x ja y §)

#### 16 §

##### *Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin tieliikenteessä*

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

#### 17 §

##### *Paikantamisvelvollisuus tieliikenteessä*

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoavan tai tämän edustajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvon sijaintitieto on sen saatavissa ajoneuvon ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoava tai tämän edustaja saa käsitellä 1 momentin nojalla kerättyjä tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Ajoneuvoa paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

(II osa 3 luku  
Muutetaan 3-15 §, lisätään 16 ja 17 §  
Uudessa numeroinnissa x-ö §)

## 3 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset*

Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys. Lisäksi hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Vaatimukset koskevat myös muun ETA-valtion kansalaista ja sellaisen muun maan kansalaista, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Kuorma- tai linja-auton kuljettajalla on oltava ammattipätevyyden lisäksi kuljettamaansa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää vastaava ajo-oikeus.

Tätä lakia sovelletaan myös traktorin ja muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti.

## 4 §

*Poikkeukset kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta*

Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai Rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;
- 3) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunneltu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai Rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;
- 7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, tai muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa; taikka
- 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

## 5 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys*

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla kuljetusmuotoa vastaava perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe tai perustason ammattipätevyyskoe. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Perustason ammattipätevyyteen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on lueteltu maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi, liitteen I jaksossa 1. Ne sisältävät perustiedot kuljettajana toimimisen vaatimuk-



sista, kuljettajan, kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton tai linja-auton kuljettajana toimimista varten.

Linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien.

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen perustason ammattipätevyyden sisällöstä ja säännökset EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettujen ammatillisen pätevyyden hyväksi lukemisesta perustason ammattipätevyyttä suoritettaessa, liikenneyrityksenkoulutuksella saavutettujen osaamisen hyväksi lukemisesta kokeissa ja tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 4 artiklassa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, jolloin perustason ammattipätevyyden suorittamista ei vaadita.

## 6 §

### *Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä*

C-luokan kuorma-autoa ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 18 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 21 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella, 23 vuotta täyttänyt. D1-luokan linja-autoa ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 21 vuotta täyttänyt.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, voi 2 momentista poiketen toimia 18 vuotta täyttänyt, joka on suorittanut linja-auton kuljettajan tehtävissä edellytettävän ammatillisen perustutkinnon ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on kuljetettavan ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Kuljettaja, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.

## 7 §

### *Perustason ammattipätevyyskoulutus*

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava ajo-opetusta. Perustason ammattipätevyyskoulutus voidaan toteuttaa myös nopeutettuna, jolloin koulutuksen kesto on 140 tuntia ja siitä vähintään 10 tuntia on oltava ajo-opetusta.

Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon suorittamalla 5 §:n 2 momentissa tarkoitettujen oppiaineluettelon osat, jotka vastaavat suoritettavaa kuljetusmuotoa ja pätevyyttä. Täydentävän koulutuksen kesto on 70 tuntia, josta vähintään viisi tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa täydentävän koulutuksen kesto on 35 tuntia, josta vähintään kolme tuntia on oltava ajo-opetusta.

Koulutuksen päätteeksi suoritettavaan teoriakokeeseen sisältyy vähintään yksi kysymys 5 §:n 2 momentissa tarkoitetun oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohden ja tämän pykälän 2 momentin mukaisesti ammattipätevyyttä laajennettaessa jokaista suoritettavan kuljetusmuodon tavoitetta kohden. Kokeen hyväksytysti suoritaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskoulutuksen tai nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta. Ammatillisessa koulutuksessa merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan kuitenkin tehdä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa on noudatettava mitä tässä laissa säädetään koulutuksen sisällöistä ja toteutuksesta. Jos perustason ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetukseen sovelletaan vastaavan luokan ajokortin ajo-opetuksessa noudatettavia säännöksiä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen sisältyvän kokeen sisällöstä ja toteutuksesta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös säännökset oppitunnin pituudesta.

## 8 §

### *Perustason ammattipätevyyskoe*

Perustason ammattipätevyyskokeessa suoritetaan teoriakoe ja käytännön koe. Teoriakoe on kaksiosainen, ja sen on täytettävä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin I liitteen 2 jakson 2.2 kohdan a alakohdassa olevat vaatimukset.

Käytännön kokeeseen sisältyy ajokoe, jossa arvioidaan oppiaineluettelon 1 kohdassa tarkoitettua turvallisuussääntöihin perustuvaa järkevää ajokäyttäytymistä erilaisissa liikennetilanteissa ja –ympäristöissä, joita kuljettajien työssä voidaan kohdata. Ajokokeen kesto on vähintään 90 minuuttia, josta enintään kolmasosa voidaan toteuttaa korkealaatuisella simulaattorilla, harjoitusradalla tai muulla liikenteen ulkopuolella olevalla alueella erityisesti toimintaa ja ajamista vaikeissa olosuhteissa arvioitaessa. Lisäksi käytännön kokeeseen sisältyy osio, jossa arvioidaan suoritettavan kuljetusmuodon edellyttämää osaamista erityisesti oppiaineluettelon kohdissa 1.4–1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5, jotka koskevat turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaista kuormittamista, matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta huolehtimista, rikollisuuden ja salamatkustamisen sekä fyysisten riskien ennalta ehkäisemistä ja hätätilanteiden arviointia. Osion kesto on vähintään 30 minuuttia.

Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon suorittamalla sitä vastaava käytännön koe ja teoriakokeesta ne oppiaineluettelon osat, jotka koskevat suoritettavaa kuljetusmuotoa ja pätevyyttä.

Kokeen hyväksytysti suoritaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskokeen suorittamisesta. Ammatillisessa koulutuksessa merkintä perustason ammattipätevyyskokeen suorittamisesta voidaan kuitenkin sisällyttää ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

Suoritettavasta ammattipätevyydestä riippuen perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on täytettävä ajoneuvon luokkaa vastaavassa kuljettajantutkinnon ajokokeessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Käytännön koetta suorittavalla on oltava kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta.

## 9 §

### *Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä*

Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvä teoriakoe, nopeutettuun koulutukseen sisältyvää teoriakoetta lukuun ottamatta, ja perustason ammattipätevyyskoe voidaan suorittaa vaiheittain tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehuksesta annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen sisältävässä ammatillisessa koulutuksessa, jonka kesto on vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun ammatillisen koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:

- 1) hänellä on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus;
- 2) hän täyttää 6 §:n 4 momentissa säädetyt linja-auton kuljettamiseen liittyvät ikävaatimukset;
- 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.

## 10 §

### *Jatkokoulutus*

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus. Jatkokoulutus koskee myös kuljettajia, joilta 5 §:n 5 momentissa tarkoitettujen saavutettujen oikeuksien perusteella ei vaadita perustason ammattipätevyyden suorittamista. Jatkokoulutukseen on sisällytettävä opetusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyden oppiaineissa sekä turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Jos jatkokoulutus annetaan useammassa jaksossa, todistus on annettava jatkokoulutuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia opetusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

## 11 §

### *Koulutuskeskukset*

Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavan koulutuskeskuksen hyväksynnässä noudatetaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitettä I.

Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy koulutuskeskukset, joilla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa ja jos koulutus on osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta. Pääesikunta hyväksyy koulutuskeskuksiksi Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävät Puolustusvoimien yksiköt. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy muut koulutuskeskukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi hyväksyä yksinomaan jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi yrityksen, säätiön tai yhteisön, jolla on tämän koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Koulutuskeskuksen valvonnasta säädetään tämän lain IV osan 1 luvun 16 §:ssä.

Hakemuksessa on kuvattava, miten koulutuskeskus ja siellä annettava koulutus täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, kuitenkin enintään ajaksi, jonka koulutuksen järjestäjä on oikeutettu antamaan 2 momentissa tarkoitettua ammatillista koulutusta. Jos koulutuskeskuksen hyväksyneen viranomaisen määrittelemissä hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä hyväksyneelle viranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

## 12 §

*Koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet*

Koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät opettamista koskevat ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos;

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

2) hänellä on ajokorttilain 91 §:n mukainen opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on vastattava suoritettavaa ammattipätevyyttä ja täytettävä ajokorttia varten annettavassa opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksesta vastaavan johtajan kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, koulutuksessa käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.

## 13 §

*Perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestäminen ja kokeiden arvioijat*

Tieliikenteen ammattipätevyuden saavuttamiseen liittyviä kokeita järjestävällä on oltava riittävä ammatillinen osaaminen sekä riittävät taloudelliset ja muut valmiudet tässä laissa ja tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjen kokeiden järjestämiseen. Kokeita järjestävällä on oltava kokeesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää koetoimintaa ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä, toiminnan laajuuteen nähden riittävä arviointeja suorittava henkilöstö sekä kokeiden vastaanottamisessa tarvittavat asianmukaiset välineet ja toimitilat.

Kokeiden arvioijilla on oltava perehtyneisyys arviointiin ja arvioitavina olevien kokeiden perusteisiin sekä soveltuvalla koulutuksella tai työkokemuksella saavutettu arviointitehtävän edellyttämä osaaminen ja ammattitaito. Kokeiden järjestäjä vastaa siitä, että arvioijilla on vaatimusten mukainen kelpoisuus. Arvioijien esteellisyyteen sovelletaan hallintolain (434/2003) esteellisyyttä koskevia säännöksiä. Kokeesta vastaavalla johtajalla on oltava perehtyneisyys arviointiin ja kokeen järjestäjän järjestämien kokeiden perusteisiin sekä soveltuvalla koulutuksella tai työkokemuksella saavutettu tehtävän edellyttämä osaaminen ja ammattitaito.

Kokeen järjestäjä hyväksytään hakemuksesta. Hakemuksessa on kuvattava koe, sen toteuttamisen tavat ja arviointiperusteet. Koe on järjestettävä hakemuksessa esitetyn sekä hyväksynnän ja sen ehtojen mukaisesti. Kokeen järjestämisessä tapahtuvista muutoksista on välittömästi ilmoitettava hyväksyneelle viranomaiselle. Jos hyväksyntää koskevat vaatimukset eivät enää täyty, koetta koskevia säännöksiä ei noudateta tai koetta ei muuten järjestetä asianmukaisesti, kokeen järjestäjälle voidaan antaa huomautus tai varoitus sekä kehoitus havaittujen puutteiden poistamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta, hyväksyntä voidaan peruuttaa.

Edellä 3 momentista poiketen kokeet voidaan niitä koskevien vaatimusten mukaisesti järjestää myös opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana ammatillista kuljettajakoulutusta tai Puolustusvoimissa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Tässä pykälässä tarkoitettujen kokeiden järjestäjistä ja niiden hyväksymisestä, arvioijien nimeämisestä sekä kokeiden valvonnasta vastaa tämän lain IV osan 1 luvun 16 §:ssä määritelty taho.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeista, niiden toteutuksesta ja kokeiden järjestämisestä sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtävistä ja pätevyysvaatimuksista.

#### 14 §

##### *Koulutusta ja kokeita 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.

Kokeita järjestävän on säilytettävä kaikkia järjestämiään kokeita ja, jos on suoritettu vain kokeen osia, kokeen osia koskevat asiakirjat.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen asiakirjojen säilyttämisajasta.

#### 15 §

##### *Ammattipätevyuden osoittaminen*

Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortissa tai ajokortissa olevalla merkinnällä ammattipätevydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät tämän lain V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta 7 §:n 3 momentissa tai 8 §:n 4 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella jatkettaessa mainitun ajan 10 §:n 2 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä.

Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty 5 §:n 1 momentin mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa. Hakemus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ammattipätevyuden merkitsemistä ajokorttiin haetaan noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään.

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi tai Tulli voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitettujen määräaikojen merkitsemisestä ja siinä noudatettavasta menettelystä.

#### 16 §

##### *Erityisiä säännöksiä ammattipätevyuden osoittamisesta*

Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteessä II olevan mallin mukainen.

Ennen 13 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti postitetaan hakijalle noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään ajokortin toimittamisesta postitse.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyuden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.

## 17 §

*Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen*

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa taikka Ahvenanmaan maakunnassa annetun 16 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta säädetään ajokorttilaissa.

Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhteessa muussa ETA-valtiossa sijaitsevaan yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa säännökset muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä sekä tarkemmat säännökset 2 momentissa tarkoitettua kuljettajatodistuksesta ja sen käytöstä ammattipätevyyden osoittamiseen.

(II osa 5 luku  
Muutetaan 6 §, lisätään 7 §  
Uudessa numeroinnissa x ja y §)

## 6 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin rautatieliikenteessä*

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

## 7 §

*Paikantamisvelvollisuus rautatieliikenteessä*

Rautatieliikenteen toimiluvan haltijan tai sen edustajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Toimiluvan haltija ja sen edustaja saavat käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

(II osa 6 luku  
Muutetaan 8 §, lisätään 9 §  
Uudessa numeroinnissa x ja y §)

## 8 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin raideliikenteessä*

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

## 9 §

### *Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä*

Ilmoitusvelvollisen toimijan tai sen edustajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on sen saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Ilmoitusvelvollinen toimija ja sen edustaja saavat käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

(II Osa 10 luku: Laivaväen pätevyudet

Lisätään 1 §:n 3 momenttiin uusi 2 kohta, jolloin 2-6 kohdat siirtyisivät 3-7 kohdaksi Uudessa numeroinnissa x §)

## 1 §

### *Luvun soveltamisala*

-----  
Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta laivaväkeen, joka työskentelee:

-----  
2) pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin aluksessa siltä osin kuin kyseisellä viranomaisella on käytössä koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tämän osan 11 luvun 3 a §:n mukaisesti;

(II osa 11 luku: Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

Muutetaan 1 §:n 1 ja 3 momentti sekä 3 §:n 1 momentti, lisätään 3 a § Uudessa numeroinnissa x:n, y ja z §)

## 1 §

### *Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen*

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan, lisäpätevyytodistukseen tai –asiakirjatodisteeseen johtavaa tai muuta STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun koulutusta, jonka järjestäjältä yleissopimuksen mukaan edellytetään hyväksyntää, saa antaa vain koulutuksen järjestäjä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut ja hyväksynyt mainitun yleissopimuksen mukaisesti. Muun kuin Suomessa toimivan koulutuksenjärjestäjän Liikenteen turvallisuusvirasto voi arvioida ja hyväksyä vain erityisestä syystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen Suomessa toimivan koulutuksen järjestäjän, jonka antama koulutus johtaa muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodisteeseen. Tämän momentin mukaiseksi koulutuksen järjestäjäksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä myös muu kuin Suomessa toimiva koulutuksen järjestäjä.

3 §

*Merenkulun koulutuksen hyväksyminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen ja erityisestä syystä muun pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodisteeseen johtavan merenkulun koulutuksen. Koulutuksen hyväksyntä koskee koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä. Koulutuksen on oltava hyväksytty ennen sen aloittamista.

3 a §

*Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän hyväksyminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä koskee koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä.

Koulutusjärjestelmän hyväksymisen edellytyksenä on, että edellä 1 momentissa tarkoitettulla viranomaisella on:

- 1) yksityiskohtainen kirjallinen opetussuunnitelma, joka sisältää osaamisvaatimusten kannalta tarpeelliset menettelytavat ja sisällön; ja
- 2) annettavan koulutuksen edellyttämät välineet.

Hyväksyntäpäätökseen voidaan liittää ehtoja, jotka liittyvät aluksen pituuteen, aluksella kuljetettavaan lasiin tai koneistoon ja liikennealueeseen. Hyväksyntää on haettava uudelleen, kun koulutusta tai toimintaa muutetaan olennaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

(II osa 12 luku: Luvanvarainen lentotoiminta

Muutetaan 10 §

Uudessa numeroinnissa x §)

10 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin lentoliikenteessä*

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

(IV osa 1 luku  
Muutetaan 16 §



Uudessa numeroinnissa x §)

16 §

*Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset*

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, opetus- ja kulttuuriministeriö ja pääesikunta sekä Opetushallitus ja Puolustusvoimat.

Jos perustason ammattipätevyys suoritetaan opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana siellä annettavaa ammatillista koulutusta, perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta vastaa Opetushallituksen valvonnassa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 120 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu työelämätoimikunta. Opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta, mutta se voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle. Jos perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakoe tai perustason ammattipätevyyskoe järjestetään opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa annettavan ammatillisen koulutuksen yhteydessä, arvioijien nimeämisestä vastaa koulutuksen järjestäjä.

Jos perustason ammattipätevyys suoritetaan pääesikunnan hyväksymässä koulutuskeskuksessa Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta antavassa Puolustusvoimien yksikössä Puolustusvoimien ajokortin suorittamisen yhteydessä, Puolustusvoimat vastaa 2 momentissa tarkoitettujen kokeiden järjestämisestä, valvonnasta ja niiden suorittamista koskevien todistusten antamisesta. Pääesikunta vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa muiden perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta. Se voi järjestää tehtävien hoitamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.

Muut kuin 2 ja 3 momentissa tarkoitettut perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjät hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto hakemuksesta. Hyväksyntä on voimassa määräajan, viisi vuotta kerrallaan.

Tässä pykälässä tarkoitettulla valvojalla on valvonnan toteuttamiseksi oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Viranomaisen edustajilla on oikeus päästä seuraamaan perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakoetta ja perustason ammattipätevyyskoetta sen asianmukaisen toteuttamisen ja kulun varmistamiseksi. Koulutuskeskuksen on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39:ää.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvonnan järjestämisestä ja kokeiden järjestämistä koskevista ilmoituksista.

(VI osa 1 luku: Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

Muutetaan 1 § 1 momentti  
Uudessa numeroinnissa x §)

1 §

*Soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia sekä x §:ssä [II osan 11 luvun 3 a §:ssä] tarkoitettua pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmien hyväksyntää. Mitä 2 §:n 2 – 5 momentissa ja 2 c §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske tämän lain x §:ssä [II osan 3 luvun 13 §:ssä] tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

**Laki****ajokorttilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* ajokorttilain (386/2011) 3 §:n 1 momentin 6 kohta, 5 §:n 2-4 momentti, 65 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta ja 4 momentti, 84 §:n 2 momentin 2 kohta sekä ajokorttilain (/2018) voimaantulosäännöksen 9 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 3 §

*Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

6) kuljettajan ammattipätevyydellä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [II osan 3 luvun 4 §:ssä] säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, perustason ammattipätevyydellä mainitussa luvussa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla mainitun lain x §:n 3 momentin [II osan 3 luvun 5 §:n 3 momentin] mukaista perustutkintoa;

## 5 §

*Ikävaatimukset*

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain x §:n 1 momentissa [II osan 3 luvun 9 §:n 1 momentissa] tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun luvun 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyyden suorittaminen muuten kuin mainitun luvun 7 §:n 1 momentissa tarkoitettulla nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainitussa 9 §: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.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [II osan 3 luvun 8 §:ssä] tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdan ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain x §:n 3 momentin 2 tai 3 kohdan [II osan 3 luvun 3 §:n 3 momentin 2 tai 3 kohdan] mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

## 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 x §:ssä [VI osan 2 luvun 6 §:ssä] tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [IV osan 2 luvun 3 §:ssä] tarkoitettuun ammattipätevyysäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle liikenneasioiden rekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitetun ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

## 84 §

### *Autokoulun opetushenkilöstö*

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi opettajan vaatimuksena:

2) mopon ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon nuorten liikennekasvatuksen ja AM120:n opettajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut mopon tai moottoripyörän ajokortti vähintään kolme vuotta tai, että hänellä on 1 kohdassa tarkoitettu kelpoisuus moottoripyörän ajokorttia varten annettavaan opetukseen;

Ajokorttilain (/2018) voimaantulosäännös

Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) nojalla vuonna 2010 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, mainitun tutkinnon perusteella saavutettu liikenneopettajalupa oikeuttaa edelleen 84 §:n 2 momentin 2 kohdan estämättä antamaan AM-luokan mopon kuljettajaopetusta. Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu mainitun lain nojalla vuonna 2014 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, liikenneopettajaluvan haltijalla on oikeus antaa AM-luokan mopon kuljettajaopetusta, jos liikenneopettajalupa on myönnetty ennen 1 päivää heinäkuuta 2018. Muun liikenneopettajaluvan kelpoisuudesta opetukseen on voimassa mitä ajokorttilain 103 §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_ .

3.

**Laki****autoverolain 28 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* autoverolain (1482/1994) 28 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 28 §

Autoverosta on vapaa ajoneuvo, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:n 1 momentin 3 kohdassa [I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa] tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään siihen;

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

**Laki****henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (1181/2013) 19 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 19 §

*Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille*

Poliisi saa luovuttaa henkilökistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen, seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x ja y §:n [IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti tietoja], jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

-----

\_\_\_\_\_

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

**Laki****henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 28 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 28 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 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 (320/2017) x ja y §:n [IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n] mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

**Laki****henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 17 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (939/2016) 17 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 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 x ja y §:n [IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n] mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_ .



7.

**Laki****ilmailulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* ilmailulain (864/2014) 54, 70 ja 160 §, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 54 §

*Lento-oppilas*

Lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin säädetään liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [II osan 13 luvun 5 §:ssä].

## 70 §

*Lentotyö ja lentomiehistön 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 x ja y §:ssä [II osan 12 luvun 8 §:ssä ja 13 luvun 6 §:ssä].

## 160 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Seuraavien ilmailutoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelulla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

1) 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lentotoimintaluvan haltija on antanut 34 §:n 1 momentissa tarkoitetut tehtävät;

3) 82 §:ssä tarkoitetun lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija;

4) valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja.

Lentoaseman pitäjän sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

**Laki****kalastuksesta Tenojoen vesistössä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 §: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 §:n 1 momentti ja 15 §:n 6 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 14 §

*Tenojoen vesistön venerekisteri*

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [V osan 1 luvun 1 §:ssä] tarkoitettu liikenneasioiden rekisteri.

---

## 15 §

*Veneen rekisteröinti*

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa tarkoitettuna rekisteröintitehtävissä avustavana palveluntarjoajana, joka hoitaa x §:n mukaisia tehtäviä sekä tekee Liikenteen turvallisuusviraston rekisteröintipäätöstä varten arvion rekisteröinti-oikeuden edellytysten täyttymisestä. Veneen omistajan on esitettävä selvitys veneen rekisteröintioikeutta koskevista seikoista.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

**Laki****kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 21 §

*Vuosimaksu*

Edellä 9 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosimaksuna 40 000 euroa. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittamisestä ja valvonnasta sekä viraston ylläpitämän 10 §:ssä tarkoitetun rekisterin ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [V osan 1 luvun 1 §:ssä] tarkoitetun rekisterin pitämisestä ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

**Laki****laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 26 d §:n 1 momentin 10 ja 11 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, sekä  
*lisätään* 4 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa xx/xxx, uusi 2 kohta, jolloin nykyinen 2-7 kohta siirtyvät 3-8 kohdaksi, ja 26 d §:ään, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, uusi 12 kohta, seuraavasti:

**2 luku****Aluksen miehitys ja vahdinpito**

## 4 §

*Luvun soveltamisala*

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta:

2) pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin alukseen siltä osin kuin kyseisellä viranomaisella on käytössä koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt Liikenteen palveluista annetun lain x §:n [II osan 11 luvun 3 a §:n] mukaisesti;

**2 a luku****Miehistön luettelointi ja ilmoitusvelvollisuus liikenneasioiden rekisteriin**

## 26 d §

*Poikkeukset rekisteröinti- ja luetteloitivelvollisuudesta*

Tässä luvussa tarkoitettuun rekisteriin ja miehistöluetteloon ei merkitä henkilöä, joka tekee työtä:

10) tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muussa näihin rinnastettavassa tehtävässä silloin, kun työtä tehdään pelkästään tilapäisesti;

11) aluksessa, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö; taikka

12) pelastuslaitoksen, poliisin tai Tullin aluksessa silloin, kun kyseisellä viranomaisella on käytössä aluksen kattava koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvun 3 a §:n mukaisesti. Tällaisessa aluksessa työskentelevään henkilöön sovelletaan kuitenkin, mitä 26 c §:n 4 momentissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

**Laki****laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 3 §:n 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 3 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *merimieslääkärillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 3 §:ssä [IV osan 3 luvun 3 §:ssä] tarkoitettua merimieslääkärää;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

12.

**Laki****lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain (48/1997) 4 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 325/2017, seuraavasti:

## 4 §

*Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen*

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä tämän pykälän 1 momentissa ja tämän lain 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään, sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuletusta käyttäen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

**Laki****postilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään postilakiin (415/2011) uusi 38 a § seuraavasti:

## 38 a §

*Postipalvelua koskevat olennaiset tiedot*

Postipalveluja koskevia olennaisia tietoja ovat tiedot jakelureiteistä, postilokeroiden, postilaatikoiden ja rakennusten sijainnista, pihateistä sekä tiedot postinnumeroalueiden rajoista ja siitä, mitkä rakennukset, taloudet ja postilaatikot kuuluvat tiettyyn postinumeroon. Postiyrityksen on luovutettava olennaiset tiedot postipalveluiden ja jakelutoiminnan tarjoamiseen ja kehittämiseen sekä näiden lisäksi sellaista kehittämis- ja innovaatio-toimintaa varten, jonka tavoitteena on muiden kuin posti- tai jakelutoimintaa koskevien palveluiden tarjoaminen tai kehittäminen. Tiedot on luovutettava yleisesti käytetyssä muodossa koneluettavan rajapinnan kautta.

Pääsy edellä 1 momentissa tarkoitettuun rajapintaan ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Rajapinnan avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta.

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

14.

**Laki****rautatielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 momentin 9 ja 35 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 68 §, 68 a §, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 9 ja 35 kohta, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti ovat laissa (323/2017) ja 2 §:n 19 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 68 §, 68 a § laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) ratakapasiteetin hakijalla rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

35) palvelujen hakijalla julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

## 20 §

*Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen*

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on liikenteen palveluista annetun lain x §:n 1 kohdassa [II osan 5 luvun 1 §:n 1 kohdassa] tarkoitettu toimilupa ja joka muutoinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

## 35 §

*Koulutuspalvelujen tarjoaminen*

Liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [II osan 8 luvun 3 §:ssä] tarkoitettun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

## 68 §



*Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden rekisteröinti*

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyksliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [V osan 2 luvun 3 §:ssä] tarkoitetut tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

68 a §

*Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä*

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus saada salassapitosäännösten estämättä niitä tietoja, joita Liikenteen turvallisuusvirasto tallettaa liikenteen palveluista annetun lain x §:n [V osan 2 luvun 3 §:n] nojalla rekisteriin. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksiköjä tai jotka on yksilöity kalustoyksikköä rekisteröitäessä.

71 b §

*Sääntelyelimen tehtävät*

Sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Sääntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

71 c §

*Sääntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko*

Sääntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitettulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitettulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

73 §

*Muut erimielisyydet*

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain x §:ssä [IV osan 1 luvun 4 §:ssä] tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitettun asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

-----

\_\_\_\_\_

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

15.

**Laki****rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §:n 1 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, 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) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [II osan 3 luvun 13 §:ssä].

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_ .

16.

**Laki****terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n 2 momentin 4 kohdan kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

## 1 §

Tällä lailla kumotaan terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) 24 a §:n 2 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 349/2018.

## 2 §

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_ .

---

17.

**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 xxx/xxxx, seuraavasti:

## 18 §

*Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus*

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [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.

18.

**Laki****yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (349/2013) 2 §:n 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

## 2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 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 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä [II osan 1 luvun 1 §:ssä] tarkoitetun henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan 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;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liite

Rinnakkaistekstit

1.

**Laki****liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
(Johtolause muokataan myöhemmin uudelleen numeroinnin johdosta)

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

II OSA

II OSA

LIIKENNEMARKKINAT

LIIKENNEMARKKINAT

2 luku

2 luku

Kansainvälinen tiekuljetus

Kansainvälinen tiekuljetus

16 §

***Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin tieliikenteessä***

*Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 3 500 kiloa, on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.*

17 §

***Paikantamisvelvollisuus tieliikenteessä***

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoavan tai tämän edustajan on huolehdittava siitä, että ajoneuvon sijaintitieto on sen saatavissa ajoneuvon ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.*

*Henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoava tai tämän edustaja saa käsitellä I momentin nojalla kerättyjä tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Ajoneuvoa paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.*

*Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.*

## 3 luku

## Kuljettajaa koskevat vaatimukset

## 3 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset*

Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys ja hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Jos traktorin kuljettajalta edellytetään kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, hänen on täytettävä tässä luvussa tarkoitetut ammattipätevyttä 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 ammattipätevyuden saavuttanut saa kuljettaa niitä kuorma-autoja tai linja-autoja ja niiden ajoneuvoyhdistelmiä, joiden luokkaa vastaava ajo-oikeus hänellä on.

Kuljettaja ei kuitenkaan tarvitse ammattipätevyttä, jos:

## 3 luku

## Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä

## 3 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset*

*Tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammattipätevyys. Lisäksi hänen on täytettävä vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Vaatimukset koskevat myös muun ETA-valtion kansalaista ja sellaisen muun maan kansalaista, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.*

*Kuorma- tai linja-auton kuljettajalla on oltava ammattipätevyuden lisäksi kuljettamaansa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää vastaava ajo-oikeus.*

*Tätä lakia sovelletaan myös traktorin ja muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti.*



- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;
- 3) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;
- 7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, tai muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa; taikka
- 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

4 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys*

Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä

4 §

***Poikkeukset kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta***

*Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä, jos:*  
 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;

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 työluupa Suomessa.

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetty perustason ammattipätevyyskoulutus. Koulutus voidaan suorittaa myös nopeutettuna. Koulutukseen sisältyy teoriakoe. Perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi, ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyys suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä *EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus*, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettua koulutuksesta.

## 5 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä*

C-luokan kuorma-autoa ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella, 21 vuotta täyttänyt.

2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai Rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;

3) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;

4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai Rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;

5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitettua perustason ammattipätevyys tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opeutuksessa;

6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;

7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettaamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, tai muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa; taikka

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

## 5 §

***Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys***

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla kuljetusmuotoa vastaava perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe tai perustason

C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 18 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 21 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella, 23 vuotta täyttänyt. D1-luokan linja-autoa ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 21 vuotta täyttänyt.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.

D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, voi toimia 18 vuotta täyttänyt, jos hänellä on kuljettavan ajoneuvon ajo-oikeus ja jos hän on suorittanut perustason ammattipätevyyskoulutuksen muutoin kuin nopeutettuna maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä *tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*, 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettun ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 5 momentissa.

Edellä 4 momentissa tarkoitettu kuljettaja, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.

*ammattipätevyyskoe. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.*

*Perustason ammattipätevyyteen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on lueteltu maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi, liitteen I jaksossa 1. Ne sisältävät perustiedot kuljettajana toimimisen vaatimuksista, kuljettajan, kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton tai linja-auton kuljettajana toimimista varten.*

*Linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetusta, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu koulutus, joka koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä kuljettajat mukaan lukien.*

*Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoitautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoitautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettun perustason ammattipätevyyden sisällöstä ja säännökset EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettun ammatillisen pätevyyden hyväksi lukemisesta perustason ammattipätevyyttä suoritettaessa, liikenneryrittäjäkoulutuksella saavutettun osaamisen hyväksi lukemisesta kokeissa ja tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 4 artiklassa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, jolloin perustason ammattipätevyyden suorittamista ei vaadita.*

## 6 §

*Perustason ammattipätevyyskoulutus*

Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältää opetusta kuljettajilta edellytettävistä tiedoista ja taidoista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Koulutukseen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on mainittu tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jaksossa 1. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisällytettävistä matkustajien oikeuksiin liittyvistä oppiaineista säädetään EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen liitteen II kohdan a oppiaineluettelossa.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 140 tuntia, josta vähintään 10 tuntia on oltava ajo-opetusta. Jos ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa sovelletaan vastaavan luokan ajokorttikoulutusta koskevia säännöksiä.

Jos henkilö- tai tavaraliikennettä koskeva ammattipätevyys halutaan laajentaa kattamaan myös toinen kuljetusmuoto, on suoritettava täydentävä koulutus tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Täydentävän koulutuksen kesto on 70 tuntia, josta vähintään viisi tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa sen kesto on 35 tuntia, josta vähintään kolme oppituntia on oltava ajo-opetusta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksen sisällöstä ja toteutuksesta sekä säännökset oppitunnin pituudesta ja aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyuden tai EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun ammatillisen pätevyuden hyväksi lukemisesta koulutuksessa.

Kun koulutus annetaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 3 §:ssä tarkoitetun ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, koulutuksessa noudatetaan Opetushallituksen määräämiä tutkinnon perusteita. Tutkinnon perusteissa huomioidaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja 4 momentissa tarkoitetun valtioneuvoston asetuksen vaatimukset.

## 7 §

*Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe*

## 6 §

***Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä***

*C-luokan kuorma-autoa ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 18 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.*

*D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavan luonnollisen henkilön on oltava 21 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella, 23 vuotta täyttänyt. D1-luokan linja-autoa ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 21 vuotta täyttänyt.*

*D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt silloinkin, kun perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella.*

*D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, voi 2 momentista poiketen toimia 18 vuotta täyttänyt, joka on suorittanut linja-auton kuljettajan tehtävissä edellytettävän ammatillisen perustutkinnon ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyuden muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on kuljetettavan ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Kuljettaja, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.*

## 7 §

***Perustason ammattipätevyyskoulutus***

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen päätteeksi suoritettavaan teoriakokeeseen sisältyy vähintään yksi kysymys 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohden.

Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyuden suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeutetulla koulutuksella. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeesta ja sen toteutuksesta.

*Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava ajo-opetusta. Perustason ammattipätevyyskoulutus voidaan toteuttaa myös nopeutettuna, jolloin koulutuksen kesto on 140 tuntia ja siitä vähintään 10 tuntia on oltava ajo-opetusta.*

*Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon suorittamalla 5 §:n 2 momentissa tarkoitetun oppiaineluettelon osat, jotka vastaavat suoritettavaa kuljetusmuotoa ja pätevyyttä. Täydentävän koulutuksen kesto on 70 tuntia, josta vähintään viisi tuntia on oltava ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa täydentävän koulutuksen kesto on 35 tuntia, josta vähintään kolme tuntia on oltava ajo-opetusta.*

*Koulutuksen päätteeksi suoritettavaan teoriakokeeseen sisältyy vähintään yksi kysymys 5 §:n 2 momentissa tarkoitetun oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohden ja tämän pykälän 2 momentin mukaisesti ammattipätevyyttä laajennettaessa jokaista suoritettavan kuljetusmuodon tavoitetta kohden. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskoulutuksen tai nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta. Ammatillisessa koulutuksessa merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan kuitenkin tehdä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.*

*Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa on noudatettava mitä tässä laissa säädetään koulutuksen sisällöistä ja toteutuksesta. Jos perustason ammattipätevyyskoulutuksessa olevalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetukseen sovelletaan vastaavan luokan ajokortin ajo-opetuksessa noudatettavia säännöksiä.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen sisältyvän kokeen sisällöstä ja toteutuksesta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa myös säännökset oppitunnin pituudesta.*

## 8 §

*Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen yhteydessä*

Edellä 7 §:ssä tarkoitettu koe voidaan suorittaa vaiheittain sellaisessa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, joka sisältää tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen tieliikenteen

## 8 §

**Perustason ammattipätevyyskoe**

*Perustason ammattipätevyyskokeessa suoritetaan teoriakoe ja käytännön koe. Teoriakoe on kaksiosainen, ja sen on täytettävä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin I liitteen 2 jakson 2.2 kohdan a alakohdassa olevat vaatimukset.*

ammattipätevyysdirektiivin ammatillista koulutusta koskevan 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:

- 1) hänellä on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus;
- 2) hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;
- 3) hänellä on 1 momentissa tarkoitettuun koulutukseen hyväksytyin koulutuskeskuksen antama ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeutava 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 tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutukseen on kuuluttava opetusta turvallisesta,

*Käytännön kokeeseen sisältyy ajokoe, jossa arvioidaan oppiaineluettelon 1 kohdassa tarkoitettua turvallisuussääntöihin perustuvaa järkevää ajokäyttäytymistä erilaisissa liikennetilanteissa ja –ympäristöissä, joita kuljettajien työssä voidaan kohdata. Ajokokeen kesto on vähintään 90 minuuttia, josta enintään kolmasosa voidaan toteuttaa korkealaatuisella simulaattorilla, harjoitusradalla tai muulla liikenteen ulkopuolella olevalla alueella erityisesti toimintaa ja ajamista vaikeissa olosuhteissa arvioitaessa. Lisäksi käytännön kokeeseen sisältyy osio, jossa arvioidaan suoritettavan kuljetusmuodon edellyttämää osaamista erityisesti oppiaineluettelon kohdissa 1.4–1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5, jotka koskevat turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaista kuormittamista, matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta huolehtimista, riskollisuuden ja salamatkustamisen sekä fyysisten riskien ennalta ehkäisemistä ja hätätilanteiden arviointia. Osion kesto on vähintään 30 minuuttia.*

*Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon suorittamalla sitä vastaava käytännön koe ja teoriakokeesta ne oppiaineluettelon osat, jotka koskevat suoritettavaa kuljetusmuotoa ja pätevyyttä.*

*Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskokeen suorittamisesta. Ammatillisessa koulutuksessa merkintä perustason ammattipätevyyskokeen suorittamisesta voidaan kuitenkin sisällyttää ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.*

*Suorittavasta ammattipätevyydestä riippuen perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on täytettävä ajoneuvon luokkaa vastaavassa kuljettajantutkinnon ajokokeessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Käytännön koetta suorittavalla on oltava kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta.*

## 9 §

### **Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä**

*Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvä teoriakoe, nopeutettuun koulutukseen sisältyvä teoriakoetta lukuun ottamatta, ja perustason ammattipätevyyskoe voidaan suorittaa vaihteittain tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyk-*

taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Todistus on annettava myös jatko-opetuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia koulutusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

## 10 §

### *Koulutuskeskukset*

Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavan koulutuskeskuksen hyväksynnässä noudatetaan tielikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitettä 1. Koulutuskeskukseksi voidaan hakeuksesta hyväksyä:

- 1) koulutuksen järjestäjä, jolla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu järjestämislupa;
- 2) muu kuin 1 kohdassa tarkoitettu ammatillisen koulutuksen järjestäjä taikka koulutuksen järjestäjä, jolla on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen;
- 3) Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävä yksikkö.

Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut koulutuskeskukset, jos koulutus on osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut koulutuskeskukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi hyväksyä jatkokoulutusta antavaksi

*sestä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen sisältävässä ammatillisessa koulutuksessa, jonka kesto on vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta.*

*Edellä 1 momentissa tarkoitetun ammatillisen koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:*

*1) hänellä on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus;*

*2) hän täyttää 6 §:n 4 momentissa säädetyt linja-auton kuljettamiseen liittyvät ikävaatimukset;*

*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.*

## 10 §

### **Jatkokoulutus**

*Ammattipätevyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus. Jatkokoulutus koskee myös kuljettajia, joilta 5 §:n 5 momentissa tarkoitettujen saavutettujen oikeuksien perusteella ei vaadita perustason ammattipätevyden suorittamista. Jatkokoulutukseen on sisällytettävä opetusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyden oppiaineissa sekä turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.*

*Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Jos jatkokoulutus annetaan useammassa jaksossa, todistus on annettava jatkokoulutuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia opetusta.*

*Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.*

koulutuskeskukseksi muun sellaisen yrityksen, säätiön tai yhteisön, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Hakemuksessa on kuvattava, miten koulutuskeskus ja siellä annettava koulutus täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, kuitenkin enintään ajaksi, jonka koulutuksen järjestäjä on oikeutettu antamaan 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua ammatillista koulutusta tai jonka 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu auto-koululupa on voimassa. Jos hyväksynnän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.

## 11 §

### *Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet*

Koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät opettamista koskevat ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava 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 koulustoitiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Ajokorttilain (386/2011) 84 §:n 4 momentissa tarkoitettussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos;

1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;

*Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.*

## 11 §

### **Koulutuskeskukset**

*Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta antavan koulutuskeskuksen hyväksynnässä noudatetaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitettä I.*

*Opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyy koulutuskeskukset, joilla on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa ja jos koulutus on osa koulutuskeskuksissa annettavaa ammatillista koulutusta. Pääesikunta hyväksyy koulutuskeskuksiksi Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävät Puolustusvoimien yksiköt. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy muut koulutuskeskukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi lisäksi hyväksyä yksinomaan jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi yrityksen, säätiön tai yhteisön, jolla on tämän koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Koulutuskeskuksen valvonnasta säädetään tämän lain IV osan 1 luvun 16 §:ssä.*

*Hakemuksessa on kuvattava, miten koulutuskeskus ja siellä annettava koulutus täyttävät niitä koskevat vaatimukset. Hyväksyntä annetaan toistaiseksi, kuitenkin enintään ajaksi, jonka koulutuksen järjestäjä on oikeutettu antamaan 2 momentissa tarkoitettua ammatillista koulutusta. Jos koulutuskeskuksen hyväksyneen viranomaisen määrittelemässä hyväksyn-*



2) hänellä on ajokorttilain 91 §:n mukainen opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.

Ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on vastattava suoritettavaa ammattipätevyyttä ja täytettävä ajokorttia varten annettavassa opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.

## 12 §

### *Koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen*

Koulutuskeskuksen on säilytettävä jatkokoulutuksen järjestämistä ja jatkokoulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat niin kauan kuin jatkokoulutuksesta annettua todistusta voidaan käyttää ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän hakemiseen. Tämän jälkeen koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä. Tietoja saadaan luovuttaa hakemusasian käsittelemiseksi ammattipätevyyskortin ja ajokorttiluvan myöntäjälle.

*nän saamiseksi annetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, koulutuskeskuksen on välittömästi ilmoitettava siitä hyväksyneelle viranomaiselle.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista.*

## 12 §

### **Koulutuskeskuksen opetushenkilöstö ja -välineet**

*Koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.*

*Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät opettamista koskevat ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.*

*Ajokorttilain 84 §:n 4 momentissa tarkoitettussa koulutuksessa opiskeleva saa toimia opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa, jos;*

*1) opettaminen on osa liikenneopettajan erikoisammattitutkintoon valmistavaa kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimiseen oikeuttavan tutkinnon osan koulutusta;*

*2) hänellä on ajokorttilain 91 §:n mukainen opetusharjoittelulupa ja hän täyttää muut opetusharjoittelua koskevat vaatimukset.*

*Ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on vastattava suoritettavaa ammattipätevyyttä ja täytettävä ajokorttia varten annettavassa opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä opetuksesta vastaavan johtajan kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, koulutuksessa käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä.*

*Ammattipätevyiden osoittaminen*

Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai ajokorttiin tehtävällä merkinnällä ammattipätevydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa hakemuksesta ammattipätevyyskortin tai tekee ajokorttiin merkinnän ammattipätevydestä kuljettajalle:

- 1) joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyuden;
- 2) joka on pitänyt ammattipätevyytään yllä 9 §:n mukaisesti;
- 3) jolla on ammattipätevyuden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevydestä ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä merkintä on voimassa viisi vuotta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen tai jatkokoulutuksen suorittamista koskevan todistuksen antamisesta. Ajokorttiin tehtävää merkintää koskeva hakemus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle noudattaen, mitä ajokortin ja ajokorttiluvan hakemisesta ajokorttilaissa säädetään.

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi tai Tulli voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettävissä. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräjassa.

***Perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestäminen ja kokeiden arvioijat***

*Tieliikenteen ammattipätevyuden saavuttamiseen liittyviä kokeita järjestävällä on oltava riittävä ammatillinen osaaminen sekä riittävät taloudelliset ja muut valmiudet tässä laissa ja tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjen kokeiden järjestämiseen. Kokeita järjestävällä on oltava kokeesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää koetoimintaa ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä, toiminnan laajuuteen nähden riittävä arviointiteja suorittava henkilöstö sekä kokeiden vastaanotamisessa tarvittavat asianmukaiset välineet ja toimitilat.*

*Kokeiden arvioijilla on oltava perehtyneisyys arviointiin ja arvioitavina olevien kokeiden perusteisiin sekä soveltuvalla koulutuksella tai työkokemuksella saavutettu arviointitehtävän edellyttämä osaaminen ja ammattitaito. Kokeiden järjestäjä vastaa siitä, että arvioijilla on vaatimusten mukainen kelpoisuus. Arvioijien esteellisyyteen sovelletaan hallintolain (434/2003) esteellisyyttä koskevia säännöksiä. Kokeesta vastaavalla johtajalla on oltava perehtyneisyys arviointiin ja kokeen järjestäjän järjestämien kokeiden perusteisiin sekä soveltuvalla koulutuksella tai työkokemuksella saavutettu tehtävän edellyttämä osaaminen ja ammattitaito.*

*Kokeen järjestäjä hyväksytään hakemuksesta. Hakemuksessa on kuvattava koe, sen toteuttamisen tavat ja arviointiperusteet. Koe on järjestettävä hakemuksessa esitetyn sekä hyväksynnän ja sen ehtojen mukaisesti. Kokeen järjestämisessä tapahtuvista muutoksista on välittömästi ilmoitettava hyväksyneelle viranomaiselle. Jos hyväksyntää koskevat vaatimukset eivät enää täyty, koetta koskevia säännöksiä ei noudateta tai koetta ei muuten järjestetä asianmukaisesti, kokeen järjestäjälle voidaan antaa huomautus tai varoitus sekä kehoitus havaittujen puutteiden poistamiseen määräjassa. Jos kehotusta ei noudateta, hyväksyntä voidaan peruuttaa.*

*Edellä 3 momentista poiketen kokeet voidaan niitä koskevien vaatimusten mukaisesti järjestää myös opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana ammatillista kuljettajakoulutusta tai Puolustusvoimissa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Tässä pykälässä tarkoitettujen kokeiden järjestäjistä ja niiden hyväksymi-*

## 14 §

*Erityisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisesta*

Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteessä II olevan mallin mukainen.

Ennen 13 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevyydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevyydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Kuljettajan ammattipätevyyskortti voidaan postittaa hakijalle, jolloin sen toimittamiseen sovelletaan, mitä ajokorttilaissa ja sen nojalla säädetään ajokortin toimittamisesta postitse.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.

## 15 §

*Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen*

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa taikka Ahvenanmaan maakunnassa annetun 13 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta säädetään ajokorttilaissa.

Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan 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

## 14 §

**Koulutusta ja kokeita 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.

Kokeita järjestävän on säilytettävä kaikkia järjestämiään kokeita ja, jos on suoritettu vain kokeen osia, kokeen osia koskevat asiakirjat.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen asiakirjojen säilyttämisajasta.

## 15 §

**Ammattipätevyyden osoittaminen**

Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortissa tai ajokortissa olevalla merkinnällä ammattipätevyydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät tämän lain V osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta 7 §:n 3 momentissa tai 8 §:n 4 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella jatkettaessa mainitun ajan 10 §:n 2 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä.

Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty 5 §:n 1

yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

*momentin mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa. Hakemus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ammattipätevyyden merkitsemistä ajokorttiin haetaan noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään.*

*Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi tai Tulli voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitettujen määräaikojen merkitsemisestä ja siinä noudatettavasta menettelystä.*

#### 16 §

#### ***Erityisiä säännöksiä ammattipätevyyden osoittamisesta***

*Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteessä II olevan mallin mukainen.*

*Ennen 13 §:ssä tarkoitetun ammattipätevyyskortin luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevyydestä. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevyydestä vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.*

*Kuljettajan ammattipätevyyskortti postitetaan hakijalle noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään ajokortin toimittamisesta postitse.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta.*

#### 17 §

#### ***Muissa ETA-valtioissa tai Ahvenanmaan maakunnassa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen***

*Muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa taikka Ahvenanmaan maakunnassa annetun 16 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta säädetään ajokorttilaissa.*

*Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu muun maan kansalainen, joka on työsuhhteessa muussa ETA-valtiossa sijaitsevaan yritykseen tai jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä tämän ETA-valtion antamalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisella kuljettajatodistuksella edellyttäen, ettei todistuksen antanut ETA-valtio vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa säännökset muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa tai Ahvenanmaan maakunnassa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä sekä tarkemmat säännökset 2 momentissa tarkoitettua kuljettajatodistuksesta ja sen käytöstä ammattipätevyden osoittamiseen.*

## 5 luku

## Rautatieliikenteen markkinat

## 6 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja *niihin rinnastettavissa* normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja *niihin rinnastettavissa* normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettuihin poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

## 5 luku

## Rautatieliikenteen markkinat

## 6 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin rautatieliikenteessä*

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.*

## 7 §

**Paikantamisvelvollisuus rautatieliikenteessä**

*Sen lisäksi, mitä EU:n [xx/yyyy] asetuksessa säädetään, toimiluvan haltijan tai sen edustajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on*

niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.

Toimiluvan haltija tai sen edustaja saa käsitellä I momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.

Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

## 5 luku

## Rautatieliikenteen markkinat

## 6 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja *niihin rinnastettavissa* normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja *niihin rinnastettavissa* normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettuihin poikkeusoloihin ja *niihin rinnastettaviin* normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

## 5 luku

## Rautatieliikenteen markkinat

## 6 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin rautatieliikenteessä*

Rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä I momentissa tarkoitettua valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.*

## 7 §

**Paikantamisvelvollisuus rautatieliikenteessä**

*Sen lisäksi, mitä EU:n [xx/yyyy] asetuksessa säädetään, toimiluvan haltijan tai sen edustajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on niiden saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.*

*Toimiluvan haltija tai sen edustaja saa käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen. Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.*

*Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.*

## 6 luku

## Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

## 8 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja *niihin rinnastettavissa* normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja *niihin rinnastettavissa* normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

## 6 luku

## Kaupunkiraideliikenteen harjoittaminen

## 8§

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin **raideliikenteessä***

Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.*

## 9 §

**Paikantamisvelvollisuus raideliikenteessä**

*Ilmoitusvelvollisen toimijan tai sen edustajan on huolehdittava siitä, että liikennevälineen sijaintitieto on sen saatavissa liikennevälineen ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Paikantamisen on perustuttava satelliittipaikantamiseen tai muuhun yhtä luotettavaan menetelmään.*

*Ilmoitusvelvollinen toimija tai sen edustaja saa käsitellä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Velvollisuudesta luovuttaa tietoja säädetään erikseen.*

*Liikennevälinettä paikannettaessa on huomioitava muun lainsäädännön asettamat vaatimukset.*

*Tietoja on käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saa säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.*

## 10 luku

## Laivaväen pätevyudet

## 1 §

*Luvun soveltamisala*

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta laivaväkeen, joka työskentelee:

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.

## 11 luku

## Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

## 1 §

*Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen*

## 10 luku

## Laivaväen pätevyudet

## 1 §

*Luvun soveltamisala*

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta laivaväkeen, joka työskentelee:

2) pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin aluksessa siltä osin kuin kyseisellä viranomaisella on käytössä koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tämän osan 11 luvun 3 a §:n mukaisesti;

3) huviveneessä;

4) aluksessa, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;

5) 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;

6) aluksessa, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö;

7) ruoppaajassa, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa.

## 11 luku

## Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen

## 1 §

*Merenkulun koulutuksen järjestäjän hyväksyminen*



Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen johtavaa tai muuta STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun koulutusta, jonka järjestäjältä yleissopimuksen mukaan edellytetään hyväksyntää, saa antaa vain koulutuksen järjestäjä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut ja hyväksynyt mainitun yleissopimuksen mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen koulutuksen järjestäjän, jonka antama koulutus johtaa muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan tai lisäpätevyystodistukseen.

### 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.

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämään STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai *asiakirjatodisteeseen* johtavaa tai muuta STCW-yleissopimuksen mukaista merenkulun koulutusta, jonka järjestäjältä yleissopimuksen mukaan edellytetään hyväksyntää, saa antaa vain koulutuksen järjestäjä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut ja hyväksynyt mainitun yleissopimuksen mukaisesti. *Muun kuin Suomessa toimivan koulutuksenjärjestäjän Liikenteen turvallisuusvirasto voi arvioida ja hyväksyä vain erityisestä syystä.*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä hyväksyä myös sellaisen *Suomessa toimivan* koulutuksen järjestäjän, jonka antama koulutus johtaa muuhun kuin STCW-yleissopimuksen mukaiseen merenkulun pätevyyskirjaan, *lisäpätevyystodistukseen tai asiakirjatodisteeseen.* Tämän momentin mukaiseksi koulutuksen järjestäjäksi voidaan erityisestä syystä hyväksyä myös muu kuin Suomessa toimiva koulutuksen järjestäjä.

### 3 §

#### *Merenkulun koulutuksen hyväksyminen*

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta STCW-yleissopimuksen vaatimukset täyttävän koulutuksen ja erityisestä syystä muun pätevyyskirjaan, lisäpätevyystodistukseen tai *asiakirjatodisteeseen* johtavan merenkulun koulutuksen. Koulutuksen hyväksyntä koskee koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä. Koulutuksen on oltava hyväksytty ennen sen aloittamista.

### 3 a §

#### ***Pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän hyväksyminen***

*Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy hakemuksesta pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmän. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä koskee koulutuksen sisältöä ja koulutuksen järjestelyjä.*

*Koulutusjärjestelmän hyväksymisen edellytyksenä on, että edellä 1 momentissa tarkoitettulla viranomaisella on:*

*1) yksityiskohtainen kirjallinen opetussuunnitelma, joka sisältää osaamisvaatimusten kannalta tarpeelliset menettelytavat ja sisällön; ja*

2) annettavan koulutuksen edellyttämät välineet.  
Hyväksyntäpäätökseen voidaan liittää ehtoja, jotka liittyvät aluksen pituuteen, aluksella kuljetettavaan lastiin tai koneistoon ja liikennealueeseen. Hyväksyntää on haettava uudelleen, kun koulutusta tai toimintaa muutetaan olennaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hakemismenettelystä ja hakemukseen liitettävistä asiakirjoista.

12 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

10 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

16 §

*Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset*

Opetus- ja kulttuuriministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Puolustusvoimat ovat tieliikenteen

12 luku

Luvanvarainen lentotoiminta

10 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin lentoliikenteessä*

Suomessa myönnetyn EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun lentotoimintaluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.

IV OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

16 §

*Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset*

*Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen*

ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia.

Opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta, mutta se voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle. Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä II osan 3 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettua todistuksen antamisesta vastaa Opetushallituksen valvonnassa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 120 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu työelämätoimikunta.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa hyväksymisensä koulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen valvonnasta sekä koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.

Puolustusvoimat voi järjestää ja valvoa II osan 3 luvun 7 §:ssä tarkoitettua kokeen, jos koulutuskeskuksena on toiminut mainitun luvun 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävä yksikkö.

Edellä 2—4 momentissa tarkoitettulla valvovalla viranomaisella ja sopimuksen perusteella tehtävää hoitavien edustajilla on valvonnan toteuttamiseksi oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Viranomaisen edustajilla on oikeus päästä seuraamaan koetta sen asianmukaisen toteuttamisen ja kulun varmistamiseksi. Koulutuskeskuksen on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asuimiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain (434/2003) 39 §:ää.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvonnan järjestämisestä.

*turvallisuusvirasto, opetus- ja kulttuuriministeriö ja pääesikunta sekä Opetushallitus ja Puolustusvoimat.*

*Jos perustason ammattipätevyys suoritetaan opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana siellä annettavaa ammatillista koulutusta, perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta vastaa Opetushallituksen valvonnassa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 120 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu työelämätoimikunta. Opetus- ja kulttuuriministeriö vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta, mutta se voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle. Jos perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakoe tai perustason ammattipätevyyskoe järjestetään opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa annettavan ammatillisen koulutuksen yhteydessä, arvioijien nimeämisestä vastaa koulutuksen järjestäjä.*

*Jos perustason ammattipätevyys suoritetaan pääesikunnan hyväksymässä koulutuskeskuksessa Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta antavassa Puolustusvoimien yksikössä Puolustusvoimien ajokortin suorittamisen yhteydessä, Puolustusvoimat vastaa 2 momentissa tarkoitettujen kokeiden järjestämisestä, valvonnasta ja niiden suorittamista koskevien todistusten antamisesta. Pääesikunta vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa muiden perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta. Se voi järjestää tehtävien hoitamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.*

*Muut kuin 2 ja 3 momentissa tarkoitettua perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjät hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto hakemuksesta. Hyväksyntä on voimassa määräajan, viisi vuotta kerrallaan.*

*Tässä pykälässä tarkoitettulla valvojalla on valvonnan toteuttamiseksi oikeus päästä seuraamaan ope-*

*tusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Viranomaisen edustajilla on oikeus päästä seuraamaan perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakoetta ja perustason ammattipätevyyskoetta sen asianmukaisen toteuttamisen ja kulun varmistamiseksi. Koulutuskeskuksen on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39:ää.*

*Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valvonnan järjestämisestä ja koekaiden järjestämistä koskevista ilmoituksista.*

## VI OSA

## SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

## 1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

## 1 §

*Soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia. *Mitä tämän luvun 2 §:n 2—5 momentissa ja 2 c §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske tämän lain II osan 3 luvun 13 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.*

## VI OSA

## SEURAAMUKSET, MUUTOKSENHAKU JA RANGAISTUSSÄÄNNÖKSET

## 1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

## 1 §

*Soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia *sekä II osan 11 luvun 3 a §:ssä tarkoitettua pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin koulutusjärjestelmien hyväksyntää. Mitä 2 §:n 2—5 momentissa ja 2 c §:ssä säädetään, ei kuitenkaan koske tämän lain II osan 3 luvun 13 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyskorttia eikä merkintää ammattipätevyydestä.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

## Laki

### ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajokorttilain (386/2011) 3 §:n 1 momentin 6 kohta, 5 §:n 2-4 momentti, 65 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohta ja 4 momentti, 84 §:n 2 momentin 2 kohta sekä ajokorttilain (/2018) voimaantulosäännöksen 9 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

#### *Voimassa oleva laki*

3 §

#### *Määritelmä*

6) kuljettajan ammattipätevyydellä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *II osan 3 luvun 4 §:ssä* säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, perustason ammattipätevyydellä mainitussa luvussa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla mainitun *lain II osan 3 luvun 5 §:n 3 momentin* mukaista perustutkintoa;

5 §

#### *Ikävaatimukset*

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain *II osan 3 luvun 9 §:n 1 momentissa* tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun luvun 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyyden suorittaminen muuten kuin mainitun luvun 7 §:n 1 momentissa tarkoitettulla nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainitussa 9 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettun perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

#### *Ehdotus*

3 §

#### *Määritelmä*

6) kuljettajan ammattipätevyydellä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x §:ssä* säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä, perustason ammattipätevyydellä mainitussa luvussa säädettyä kuorma- tai linja-auton kuljettajalta vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä sekä linja-auton kuljettajan ammatillisella perustutkinnolla mainitun lain *x §:n 3 momentin* mukaista perustutkintoa;

5 §

#### *Ikävaatimukset*

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain *x §:n 1 momentissa* tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun luvun 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyyden suorittaminen muuten kuin mainitun luvun 7 §:n 1 momentissa tarkoitettulla nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ja jolla on mainitussa 9 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettun perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitettuja

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain *II osan 3 luvun 8 §:ssä* tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdan ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään poiketen C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain *II osan 3 luvun 3 §:n* 3 momentin 2 tai 3 kohdan mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

---

65 §

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella*

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

2) liikenteen palveluista annetun lain *VI osan 2 luvun 6 §:ssä* tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) liikenteen palveluista annetun lain *IV osan 2 luvun 3 §:ssä* tarkoitettuun ammattipätevyysäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle liikenneasioiden rekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitettujen ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

---

84 §

*Autokoulun opetushenkilöstö*

ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdan ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään poiketen C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain *x §:n* 3 momentin 2 tai 3 kohdan mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

---

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 *x §:ssä* tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

5) liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitettuun ammattipätevyysäännösten rikkomiseen;

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle liikenneasioiden rekisterin tietojen perusteella muistutuksen tässä pykälässä tarkoitettujen ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava 1 momentissa tarkoitettu teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

---

84 §

*Autokoulun opetushenkilöstö*

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi opettajan vaatimuksena:

2) mopon ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon nuorten liikennekasvatuksen ja AM120:n opettajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut mopon tai moottoripyörän ajokortti vähintään kolme vuotta;

#### Ajokorttilain (/2018) voimaantulosäännös

Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) nojalla vuonna 2010 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, mainitun tutkinnon perusteella saavutettu liikenneopettajalupa oikeuttaa edelleen 84 §:n 2 momentin 2 kohdan estämättä antamaan AM-luokan mopon kuljettajaopetusta. Muun liikenneopettajaluvan kelpoisuudesta opetukseen on voimassa mitä ajokorttilain 103 §:ssä säädetään.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi opettajan vaatimuksena:

2) mopon ajokorttia varten annettavassa opetuksessa on, että hän on suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon nuorten liikennekasvatuksen ja AM120:n opettajana toimimista koskevan tutkinnon osan ja hänellä on ollut mopon tai moottoripyörän ajokortti vähintään kolme vuotta *tai, että hänellä on 1 kohdassa tarkoitettu kelpoisuus moottoripyörän ajokorttia varten annettavaan opetukseen;*

#### Ajokorttilain (/2018) voimaantulosäännös

Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) nojalla vuonna 2010 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, mainitun tutkinnon perusteella saavutettu liikenneopettajalupa oikeuttaa edelleen 84 §:n 2 momentin 2 kohdan estämättä antamaan AM-luokan mopon kuljettajaopetusta. *Jos liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on suoritettu mainitun lain nojalla vuonna 2014 annettujen liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon perusteiden mukaisesti, liikenneopettajaluvan haltijalla on oikeus antaa AM-luokan mopon kuljettajaopetusta, jos liikenneopettajalupa on myönnetty ennen 1 päivää heinäkuuta 2018.* Muun liikenneopettajaluvan kelpoisuudesta opetukseen on voimassa mitä ajokorttilain 103 §:ssä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

**Laki****autoverolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* autoverolain (1482/1994) 28 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

28 §

28 §

Autoverosta on vapaa ajoneuvo, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään siihen;

Autoverosta on vapaa ajoneuvo, joka:

1) Suomessa ensi kertaa rekisteröitäessä merkitään käytettäväksi liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun taksiliikenteeseen tai sitä vastaavaan Ahvenanmaan maakuntalaissa tarkoitettuun liikenteeseen ja jota pääasiallisesti käytetään siihen;

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.



4.

**Laki****henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain 19 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* henkilötietojen käsittelystä poliisitoimessa annetun lain (1181/2013) 19 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**19 §**19 §**Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille**Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille*

Poliisi saa luovuttaa henkilökistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen, seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n* mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

-----

Poliisi saa luovuttaa henkilökistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen, seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x ja y §:n* mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä      kuuta 20 .

5.

**Laki****henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain 28 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 28 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

28 §

28 §

*Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille**Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille*

Rajavartiolaitos saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käytöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *IV osan 2 luvun 2 §:n ja V osan 1 luvun 2 §:n* mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

-----

Rajavartiolaitos saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä teknisen käytöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

1) Liikenteen turvallisuusvirastolle liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x ja y §:n* mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä      kuuta 20 .

6.

**Laki****henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain 17 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* henkilötietojen käsittelystä Tullissa annetun lain (939/2016) 17 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**17 §**17 §**Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille**Tietojen luovuttaminen muille viranomaisille*

Tulli saa luovuttaa henkilörekistereistään salassapitosäännösten estämättä myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai tietojoukkona tietoja, jotka ovat tarpeen:

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;  
 -----

-----  
 2) liikenteen palveluista annetun lain *x ja y §:n* mukaisesti tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten;  
 -----

-----  
 Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

## Laki

### ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ilmailulain (864/2014) 54, 70 ja 160 §, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

54 §

54 §

*Lento-oppilas*

*Lento-oppilas*

Lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin säädetään liikenteen palveluista annetun *lain II osan 13 luvun 5 §:ssä*.

Lento-oppilaan oikeudesta lentää yksin säädetään liikenteen palveluista annetun *lain x §:ssä*.

70 §

70 §

*Lentotyö ja lentomiehistön koulutus*

*Lentotyö ja lentomiehistön 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*.

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 x ja y §:ssä*.

160 §

160 §

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

*Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin*

Seuraavien ilmailutoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

1) 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lentotoimintaluvan haltija on antanut 34 §:n 1 momentissa tarkoitettut tehtävät;

3) 82 §:ssä tarkoitetun lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija;

4) valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämä ilmailuliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja.

Lentoaseman pitäjän sekä ilmailuliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi

Seuraavien ilmailutoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin *ja normaaliolojen häiriötilanteisiin* osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

1) 35 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lentotoimintaluvan haltija on antanut 34 §:n 1 momentissa tarkoitettut tehtävät;

3) 82 §:ssä tarkoitetun lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija;

4) valtioneuvoston 108 §:n nojalla nimeämä ilmailuliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja.

Lentoaseman pitäjän sekä ilmailuliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi

myös valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

*Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.* Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

myös valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä.* Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

**Laki****kalastuksesta Tenojoen vesistöissä Norjan kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain 14 §: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 §:n 1 momentti ja 15 §:n 6 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

14 §

14 §

*Tenojoen vesistön venerekisteri**Tenojoen vesistön venerekisteri*

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *V osan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitettu liikenneasioiden rekisteri.

Kalastussäännön 36 §:ssä tarkoitettuna Tenojoen vesistön venerekisterinä on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x §:ssä* tarkoitettu liikenneasioiden rekisteri.

15 §

15 §

*Veneen rekisteröinti**Veneen rekisteröinti*

Kalastuslupien myynnin järjestämisestä 8 §:n mukaisesti vastaava taho toimii liikenteen palveluista annetun lain IV osan 4 luvussa tarkoitettuna rekisteröintitehtävissä avustavana palveluntarjoajana, joka hoitaa *mainitun luvun 3 §:n* mukaisia tehtäviä sekä tekee Liikenteen turvallisuusviraston rekisteröintipäätöstä varten arvion rekisteröinti-oikeuden 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 rekisteröintitehtävissä avustavana palveluntarjoajana, joka hoitaa *x §:n mukaisia* tehtäviä sekä tekee Liikenteen turvallisuusviraston rekisteröintipäätöstä varten arvion rekisteröinti-oikeuden edellytysten täyttymisestä. Veneen omistajan on esitettävä selvitys veneen rekisteröintioikeutta koskevista seikoista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

**Laki****kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* kaupunkiraideliikenteestä annetun lain 21 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx,  
 seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

21 §

21 §

*Vuosimaksu**Vuosimaksu*

Edellä 9 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosimaksuna 40 000 euroa. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä viraston ylläpitämisen 10 §:ssä tarkoitetun rekisterin ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *Vosan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitetun rekisterin pitämisestä ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

-----

Edellä 9 §:ssä tarkoitetun toiminnanharjoittajan on suoritettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosimaksuna 40 000 euroa. Maksu peritään yhdeltä toiminnanharjoittajalta vuosittain vain kerran riippumatta siitä, toimiiko tämä sekä rataverkon haltijana että liikenteenharjoittajana. Vuosimaksulla katetaan niitä kustannuksia, jotka virastolle aiheutuvat kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden kehittämisestä ja valvonnasta sekä viraston ylläpitämisen 10 §:ssä tarkoitetun rekisterin ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x §:ssä* tarkoitetun rekisterin pitämisestä ja viraston muista kaupunkiraideliikenteen hallinnollisista viranomaistehtävistä.

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

**Laki****laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 26 d §:n 1 momentin 10 ja 11 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa xxx/xxxx, sekä  
*lisätään* 4 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa xx/xxx, uusi 2 kohta, jolloin nykyinen 2-7 kohta siirtyvät 3-8 kohdaksi, ja 26 d §:ään, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, uusi 12 kohta, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus***2 luku****Aluksen miehitys ja vahdinpito**

4 §

*Luvun soveltamisala*

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta:

- 
- 2) huviveneeseen;
  - 3) lossiin;
  - 4) alukseen, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;
  - 5) alukseen, 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;
  - 6) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö;
  - 7) proomuun ja ruoppajaan, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa.

**2 a luku****Miehistön luettelointi ja ilmoitusvelvollisuus liikenneasioiden rekisteriin**

26 d §

**2 luku****Aluksen miehitys ja vahdinpito**

4 §

*Luvun soveltamisala*

Tätä lukua ei kuitenkaan sovelleta:

- 
- 2) pelastuslaitosten, poliisin tai Tullin alukseen siltä osin kuin kyseisellä viranomaisella on käytössä koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt Liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvun 3 a §:n (uudessa numeroinnissa x §) mukaisesti;
  - 3) huviveneeseen;
  - 4) lossiin;
  - 5) alukseen, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;
  - 6) alukseen, 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;
  - 7) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö;
  - 8) proomuun ja ruoppajaan, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa.

**2 a luku****Miehistön luettelointi ja ilmoitusvelvollisuus liikenneasioiden rekisteriin**

26 d §



*Poikkeukset rekisteröinti- ja luettelointivelvollisuudesta*

Tässä luvussa tarkoitettuun rekisteriin ja miehistöluetteloon ei merkitä henkilöä, joka tekee työtä:

-----

10) tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muussa näihin rinnastettavassa tehtävässä silloin, kun työtä tehdään pelkästään tilapäisesti; *taikka*

11) aluksessa, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö.

-----

*Poikkeukset rekisteröinti- ja luettelointivelvollisuudesta*

Tässä luvussa tarkoitettuun rekisteriin ja miehistöluetteloon ei merkitä henkilöä, joka tekee työtä:

-----

10) tarkastus-, huolto-, luotsaus- tai muussa näihin rinnastettavassa tehtävässä silloin, kun työtä tehdään pelkästään tilapäisesti;

11) aluksessa, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa ja jossa on meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävien hoitamista varten koulutettu miehistö; *taikka*

12) pelastuslaitoksen, poliisin tai Tullin aluksessa silloin, kun kyseisellä viranomaisella on käytössä aluksen kattava koulutusjärjestelmä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt liikenteen palveluista annetun lain II osan 11 luvun 3 a §:n (uudessa numeroinnissa x §) mukaisesti. Tällaisessa aluksessa työskentelevään henkilöön sovelletaan kuitenkin, mitä 26 c §:n 4 momentissa säädetään.

-----

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

**Laki****laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 3 §:n 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

-----  
 3) *merimieslääkärillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 3 luvun 3 §:ssä tarkoitettua merimieslääkärinä;  
 -----

-----  
 3) *merimieslääkärillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä tarkoitettua merimieslääkärinä;  
 -----

-----

Tämä laki tulee voimaan    päivänä    kuuta 20 .

12.

**Laki****lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain (48/1997) 4 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 325/2017, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

4 §

4 §

*Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen**Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen*

-----

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä tämän pykälän 1 momentissa ja tämän lain 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään, sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuljetusta käyttäen.

-----

-----

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x §:ssä* tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä tämän pykälän 1 momentissa ja tämän lain 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään, sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuljetusta käyttäen.

-----

-----

Tämä laki tulee voimaan päivänä      kuuta 20 .

13.

**Laki****postilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään postilakiin (415/2011) uusi 38 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

38 a §

*Postipalvelua koskevat olennaiset tiedot*

*Postipalveluja koskevia olennaisia tietoja ovat tiedot jakelureiteistä, postilokeroiden, postilaatikoiden ja rakennusten sijainnista, pihateistä sekä tiedot postinumeroalueiden rajoista ja siitä, mitkä rakennukset, taloudet ja postilaatikat kuuluvat tiettyyn postinumeroon. Postiyrityksen on luovutettava olennaiset tiedot postipalveluiden ja jakelutoiminnan tarjoamiseen ja kehittämiseen sekä näiden lisäksi sellaista kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten, jonka tavoitteena on muiden kuin posti- tai jakelutoimintaa koskevien palveluiden tarjoaminen tai kehittäminen. Tiedot on luovutettava yleisesti käytetyssä muodossa koneluettavan rajapinnan kautta.*

*Pääsy edellä 1 momentissa tarkoitettuun rajapintaan ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Rajapinnan avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta.*

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

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

14.

**Laki****rautatielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rautatielain (304/2011) 2 §:n 1 momentin 9 ja 35 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 68 §, 68 a §, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 9 ja 35 kohta, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti ovat laissa (323/2017) ja 2 §:n 19 kohta, 20 §:n 1 momentti, 35 §:n 1 momentti, 68 §, 68 a § laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) ratakapasiteetin hakijalla rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

9) ratakapasiteetin hakijalla rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain 320/2017) *x §:ssä* tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

35) palvelujen hakijalla julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

35) palvelujen hakijalla julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

20 §

20 §

*Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen**Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen*

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on liikenteen palveluista annetun lain *II osan 5 luvun 1 §:n 1 kohdassa* tarkoitettu toimilupa ja joka muu-

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on liikenteen palveluista annetun lain *x §:n 1 kohdassa* tarkoitettu toimilupa ja joka muutoinkin täyttää

toinkin täyttää mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

mainitussa pykälässä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos mainitussa pykälässä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

## 35 §

*Koulutuspalvelujen tarjoaminen*

Liikenteen palveluista annetun *lain II osan 8 luvun 3 §:ssä* tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

## 35 §

*Koulutuspalvelujen tarjoaminen*

Liikenteen palveluista annetun *lain x §:ssä* tarkoitetun oppilaitoksen on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

## 68 §

*Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden rekisteröinti*

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshälyliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun *lain V osan 2 luvun 3 §:ssä* tarkoitetut tiedot ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

## 68 §

*Venäjän federaatiosta saapuvien kalustoyksiköiden rekisteröinti*

Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshälyliikennettä Suomessa harjoittavan rautatieyrityksen on saatuaan liikenteen palveluista annetun *lain x §:ssä* tarkoitetut tiedot ilman aiheutonta viivytystä ja viimeistään 57 §:ssä tarkoitettua käyttöönottolupaa hakiessaan ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle Venäjän federaatiosta saapuvista kalustoyksiköistä liikenneasioiden rekisteriin merkittävät tiedot kalustoyksikön:

- 1) omistajasta tai haltijasta;
- 2) käyttöön liittyvistä rajoituksista;
- 3) huoltosuunnitelmaan liittyvistä turvallisuuden kannalta olennaisista tiedoista.

## 68 a §

*Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä*

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus saada sallassapitosäännösten estämättä niitä tietoja, joita Liikenteen turvallisuusvirasto tallettaa liikenteen palveluista annetun *lain V osan 2 luvun 3 §:n* nojalla rekisteriin. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rata-

## 68 a §

*Kalustotietojen toimittaminen rekisteristä*

Muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on tarkastustehtävien ja onnettomuustutkintaan liittyvien tehtävien hoitamista varten oikeus saada sallassapitosäännösten estämättä niitä tietoja, joita Liikenteen turvallisuusvirasto tallettaa liikenteen palveluista annetun *lain x §:n* nojalla rekisteriin. Tietoja on annettava perustellusta pyynnöstä myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden sääntelyelimille, Euroopan rautatievirastolle, rautatieliikenteen harjoittajille ja rataverkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille,

verkon haltijoille sekä sellaisille henkilöille tai organisaatioille, jotka rekisteröivät kalustoyksikköjä tai jotka on yksilöity kalustoyksikköä rekisteröitäessä.

## 71 b §

*Säätelyelimen tehtävät*

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikenteen palveluista annetun lain *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Säätelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Säätelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

## 71 c §

*Säätelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteo*

Säätelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

## 73 §

*Muut erimielisyydet*

jotka rekisteröivät kalustoyksikköjä tai jotka on yksilöity kalustoyksikköä rekisteröitäessä.

## 71 b §

*Säätelyelimen tehtävät*

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Säätelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Säätelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

## 71 c §

*Säätelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteo*

Säätelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

## 73 §

*Muut erimielisyydet*

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain *IV osan 1 luvun 4 §:ssä* tarkoitettu toimivaltainen viranomaismainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitettua asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

---

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain *x §:ssä* tarkoitettu toimivaltainen viranomaismainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitettua asian sääntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Sääntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .



15.

**Laki****rikesakkorikkomuksista annetun lain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §:n 1 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, 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:

-----  
 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 3 luvun 13 §:ssä.

-----  
 5) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä.

-----  
 Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

16.

**Laki****terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain 24 a §:n 2 momentin 4 kohdan kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**24 a §**24 a §**Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri**Terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri*-----  
Rekisteriin merkitään seuraavat tiedot:  
-----4) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 3 luvun 3 §:ssä tarkoitetut tiedot oikeudesta toimia merimieslääkärinä ja merimieslääkärioikeuksien myöntämisen perusteena olevasta koulutuksesta sekä merimieslääkärin työpaikka ja työpaikan yhteystiedot;  
-----

Kumotaan 2 momentin 4 kohta.

17.

**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  
 xxx/xxxx, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

18 §

18 §

*Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus**Viranomaisen yleinen tiedonantovelvollisuus*

-----  
 Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *V osan 1 luvun 1 §:ssä* tarkoitetun rekisterinpitäjän on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tieliikenteeseen liittyvät liikenneasioiden rekisteriin tallennetut tiedot.  
 -----

-----  
 Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) *x §:ssä* tarkoitetun rekisterinpitäjän on toimitettava Verohallinnolle verotusta varten tarpeelliset tieliikenteeseen liittyvät liikenneasioiden rekisteriin tallennetut tiedot.  
 -----

-----  
 Tämä laki tulee voimaan    päivänä    kuuta 20 .

18.

## Laki

## yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (349/2013) 2 §:n 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa xxx/xxxx, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 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 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan 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;

3) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 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 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) x §:ssä tarkoitetun henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan 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;

Tämä laki tulee voimaan päivänä      kuuta 20 .