

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden¹ muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi. Valtioneuvosto oikeutettaisiin luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa oleva omaisuus ja toiminta perustetavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa työskentelevä henkilöstö siirtyisi osakeyhtiön palvelukseen. Lisäksi esityksessä on mukana liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen johdosta tarpeelliset ehdotukset yhdentoista liitelain muuttamiseksi.

Esityksen tavoitteena on edistää liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena ja edesauttaa uuden liiketoiminnan syntymistä. Tavoitteena on, että liikenteen ohjauksella kerättävä tieto hyödyttää aiempaa tehokkaammin koko yhteiskuntaa. Yhtiöittäminen parantaa toiminnan taloudellista tehokkuutta ja kannattavuutta sekä lisää toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Uudistus selkeyttää liikenne- ja viestintäalan vi-
ranomaistehtäviä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

¹Liikennevirastosta tällä lailla osakeyhtiöön siirrettävän eriytetyn organisatorisen kokonaisuuden työnimi. Liikenneviraston sisäistä eriyttämistä yhtiöittämistä valmistelevana toimenpiteenä ei ole vielä toteutettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	8
2.3 Nykytilan arviointi.....	10
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	11
3.1 Tavoitteet.....	11
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	17
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	23
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	23
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	29
4.3 Ympäristövaikutukset.....	32
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	34
5 ASIAN VALMISTELU.....	35
5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	35
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	36
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	36
6.1 Esitykseen vaikuttavia tekijöitä.....	36
6.2 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintolakiin.....	37
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	38
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	38
1.1 Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi.....	38
1.2 Laki aluevalvontalain muuttamisesta.....	41
1.3 Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta.....	44
1.4 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	61
1.5 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta.....	61
1.6 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	61
1.7 Laki luotsauslain muuttamisesta.....	71
1.8 Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta.....	71
1.9 Laki meripelastuslain muuttamisesta.....	72
1.10 Laki pelastuslain muuttamisesta.....	74
1.11 Laki rautatielain muuttamisesta.....	74
1.12 Laki turvallisuustutkintalain muuttamisesta.....	77
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	77
3 VOIMAANTULO.....	78
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	78
LAKIEHDOTUKSET.....	84
Laki liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi.....	84
Laki aluevalvontalain muuttamisesta.....	86
Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta.....	89
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	102
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta.....	104
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	105
Laki luotsauslain muuttamisesta.....	112

Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	115
Laki meripelastuslain muuttamisesta	121
Laki pelastuslain muuttamisesta	124
Laki rautatielain muuttamisesta	126
Laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta	136
RINNAKKAISTEKSTIT	137
Laki aluevalvontalain muuttamisesta	137
Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta	141
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	163
Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	165
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	166
Laki luotsauslain muuttamisesta	177
Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	181
Laki meripelastuslain muuttamisesta	192
Laki pelastuslain muuttamisesta	197
Laki rautatielain muuttamisesta	199
Laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta	217

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Pääministeri Juha Sipilän hallitus on sitoutunut kehittämään suomalaista liikennejärjestelmää, jotta se palvelisi entistä paremmin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita tuottaen kasvavaa lisäarvoa ja hyötyjä koko yhteiskunnan mittakaavassa. Samalla liikennejärjestelmää halutaan kehittää suuntaan, joka luo edellytykset hyödyntää digitalisaation, liikenteen älykkään automaation ja palveluistumisen luomia mahdollisuuksia. Liikennejärjestelmän kehittämistyö on osa hallitusohjelman digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentamiseen tähtäävää kärkihanketta.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 13.6.2017, että Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiötetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin. Muutoksella luodaan myös edellytykset operatiivisen liikenteenohjauksen palvelujen asiakaslähtöisyyden parantamiselle sekä lisätään liikenteenohjauksen taloudellista tehokkuutta ja kannattavuutta. Itsenäisessä osakeyhtiössä toiminnan läpinäkyvyys paranee, kun liiketoiminnan todelliset tuotot ja kulut sekä liikenteenohjauspalvelujen hinnoittelun perusteet ovat selkeät.

Nyt valmistellun esityksen perusteella Liikenneviraston liikenteenohjauksen operatiiviset 24/7 palvelutoiminnot sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot siirtyisivät uuden, perustettavan valtion erityistehtäväyhtiön hoidettavaksi. Esityksen mukaisesti Liikenneviraston vastuulla olevat meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminta sekä näihin keskeisesti liittyvät suunnittelu-, tuki- ja hankintatoiminta sekä tietojärjestelmät ja -infrastruktuuri yhtiötettäisiin virastosta valtion osakeyhtiöksi. Tarkoituksena on luoda liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhtenäinen omistus- ja hallintamalli. Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana toimisi Liikennevirasto, joka olisi yhtiön strateginen kumppani. Uusi perustettava valtion erityistehtäväyhtiö tarjoaisi liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä palveluja suoraan tai välillisesti toisille yrityksille kuten varustamoille, rautatieliikenteen harjoittajille, tieliikenteen hoitourakoitsijoille, kuljetusyrityksille ja joukkoliikenneyrityksille, liikenneverkon korjaus- ja rakennustehtäviä hoitaville yrityksille sekä toimivaltaisille viranomaisille, kuten liikennehallinnon virastoille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle, pelastusviranomaisille ja poliisille. Tavoitteena on perustaa vahva, investointikykyinen, kustannustehokkaasti toimiva ja maltillisesti voittoa tuottava valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö.

Osa liikenteen ohjaustoiminnoista hoidetaan jo nykyään yritystoimintana, mutta Liikennevirastossa on edelleen varsin laajasti liikenteen ohjaustoimintaan liittyviä tehtäviä. Liiketalousperusteinen toimintamalli tarjoaa nykymallia paremmat edellytykset liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseksi sekä investointien tehokkaammalle kohdentamiselle. Samalla on mahdollista purkaa operatiiviseen liikenteenohjaukseen liittyviä liikennemuotokohtaisia, osittain päällekkäisiä toimintoja sekä selkeyttää liikenteenohjauksen toimijoiden rooleja ja tehtäväjakoja. Jokaiselle toimijalle muodostuisi liikenteenohjauksessa oma selkeä roolinsa, tehtäväkenttänsä ja identiteetti, jotka luovat hyvän pohjan organisaatioiden kehittämiseksi ja niiden strategiselle ohjaukselle ja johtamiselle. Investoinnit voitaisiin toteuttaa nykyistä joustavammin hyödyntäen osakeyhtiön mahdollisuuksia hankkia rahoitusta lainamarkkinoilta.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen sekä niihin keskeisesti liittyvien tietojärjestelmien ja -infrastruktuurin uudella liiketalousperusteisella toimintamallilla tehostetaan liikennejärjestelmätasoisia liikenteenohjauksen ja hallintatoimia sekä yhtenäistetään liikenteenohjaus- ja hallintatoimia sekä

luodaan edellytykset hakea laajemmin synergioita eri liikennemuotojen välillä. Liikenteenohjauksen järjestelmiä ja toimintoja keskittämällä ja yhtenäistämällä kyetään myös parantamaan toimintavarmuutta, riskienhallintaa sekä varmistamaan tehokas ja korkeatasoinen tietoturva.

Samalla muutos tukee digitaalisen liikenteen myötä syntyvien ekosysteemien kehitystä, kun yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi.

Liikennevirastosta yhtiötettävä liikenteenohjauksen ja -hallinnan kokonaisuus tuottaisi liikenteenohjauspalvelut noin 137 miljoonalla eurolla vuonna 2019. On arvioitu että valtiolle muodostuvat säästöt yhtiöittämisestä olisivat alkuvaiheessa noin 11 miljoonaa euroa vuodessa. Alkuvaiheessa säästöt muodostuisivat lähinnä kevyemmistä tukipalveluista. Yhtiöittämisessä siirtyvän omaisuuden arvoksi arvioidaan noin 228 miljoonaa ja siirtyvän henkilöstön määräksi noin 180 henkilöä.

Yhtiön olisi tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2019 jonka jälkeen muodostettaisiin valtion liikenteenohjauskonserni liittämällä Liikennevirastosta yhtiötettyyn kokonaisuuteen Air Navigation Services Oy ja Finrail Oy. Suurimmat hyödyt muodostuisivat pitemmällä aikavälillä liikenteenohjauskonsernin kehittäessä palvelujaan ja toiminnan edelleen tehostuessa. Välillisiä hyötyjä uskotaan syntyvän yhtiön toimiessa tiiviissä yhteistyössä liikennealan yritysten kanssa kehittäen liikenteen ekosysteemiä ja parantaen näin Suomen liikenteen palveluja, sujuvuutta ja turvallisuutta sekä alan yritysten liiketoimintaa.

Yhtiöittämissä valmistelussa on otettu huomioon, että liikenteen ohjaustoimintaan liittyy keskeisesti tehokas, poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä tätä toimintaa tukeva, uutta teknologiaa hyödyntävä tiedonvaihtoympäristö. Näillä on varmistettu viranomaisten jatkuva ja ajantasainen tilannekuva liikenteestä, kyky ennakoita ja tunnistaa mahdollisia liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuteen liittyviä riskejä sekä parannettu viranomaisten toimintaedellytyksiä operatiivisella tasolla vastata oman hallinnonalan liikenteeseen liittyvistä viranomaistehtävistä. Ehdotetut liitelakien, erityisesti alusliikennepalvelulain ja aluevalvontalain muutokset varmistavat tämän yhteistyön jatkumisen viranomaistoimijoiden sekä valtion omistaman ja yhtiömuodossa toimivan liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoajan välillä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Liikenneviraston liikennekeskukset hoitavat meri- ja tieliikenteen operatiivista liikenteenhallintaa sekä valvovat ja koordinoivat rautatieliikenteen ohjausta. Liikenteenohjaus sisältää muun muassa tie- rata- ja meriliikenteen operatiivisen ohjauksen ja häiriönhallinnan sekä näiden edellyttämien ohjauskeskusten ja järjestelmien ylläpidon ja kehittämisen. Liikennemuoto-kohtaiset ohjausyksiköt huolehtivat osaltaan liikenteenhallinnan operatiivisesta viranomaisyhteistyöstä sekä liikenteenohjauksen liittyvistä valmius-, varautumis- ja riskienhallinta-asioista. Liikennekeskukset ylläpitävät liikenteen tilannekuvaa sekä huolehtivat operatiivisten erityistilanteiden hoitamisesta. Valtion yhtiö Finrail Oy tarjoaa lisäksi Liikennevirastolle ostopalvelusopimuksen perusteella rautatieliikenteen ohjauspalveluita, rautatieliikenteen hallintaan liittyviä suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita sekä tuottaa matkustajainformaatiopalveluita. Lento- liikenteen lennonvarmistustoiminta on yhtiötetty itsenäiselle valtionyhtiölle Air Navigation Services Finland Oy:lle (ANS Finland Oy).

Liikenneviraston sähköradan käyttökeskustoimintaa hoidetaan neljästä käyttökeskuksesta: Helsinki, Kouvola, Tampere ja Oulu. Käyttökeskuksissa valvotaan sähköradan toimivuutta, sähkölaitteiston turvallisuutta ja käytettävyyttä. Liikennevirasto hankkii toiminnan ostopalveluna.

Helsingissä sijaitsevasta turvalvottomasta valvotaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lähiliikennealueen matkustajaturvallisuutta sekä pyritään ehkäisemään alueella tapahtuvaa il-kivaltaa. Turvalvomo toimii myös vartiointipalvelujen operaatio- ja ohjauskeskuksena. Valvomotoimintaan osallistuvat Liikennevirasto, Vantaan kaupunki, Espoon kaupunki, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ja Helsingin kaupungin liikenne -liikelaitos.

Liikenneviraston Helsingissä sijaitsevassa teknisessä valvomossa valvotaan rataverkolle asennetuilla liikkuvan rautatiekaluston valvontalaitteilla kaluston kuntoa ja radan kuormitusta. Ratatunnelien teknisten järjestelmien sekä onnettomuus- ja häiriötilanteiden hallinta ovat myös osa teknisen valvomon toimintaa. Liikennevirasto hankkii myös molemmat valvomotoiminnot ostopalveluna.

Liikenteenohjaukseen liittyy läheisesti tie-, rata- ja meriliikenteen palveluiden ja liikenteenhallinnan tietojärjestelmien kehittäminen. Liikenteenohjauksella ja liikenteenhallinnan palveluilla on selkeät rajapinnat sekä Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskukset) väylänpitoon että ulkopuolisiin urakoitsijoihin, operaattoreihin, muihin viranomaisiin ja loppukäyttäjiiin. Liikennekeskustoiminta saa muista Liikenneviraston yksiköistä tarvitsemansa henkilöstö-, talous-, hallinto-, laki-, tieto- ja viestintäpalvelut. Liikenneviraston liikennekeskukset koostuvat yhdestä rataliikennekeskuksesta (Helsinki), kolmesta meriliikennekeskuksesta (Suomenlahti, Länsi-Suomi ja Saimaa VTS) ja neljästä tieliikennekeskuksesta (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu). Operatiivisen liikenteenohjaustoiminnan henkilömäärä oli vuonna 2016 137 henkilöä.

Liikennevirasto on tie-, rautatie- ja vesiliikenneinfrastruktuuri- ja liikennepalvelujen tilaajavirasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Liikenneviraston tehtävä on mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat ja kuljetukset ja edistää koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Liikennevirasto vastaa valtakunnallisten rata- ja vesiväylähankkeiden suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä isojen tiehankkeiden rakennuttamisesta. Muilta osin tienpitoa hoitaa Liikenneviraston ohjauksessa yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta.

Liikenneviraston tehtävistä säädetään yleisesti laissa Liikennevirastosta (862/2009). Muita keskeisiä viraston tehtäviä sääteleviä lakeja ovat maantielaki (503/2005), ratalaki (110/2007), rautatielaki (304/2011), alusliikennepalvelulaki (623/2005) ja joukkoliikennelaki (869/2009).

Liikennevirasto vastaa valtakunnallisten rata- ja vesiväylähankkeiden suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä isojen tiehankkeiden rakennuttamisesta. Muilta osin tienpitoa hoitaa Liikenneviraston ohjauksessa yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta.

Liikennevirasto kerää omaa toimintaansa varten väylistä, olosuhteista ja liikenteestä tietoja (staattinen ja dynaaminen), joita se käyttää väyläomaisuuden hallintaan ja väylänpidon ohjelmointiin liittyvässä suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä liikenteen ohjauksessa.

Liikennevirasto on nettobudjetoitu virasto ja viraston maksullinen toiminta on vähäistä. Liikenneviraston toimintamenojen kokonaissumma vuonna 2017 on noin 75 miljoonaa euroa, josta valtaosa eli 74 miljoonaa euroa saadaan valtion budjetista. Liikenneviraston kokonaisbudjetti on noin 2,2 miljardia euroa. Liikenneviraston määrärahojen käyttö vuonna 2016 oli

2,3 miljardia euroa. Väylänpidon bruttomenot olivat 1,680 miljardia euroa ja nettomenot 1,167 miljardia euroa. Väylänpidon bruttomenoista käytettiin liikenteenohjaukseen 52,6 milj. euroa vuonna 2016 ja läheisesti liittyviin toimintoihin on käytetty 60,5 miljoonaa euroa eli yhteensä 113,1 miljoonaa euroa vuonna 2016. Liikenteenohjaukseen liittyviä läheisiä toimintoja ovat esimerkiksi käyttökeskustoiminnot, valvomotoiminnot sekä palvelujen kehittäminen.

Liikenneviraston liikennekeskustoiminnan perustavoitteena on turvallisen ja häiriöttömän liikenteen varmistaminen. Liikennemuotokohtaiset liikennekeskukset, ohjausyksiköt, hoitavat meri- ja tieliikenteen operatiivista liikenteenhallintaa sekä valvovat ja koordinoivat rautatieliikenteen ohjausta. Keskukset ylläpitävät liikenteen tilannekuvaa sekä huolehtivat operatiivisten erityistilanteiden hoitamisesta. Liikennekeskukset tiedottavat omalla vastuualueellaan tapahtuvista liikenteellisistä häiriöistä sekä vastaavat viranomaisyhteistyöstä häiriötilanteissa.

Liikenteen ohjaustoimintaan liittyy keskeisesti tehokas poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä tätä toimintaa tukeva, uutta teknologiaa hyödyntävä tiedonvaihtoympäristö. Näillä on varmistettu viranomaisten jatkuva ja ajantasainen tilannetietoisuus liikenteestä, kyky ennakoida ja tunnistaa mahdollisia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä riskejä sekä parannettu viranomaisten toimintaedellytyksiä operatiivisella tasolla vastata oman hallinnon alan liikenteeseen liittyvistä viranomaistehtävistä.

Merialueilla valvontaa harjoittavat viranomaiset tekevät teknistä yhteistyötä (merelliset toimijat -yhteistyö, METO-yhteistyö), jossa kukin viranomainen toimii oman toimivaltansa ja budjettinsa puitteissa. Yhteistyöhön osallistuvat viranomaiset vaihtavat keskenään järjestelmiensä tuottamaa tietoa ja pystyvät tietojenvaihdon perusteella luomaan eheän kuvan merellä olevasta toiminnasta. METO-yhteistyössä ovat mukana Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.

METO-yhteistyö on muun muassa parantanut tiedonkulkua toimijoiden välillä. Kunkin organisaation valmisteilla olevien hankkeiden esitleminen METO-työryhmissä on varmistanut sen, että päällekkäisyyksiä on voitu välttää ja yhdessä koordinoidaan sekä aikataulutetaan toisiaan tukevia hankkeita. Yhteistyön tavoitteena on ollut kehittää merellisen toiminnan tehokkuutta ja lisätä tuottavuutta ja vähentää kustannuksia.

Tieliikenteen toimijat (TiTo) ovat tehneet yhteistyötä pitkään. Keskeiset toimijat ovat Liikennevirasto, Poliisihallitus, sisäministeriön pelastusosasto, Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteenlaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto. TiTo-yhteistyön tavoite on ylläpitää ja kehittää kunkin viranomaistoimijan kannalta keskeisiä tavoitteita, joiden avulla oma toiminta ja resurssien kohdentaminen olisi tehokasta muun muassa edistämällä tieliikenteen liikenneturvallisuutta, -valvontaa ja liikenteenhallinnan tavoitteiden toteutumista yhteistoiminnan keinoin sekä yhteistyöllä laki- ja säädösvalmistelussa. TiTo-yhteistyön tavoitteet ovat: tieliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, yhteistyön systematisointi, onnettomuus- ja poikkeustilanteiden tehokas hoitaminen, varautuminen, tiedon ja teknologian täysimääräinen hyödyntäminen analytiikan ja tilannekuvan avulla, resurssien ja osaamisen hyödyntäminen yli organisaatorajojen, ajoneuvoautomaatio sekä toimintaympäristön muutosten ennakointi ja näihin varautuminen. Yhteistyötä tehdään strategisella, taktisella ja operatiivisella tasolla.

TiTo-yhteistyön piiriin kuuluu laajempi kansallinen ja alueellinen sidosryhmäjoukko, joka koostuu Tullista, Rajavartiolaitoksesta, Puolustusvoimista, alueellisista ELY-keskuksista, pelastuslaitoksista, poliisilaitoksista ja kaupunkiseutujen liikennetoimijoista.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Nyt ehdotettu esitys olisi ainutlaatuinen kokonaisuus, minkä vuoksi täysin samanlaista verkkoa ei ole löydettävissä muista eurooppalaisista valtioista. Kansainvälisessä kehityksessä on tarkasteltu väylätoimintojen organisointia Ruotsissa, Norjassa, Alankomaissa, Englannissa ja Tanskassa. Näissä Euroopan maissa liikenneverkkojen hallinta on organisoitu kahdella päätavalla. Ne kuuluvat joko jonkin ministeriön alaiseen virastoon, joka hallinnoi pääliikenneverkkoa tai niiden hallinnointi on valtion omistaman yhtiön tehtävänä.

Jokaisessa maassa hallinnointi on ratkaistu hieman eri tavalla. Useissa, erityisesti virastohallintomalliin perustuvissa maissa, liikenneväylien hallinnointia on myös rajoitetussa määrin yksityisillä yrityksillä. Lisäksi useissa maissa alemmaa liikenneverkkoa hallinnoi ja omistaa aluehallinto ja kunnat tai yksityiset tahot. Pääsääntöisesti eri liikennemuodoilla on omat virastonsa tai omat yhtiönsä.

Ruotsi

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa elinkeinoministeriön alainen liikennevirasto (Trafikverket). Virasto vastaa myös liikenneturvallisuuden kehittämisestä ja liikenteenohjauskeskuksista.

Myös rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa pääosin Trafikverket, joka vastaa rautateilläkin liikenteenohjauksesta. Poikkeuksia ovat Arlandabanan, Öresundsbanan ja Inlandsbanan. Näistä ensimmäisen omistaa valtio-omisteinen yhtiö, toisen omistajayhtiön taustalla ovat Ruotsin ja Tanskan valtiot ja kolmannen omistaa 15 kunnan omistama yhtiö.

Liikennehallitus (Transportstyrelsen) on kaikkien liikennemuotojen turvallisuusviranomainen. Se valvoo myös rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä.

Liikennevirasto (Trafikverket) ja valtiollinen yhtiö (Sjöfartsverket) ovat yhteisesti vastuussa vesiväyliin liittyvistä tehtävistä. Trafikverket vastaa strategisista tehtävistä ja Sjöfartsverket operatiivisista tehtävistä, kuten VTS-toiminnoista.

Norja

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen tievirasto (Statens vegvesen). Monien teiden hallinnointia on kuitenkin Public Private Partnership -kumppanuusmallin myötä ulkoistettu yksityisille yrityksille muutamien kymmenien vuosien määräajaksi.

Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta valtion yhtiö (Bane NOR), joka vastaa rautateillä myös liikenteenohjauksesta. Valtionhallintoon kuuluva rautatiedirektoaraatti (Jernbanedirektoratet) vastaa rautatieliikenteen kehityssuunnitelmista ja yhteensovituksista muiden liikennemuotojen kanssa sekä vastaa henkilöliikenteen kilpailutuksesta.

Vesiväylistä vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen rannikkovirasto (Kystverket), mutta useita vesiväyliä hallinnoivat yksityiset yhtiöt. Rannikkovirasto vastaa myös VTS-järjestelmästä. Satamaviranomainen (Havnevesenet) vastaa vesiväylien ja satamien toiminnasta paikallistasolla.

Englanti

Isossa-Britanniassa Englannin alueella yltäason tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen yhtiö (Highways England). Yhtiö vastaa strategisesti tärkeiden valtateiden toiminnasta ja ylläpidosta ja muun muassa tieliikenteenohjauksesta. Alemman tason julkiset tiet ovat pääosin maakuntien hallinnassa. 43 km pitkä M6 Toll on ainoa yksityinen moottoritie. Tie on rakennettu Public Private Partnership -kumppanuussopimuksella yksityisen yrityksen hallintaan 53 vuoden ajaksi.

Rautatiet omistaa ja niiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen raideyhtiö (Network Rail), joka vastaa myös liikenteenohjauksesta. Rahoitus tulee osittain valtio budjetista ja osittain ratamaksuista. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo itsenäinen tie- ja rautatieasiakkaiden toimisto (ORR), jota rahoitetaan rautatiealan lisenssimaksuilla.

Vesiväylät ovat yksityisen sektorin hallinnassa. Järjestelyt ovat monimuotoisia ja sisältävät erilaisia vastuita eri alueilla. Toimivaltainen viranomainen meriliikenteenohjauksessa Ison-Britannian aluevesillä on Maritime and Coastguard Agency ja satamissa yksittäiset satamaviranomaiset (Harbour Authorities). Esimerkiksi Lontoon satamaviranomainen (Port of London Authority) vastaa meriliikenteenohjauksesta kyseisellä alueella. Lontoon satamaviranomainen on säätiömuodossa (trust) toimiva taho.

Tanska

Julkisen tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa pääosin liikenne- ja rakennusministeriön alainen tievirasto (Vejdirektoratet). Joitakin siltoja sekä Juutinrauman moottori- ja rautatietä hallinnoivat valtio-omisteiset yhtiöt osana moniportaista yhtiöjärjestelyä.

Pääosin rautatieverkoston kehittämisestä vastaa liikenne- ja rakennusministeriön alainen liikenne-, rakennus- ja asumisvirasto (Trafikstyrelsen). Verkostoa ylläpitää valtio-omisteinen yhtiö (Banedanmark), joka vastaa myös liikenteenohjauksesta ja esimerkiksi ratakapasiteetin jaosta. Lisäksi Tanskassa on monia yksityisiä rautateitä. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvomaan on perustettu erillinen liikenne- ja rakennusministeriön alainen yksikkö (Jernbanenævnet).

Vesiväylät kuuluvat pääosin Tanskan liikenne- ja rakennusministeriön alaisuuteen. Osa satamista ja vesiväylistä on kuntien, kaupunkien ja yksityisten tahojen hallinnassa. VTS-järjestelmää hallinnoi Tanskan merivoimat.

Alankomaat

Tieverkoston hallinnointi on jakaantunut neljään tasoon: suurinta osaa moottori- ja pikateistä hallinnoi infrastruktuuri- ja ympäristöministeriön alainen liikennevirasto (Rijkswaterstaat). Muita valtateitä ja muutamia moottoriteitä hallinnoivat maakunnat. Alemman tason tieverkkoa hallinnoivat kunnat. Vesirakentamisen yhteydessä toteutettuja teitä hallinnoivat alueelliset vesivirastot.

Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtion virasto (NS Railinfratrust), jonka vastuulla on myös liikenteenohjaus. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo muiden tehtäviensä ohella talousministeriön alainen kilpailu- ja kulluttajavirasto (ACM).

Alankomaiden VTS-keskusten toiminta on järjestetty yhteistyössä valtionhallinnon sekä alue- ja paikallisviranomaisten, kuten Rotterdamin kaupungin, kesken. Tärkeimmät vesiväylät ovat valtio-omisteisia ja vesiliikenteenohjauksesta niillä vastaa Rijkswaterstaat, joka on valtion virasto. Pienempiä vesiväyliä hallinnoivat useat paikallisviranomaiset. Meri- ja vesiliikenteenohjauksen sääntelystä ja valvonnasta vastaa Alankomaiden Infrastruktuuri- ja vesihallinta ministeriö (Ministry of Infrastructure and Water Management) ja sen eri osastot.

2.3 Nykytilan arviointi

Liikenteenohjauksen toimintamalleja on kehitetty vuosien aikana toimivimmiksi niin oman toiminnan kuin asiakasnäkökulmasta. Toiminnan kehittämisenä on panostettu operatiiviseen viranomaisyhteistyöhön muun muassa onnettomuustilanteiden hoitamisessa ja häiriötiedottamisessa.

Liikenteenohjauksen ja viranomaisten välistä yhteistyötä on tehty jo vuosia ja yhteistyö toimii hyvin. Yhteistyötä on tehty muun muassa liikenneturvallisuustyön, operatiivisen yhteistyön, varautumisen, turvallisuuden ja meripelastuksen saralla. Yhteistyötä tehdään kansallisesti, alueellisesti sekä pitkän että lyhyen aikavälin tavoitteiden saavuttamiseksi useissa yhteistyöryhmissä. Hyötyjä saavutetaan hyvin koordinoitun systemaattisen yhteistyön ja resurssien kohdentamisen myötä. Keskeinen tavoite on turvallisuuden takaaminen sekä turvallisuutta parantavien toimenpiteiden edistäminen yhdessä.

Liikenteenohjauksen toteuttamiseen kerätään ja ylläpidetään laajoja tietovarantoja. Liikenteenohjauksen tietopääoma koostuu ylläpidettävistä tietovarannoista, joissa hallittavat tiedot palvelevat ensisijaisesti liikenteenohjausta. Tietoa myös tuotetaan ja rikastetaan yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Nykyisin olisi kuitenkin tarpeen saada liikenteenohjauksen tietovarannot hyödynnettäviksi yhä laajemmin myös esimerkiksi yritysten, tutkijoiden, median ja kuluttajien käyttöön. Tärkeintä olisi varmistaa, että liikenteenohjaustoiminnassa syntyvä tieto on tulevaisuudessa jaettavissa teknisesti nykyaikaisin ja kustannustehokkain ratkaisuin investoimalla ja ylläpitämällä tekniikan erityisosaamista. Tietovarantojen kehittämisen tavoitteena tulisi olla tiedon hyödyntämisen laajentaminen ja uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttäminen. Parhaimmillaan tulevaisuudessa käytössä olisi muun muassa uusia, nykyaikaisia tiedonlatauspalveluja ja rajapintaratkaisuja ja palvelujen kehityksen kiihdyttämiseksi tiedon tulisi olla maksutonta. Näin vahvistettaisiin myös innovaatio- ja palvelualustan kehittymistä liikenteen palveluissa (MaaS).

Nykyiset toimintamallit ja tekniset ratkaisut eivät tue täysimääräisesti digitalisaation edistymistä eivätkä tiedon hyödyntämisen laajentamista yhteiskunnassa. Tämän johdosta edellytyksiä tietojen laajemmalle ja tehokkaammalle hyödyntämiselle tulisi parantaa samalla, kun kehitetään systemaattisesti tietovarastoratkaisuja ja tehostetaan tietopalvelun prosesseja uusien yrittäjien alalle tulon kynnyksen madaltamiseksi. Tavoitteena olisi tehokkaampi liikenteenohjaukseen liittyvän tietopääoman hyödyntäminen sekä liikenteenohjaustoiminnan nopeampi kehittäminen kohti automatisaation ja digitalisaation tuomia mahdollisuuksia.

Laadukas liikenteenhallinta edellyttää hyvin toimivaa kokonaisuutta, jossa tavoitteiden ja toimijoiden roolit ovat selkeitä. Nykyisten liikenteenohjaustoimintojen paremmalla koordinoimalla ja uudella toimintamallilla voitaisiin luoda synergiaetuja, parantaa asiakaslähtöisyyttä ja saavuttaa säästöjä. Yksittäisten liikennemuotojen sijasta keskiössä olisivat asiakaslähtöiset palvelut sekä se, miten liikennejärjestelmää voidaan kehittää ja tehostaa kokonaisuutena.

Nykyinen liikenteenohjaus on muuttumassa automaation ja digitalisaation myötä mahdollisesti liikennelogistiikan hallinnoimiseksi. Automaattiautot yleistyvät, etäohjaus tulee myös meri-

liikenteen ohjauksen palveluksi, junaliikenne automatisoituu siten, että liikenteenohjaus voi mahdollisesti myydä suoraan kapasiteettia ilman suuria manuaalisia vaiheita. Veturinkuljettajien, luotsien ja alusten kapteenien työkenttä muuttuu. Perinteinen 'traffic management' integroituu 'fleet managementin' kanssa. Syntyy uudentyyppistä palvelua, jota markkinoilla voivat tuottaa myös muut kuin liikenteenohjauskeskukset. Jo nyt on alettu puhua Traffic Management as a Service -palvelusta (TMaaS). Tulevaisuudessa voitaisiin parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Lisäksi voitaisiin parantaa edelleen hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta liikenteenohjauksen resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Liikenteenohjaus on tiedon hyödyntämistä turvallisen ja luotettavan liikkumisen takaamiseksi ja siten oleellinen osa älykästä liikennettä ja tietoyhteiskunnan toteutumista. Tehokkaalla liikenteenohjauksella on keskeinen yhteiskunnallinen merkitys ihmisten liikkumisen sekä elinkeinoelämän tarvitsemien kuljetusten sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamisessa sekä liikenteen turvaamisessa normaaliolojen häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa. Turvallisella ja sujuvalla liikenteellä on huomattava kansantaloudellinen merkitys.

Hallitus on sitoutunut kehittämään suomalaista liikennejärjestelmää, jotta se palvelisi entistä paremmin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita tuottaen kasvavaa lisäarvoa ja hyötyjä koko yhteiskunnan mittakaavassa. Samalla liikennejärjestelmää halutaan kehittää suuntaan, joka luo edellytykset hyödyntää digitalisaation, liikenteen älykkään automaation ja palveluistumisen luomia mahdollisuuksia. Suomella on vahvaa osaamista sekä hyvät edellytykset digitaalisten liikenteen palvelujen ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja vientiin.

Hankkeessa Liikenneviraston vastuulla oleva meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminta sekä näihin keskeisesti liittyvät suunnittelu-, tuki- ja hankintatoiminta sekä tietojärjestelmät ja -infrastruktuuri yhtiötettäisiin virastosta valtion osakeyhtiöksi. Tarkoituksena on luoda liikenteen ohjauksen ja hallinnan yhtenäinen omistus- ja hallintamalli. Uusi perustettava valtion erityistehtäväyhtiö tarjoaisi liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä palveluja suoraan tai välillisesti toisille yrityksille kuten varustamoille, rautatieliikenteen harjoittajille, tieliikenteen hoitourakoitsijoille, kuljetusyrityksille ja joukkoliikenneyrityksille, liikenneverkon korjaus- ja rakennustehtäviä hoitaville yrityksille sekä toimivaltaisille viranomaisille, kuten liikennehallinnon virastoille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle, pelastusviranomaisille ja poliisille. Tavoitteena on perustaa vahva, investointikykyinen, kustannustehokkaasti toimiva ja maltillisesti voittoa tuottava valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö.

Liikenteen digitaalinen murros

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin. Yhtiöittämisellä luodaan myös edellytykset operatiivisen liikenteenhallinnan palvelujen asiakaslähtöisyyden parantamiselle.

Digitalisaatio, automaatio sekä tiedon ja keinoälyn hyödyntäminen mullistavat monella tapaa ihmisten ja tavaroiden liikkumista. Liikenteen älykkään automaation lisääntyminen tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia niin ihmisten kuin tavaroiden liikkumisen sujuvoittamiseen ja tehostamiseen sekä liikenteen turvallisuuden parantamiseen. Uuden ajan liikennepolitiikassa lii-

kenne muuttuu kokonaisvaltaiseksi palveluksi, jossa keskitytään käyttäjälähtöisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen. Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden on kyettävä reagoimaan elinkeinoelämän ja ihmisten tarpeiden muutoksiin nopeasti ja tehokkaasti. Reagoinnissa korostuu asiakastarpeen ymmärtäminen sekä reaaliaikainen tilan seuranta ja systemaattinen ennakointi.

Teknologinen kehitys on merkittävin liikennejärjestelmää mullistavista tekijöistä. Digitalisaation, automaation ja robotiikan älykkäät sovellutukset tehostavat ja muuttavat liikennettä ja kuljetuksia tavalla, jota ei ole aiemmin nähty. Samalla fyysinen liikkuminen täydentyy yhä enemmän verkossa tarjottavilla, sähköisillä palveluilla. Tietomäärän ja sen käsittelykapasiteetin räjähtävä kasvu sekä tiedon avoimuus mahdollistavat yhä älykkäämpien ratkaisujen hyödyntämisen liikenteessä ja logistiikassa sekä uudenlaisten palvelujen ja liiketoimintamallien kehittämisen. Liikenne muuttuu yhä enemmän tieto-ohjautuvaksi. Kulkuvälineet ja matkustajat käyttävät ja tuottavat reaaliaikaista tietoa esimerkiksi liikenteen tilasta, kulkuvälineiden tai pysäköintipaikkojen sijainnista sekä palvelukokemuksistaan. Kytkeytyneessä liikennejärjestelmässä kulkuvälineet ovat yhteydessä paitsi keskenään myös esimerkiksi liikenteen ohjausjärjestelmiin. Tällainen vuorovaikutteinen järjestelmä parantaa liikenneturvallisuutta, edistää liikkuvuutta ja vähentää päästöjä liikenteen optimoinnin myötä.

Yhtiöittämisellä vastataan liikenteen digitaaliseen murrokseen ja parannetaan edellytyksiä tiedon hyödyntämiselle

Tässä nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Jotta monimuotoisiin ja muuttuviin tulevaisuuden haasteisiin pystytään vastaamaan, julkisen hallinnon tulee pystyä lisäämään strategista ketteryyttä sekä uudistamaan toimintarakenteitaan ja -mallejaan, jotta digitalisoituvan ja automatisoituvan liikenteen ekosysteemien synnylle ja kehitykselle olisi parhaat mahdolliset edellytykset.

Nyt toteutettavalla Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan ja vastataan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin. Samalla selkeytetään toimintaan liittyviä viranomaistehtäviä sekä edesautetaan liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä erityisesti yksityisellä sektorilla uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena. Tiedon laajemmalla hyödynnettävyydellä luodaan edellytyksiä uuden liiketoiminnan syntymiselle, joka vuorostaan edistäisi kasvua ja hyvinvointia laajemmin koko yhteiskunnan mittakaavassa.

Osa liikenteen ohjaustoiminnoista hoidetaan jo nykyään yritystoimintana, mutta Liikennevirastossa on edelleen varsin laajasti liikenteen ohjaustoimintaan liittyviä tehtäviä. Liiketalousperusteinen toimintamalli tarjoaa nykymallia paremmat edellytykset liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseksi sekä investointien tehokkaammalle kohdentamiselle. Samalla olisi mahdollista purkaa operatiiviseen liikenteenhallintaan liittyviä liikennemuotokohtaisia, osittain päällekkäisiä toimintoja.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen sekä niihin keskeisesti liittyvien tietojärjestelmien ja -infrastruktuurin uudella liiketalousperusteisella toimintamallilla tehostetaan liikennejärjestelmätasoisia liikenteenhallintaa sekä yhtenäistetään liikenteenohjaus- ja hallintatoimia sekä luodaan edellytykset hakea laajemmin synergioita eri liikennemuotojen välillä. Liikenteenohjauksen järjestelmiä ja toimintoja keskittämällä ja yhtenäistämällä kyetään myös parantamaan liikenteenohjauksen ja -hallinnan toimintavarmuutta, riskienhallintaa sekä varmistamaan tehokas ja korkeatasoinen tietoturva.

Samalla muutos tukee digitaalisen liikenteen myötä syntyvien ekosysteemien kehitystä, kun yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi. Tässä tarkoituksessa valtion liikenteenohjausyhtiö tarjoaisi luotettuja tiedon digitointi-, muokkaus-, anonymisointi- ja agentuuripalveluja, erilaisia tietotuotteita sekä toimijariippumattomia alustaratkaisuja sekä muita teknisiä ratkaisuja liikenteen ekosysteemin arvoverkoston toimijoille.

Liikenteen digitaalisen murroksen käynnistämä evoluutio tulee johtamaan tilanteeseen, jossa nykyisestä liikenteen väyläkeskeisistä toimintamalleista siirrytään kohti ekosysteemimallia. Liikenteen ekosysteemimallissa liikenteentoimijat tekevät yhteistyötä liikennejärjestelmätasolla yli eri liikennemuotojen hyödyntäen yhteisessä arvoverkostossaan kyvykkyyksiä ja voimavaroja tuotteiden tai palvelujen asiakasarvon kasvattamiseksi ja uusien innovaatioiden kehittämiseksi. Ekosysteemissä yhdessä luoduilla innovatiivisilla alustatalouden ratkaisuilla mahdollistetaan uusien palveluiden sekä tiedon hallintaan ja käsittelyyn liittyvien lohkoketjujen kehittäminen.

Perustettavasta yhtiöstä halutaan luoda vahva palveluntuottaja, jolla on kyky investoida ja kehittää omaa toimintaansa, ja joka oman toimintansa kautta luo uusia mahdollisuuksia liikenteen ekosysteemin arvoverkoston toimijoille rakentaa suomalaista digitalisaatioon ja automaatioon perustuvaa uuden ajan liikennejärjestelmää. Olennaista on kuitenkin huomioida, että liikenteenohjausyhtiön perustaminen ei suoraan ole ratkaisuna kasvu ympäristön rakentamiseen vaan edelleen keskiössä on eri toimijoiden välinen sujuva yhteistyö. Tietoyhteiskunta tarvitsee kehittyäkseen uusia toimintamalleja ja Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen kannalta keskeinen onnistumisen mittari tietonäkökulmasta on se, miten hyvin uusi malli tukee tiedon hyödyntämistä elinkeinoelämän tarpeisiin ja edistää digitaalisen kasvuympäristön kehittymistä.

Tieto on ekosysteemin kriittinen tuotannontekijä ja tulevaisuuden menestyksen avain. Tietoa syntyy ympäristössämme jatkuvasti ja kiihtyvällä tahdilla. Tieto itsessään ei kuitenkaan tuo räjähdyksistä elinkeinoelämän kasvua, vaan sille täytyy tuoda merkitys ja se täytyy saattaa keskeisten tarvisijoiden saataville oikeassa muodossa ja oikeaan aikaan. Tähän tarvitaan niin toimintaympäristön mahdollistavuutta kuin teknologisia toteutusmalleja.

Tiedon avulla luodaan uutta liiketoimintaa sekä mahdollistetaan liikenteen uudet palvelut. Tieto, tiedon saatavuus sekä mahdollisuudet tiedon laaja-alaiseen hyödyntämiseen määrittävät tulevaisuudessa koko liikennejärjestelmän toimivuuden. Tiedon keruun, hallinnan, jakamisen, kaupallistamisen ja hyödyntämisen periaatteiden ratkaiseminen on ekosysteemin keskeinen tehtävä. Digitalisoituvaa ympäristöä synnyttää useita erilaisia tiedon ekosysteemejä sekä alustaratkaisuja. Oleellista on, että ekosysteemeissä tiedot toimivat keskenään yhteen ja ovat eri tahojen käytettävissä. Julkisen sektorin roolina on erityisesti kasvuympäristön mahdollistaminen sekä keskeisten, julkisten tietovarastojen avaaminen. Avoimen datan osalta Suomi onkin jo kansainvälisesti verrattuna edistyksellinen ja myös palveluiden kehittämisen osalta tämä on mahdollista – sujuvan yhteistyön kautta.

Tehokas poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö toiminnan kulmakivenä nyt ja tulevaisuudessa

Hankkeen yhtenä keskeisenä tavoitteena on turvata liikenteen ohjaustoimintaan liittyvän poikki hallinnollisen yhteistyön, kuten merellisten toimijoiden (METO), tieliikenteen toimijoiden (TiTo) ja meripelastusviranomaisten yhteistyön, häiriötön jatkuminen toimintojen yhtiöittämi-

sestä riippumatta, sekä varmistaa edellytykset yhteistyön kehittämiseksi ja toiminnan tehostamiseksi myös tulevaisuudessa.

Yhteistyö meriliikenteen teknisen valvonnan ja tietoliikennejärjestelmien osalta on ollut merkittävä tekijä kustannussäästöissä. Myös osittain tehdyt yhteishankinnat merivalvonta, -pelastus ja liikenteenohjausjärjestelmien sekä niiden sensoreiden osalta ovat luoneet säästöjä. Tätä samaa kehitystä on tarkoitus jatkaa myös tulevaisuudessa.

METO-yhteistyössä ovat mukana Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto. TiTo-yhteistyössä mukana ovat Liikennevirasto, Poliisihallitus, sisäministeriön pelastusosasto, Häätäkeskuslaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto, Ilmatieteenlaitos ja Viestintävirasto. Yhtiöittämisen jälkeen METO- ja TiTo-yhteistyössä jatkaisivat kaikki nykyiset viranomaistahot, ja perustettava osakeyhtiö osallistuisi siihen viranomaisten määrittelemällä tavalla palveluntarjoajan roolissa.

Esityksen tavoitteena on, etteivät viranomaisten käyttämien liikenteenohjaus- ja tietopalveluiden kustannukset tai METO-yhteistyön kustannukset yhtiöittämisen seurauksena nouse. Meri-alueiden valvonnan kannalta ovat oleellisia erityisesti meritilannekuvan muodostamiseen liittyvän tiedon tuottamiseen ja jakamiseen kohdistuvat vaikutukset. Tavoitteena on, että nykytoiminta, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuu samanlaisena myös yhtiöittämisen jälkeen. Tarkoituksena on, että jatkossa Liikennevirasto liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana maksaisi nykyisen Liikenneviraston kustantaman muiden viranomaisten tarvitseman palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoimintansa nykytason mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta.

Alusliikennepalvelu (VTS-palvelu) on tällä hetkellä valtionaluksille ilmaista. Valtionalukset eivät ole velvollisia osallistumaan VTS-palveluun mutta METO-yhteistyössä on sovittu meritilannekuvan hallitsemiseksi yhteisistä menettelytavoista ilmoitusten tekemisestä ja VTS-palveluun osallistumisesta. Tämä sama tilanne säilyisi jatkossakin.

Varsinainen kustannusten muodostuminen kohdistuu tiedon kokoamiseen, käsittelyyn ja jakamiseen sekä niihin liittyvien parannusten edellyttämien investointien rahoittamiseen. Kustannusten hallitsemiseksi laadittaisiin sopimukset yhteistyöstä, jotka perustuvat palveluntuottajan velvollisuuteen tuottaa ja luovuttaa tietoa viranomaisille sekä oikeuteen saada tietoa viranomaisilta. Yhtiön oikeudesta saada viranomaiselta salassa pidettävää tietoa ja käyttää sitä järjestelmissään säädettäisiin liikenteen palveluista annettavassa laissa (320/2017). Liikenteenohjausyhtiön henkilöstö, tilat, laitteistot ja järjestelmät olisivat turvaluokiteltu ja auditoitu kansallisen turvallisuusauditointikriteeristön (KATAKRI) mukaisesti.

Muussa viranomaisten ja liikenteenohjausyhtiön välisessä yhteistyössä noudatettaisiin olemassa olevia yhteistyö- ja kustannusjakoperiaatteita jatkossakin. Tämä koskee muun muassa TiTo-yhteistyötä, meripelastusyhteistyötä, rautatieliikenteen viranomaisyhteistyötä ja muuta vaikiintunutta viranomaisyhteistyötä. Myös satamien kanssa tehtyä yhteistyötä jatkettaisiin ja asianomaiset sopimukset päivitetäisiin vuoden 2018 aikana.

Liikenneympäristön ja eri viranomaisten toimintaa tukevien kokonaisuuksien jatkuva kehittäminen on tärkeä osa-alue liikenneturvallisuuden parantamisessa, onnettomuuksien ennalta ehkäisemisessä sekä liikenteensujuvuuden parantamisessa. Liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kehittämiseksi tulee jatkossakin varmistaa riittävällä tavalla, että näiden parissa työskentelevien tahojen havainnot otettaisiin huomioon liikenneympäristön ja toiminnan kehittämisessä.

Turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavat ratkaisut aiheuttavat pääsääntöisesti kustannuksia. On kuitenkin huomioitava, että liikenneonnettomuuksista aiheutuu merkittävät yhteiskunnalliset kustannukset, jolloin laajemmassa kokonaisuudessa panostukset turvallisuuteen voidaan nähdä järkevinä investointeina.

Kustannusten osalta uudistuksen lähtökohtiin on kirjattu, että viranomaisten kustannukset eivät saa uudistusten myötä kasvaa. Tämä on hyvä lähtökohta, joskin viranomaisten tarpeet saattavat tulevaisuudessa muuttua. Etenkin tiedon yhteiskäytössä on tunnistettu runsaasti mahdollisuuksia. Näin ollen säätelyssä tulisi olla riittävän selkeästi mainittuna, että liikenneympäristön investointipäätöksiä valmisteltaessa tulisi eri viranomaisille aiheutuvia kustannuksia arvioida myös siten, että toteutettavat ratkaisumallit olisivat kokonaisuutena järkeviä ja toteutettavissa mahdollisimman pienillä kokonaiskustannuksilla. Tämä on ollut nykyisenä toimintamallina TiTo-yhteistyön osalta.

Toteuttamisvaihtoehdot

Liikenneviraston nykyisten liikenteenohjaus- ja hallintatehtävien kehittämisessä on valmistelussa tarkasteltu kolmea eri toteuttamisvaihtoehtoa:

Ensimmäinen vaihtoehto: Jatketaan toimintojen kehittämistä nykyisessä virastomuodossa.

Toinen vaihtoehto: Yhtiöitetään liikenteenohjauksen operatiivinen päivystystyö tilaaja-tuottaja mallilla ostopalveluksi, mutta liikenteen ohjaukseen ja -hallintaan liittyvä käyttöomaisuus ja toiminnan kehittäminen säilyvät viraston tehtävänä, niin sanottu nykyinen Finrail-malli.

Kolmas vaihtoehto: Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden koko toiminnallinen kokonaisuus käyttöomaisuuksineen yhtiöitetään omaksi valtion erityistehtävayhtiöksi. Viraston ja valtion erityistehtävayhtiön välillä olisi strategiseen kumppanuuteen perustuva kokonaispalveluhankinta.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä tavoitellaan kehittynyttä liikennejärjestelmää, joka luo paremmat edellytykset hyödyntää digitalisaation, liikenteen älykkään automaation ja palveluistumisen luomia mahdollisuuksia. Uudistuksella valmistaudutaan tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tehtäväkokonaisuuksien yhtiöittämisellä tavoitellaan koko liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistukselle asetettuja yleisiä tavoitteita, joita ovat liikennealan sääntelyn sujuvoittaminen, viranomaistehtävien selkeyttäminen, liikenteenohjauksessa kerättävän tiedon tehokkaampi hyödyntäminen yhteiskunnassa sekä uuden liiketoiminnan edesauttaminen.

Nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Julkisen hallinnon tulee pystyä lisäämään strategista ketteryyttä ja edelleen vähentämään pirstoutumista sekä siiloutumista. Olennaista on myös jatkossa eri toimijoiden välinen sujuva yhteistyö. Hankkeen yhtenä keskeisenä tavoitteena on turvata liikenteen ohjaustoimintaan liittyvä viranomaisten välinen yhteistyö.

Tavoitteena on liikenteenohjaus- ja hallintatoiminnan taloudellisen tehokkuuden ja kannattavuuden parantaminen. Liikenteenohjauskeskusten johtamisen sekä projektienhallinnan osalta tavoitellaan selkeitä kustannussynergioita niin toiminnan kuin kohdennettujen järjestelmäinvestointien ja teknologian hyödyntämisen kautta. Esityksen yksittäisiä tavoitteita on, etteivät

viranomaisten käyttämien liikenteenohjaus- ja tietopalveluiden kustannukset tai METO-yhteistyön kustannukset yhtiöittämisen seurauksena nouse.

Tavoitteiden saavuttamista on arvioitu myös muiden toteuttamisvaihtoehtojen näkökulmasta.

Ensimmäisessä vaihtoehdossa liikenteenohjaus- ja hallintatoiminnot sijoitettaisiin nyky muodossaan Liikennevirastoon. Tämän vaihtoehdon vahvuutena olisi se, että kokonaisuus säilyisi pitkälti nykyisenkaltaisena toimivana kokonaisuutena, joten siirtymävaihetta ei käytännössä olisi. Tämän toteuttamisvaihtoehdon heikkoutena olisi se, että virkatyönä tuotettuihin palveluihin ei muodostu luonnollista kannustinta tuotannolliseen tehokkuuteen tai asiakaslähtöisyyteen. Virastoilla on myös heikompi mahdollisuus reagoida ulkoisiin muutoksiin ja tyypillisesti uusia teknologioita otetaan käyttöön hitaammin kuin yrityksissä. Nykyään rautatieliikenteenohjauksen kilpailutus ei ole toiminut ja pelkän tuntityön tilaaminen ilman toiminnan kehittämiskannustinta on tehotonta. Lisäksi liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyvät toiminnot ovat jo nykyisellään hajallaan viraston sisällä useassa eri yksikössä, jolloin kokonaisuosaaminen heikentyy. Uhkana on myös, että henkilöstömäärän vähentyessä ja toimintaympäristön muuttuessa nopeasti liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyvä osaaminen heikkenee. Tällöin toiminnan kehittämiseen ei välttämättä löydy ketteryyttä tai kannustinta eikä tietoaineistoja hyödynnettäisi täysimääräisesti asiakkaiden ja yhteiskunnan eri tarpeisiin. Uhkana tällöin on, että uusia tietopalveluja ja sovelluksia jäisi syntymättä.

Toisena vaihtoehtona voidaan tarkastella tilannetta, jossa yhtiöitettäisiin liikenteenohjauksen operatiivinen päivystystyö tilaaja-tuottaja mallilla ostopalveluksi, mutta liikenteen ohjaukseen ja -hallintaan liittyvä käyttöomaisuus ja toiminnan kehittäminen säilyvät viraston tehtävänä. Tämä malli vastaa nykyistä rautatieliikenteenohjauspalvelua, jossa Liikennevirasto tilaa Finrail Oy:ltä pelkän operatiivisen rautatieliikenteenohjauksen. Tällöin Liikennevirasto tilaisi liikenteenohjaustoimintojen operatiivisen liikennekeskustyön perustettavalta liikenteenohjausyhtiöltä. Toimintoon liittyvä käyttöomaisuus ja sekä liikenteenohjauspalvelujen että liikenteen hallintapalvelujen kehittäminen ja tuottaminen olisi edelleen viraston vastuulla ostopalveluna pääosin. Tämän mallin vahvuutena olisi se, että nykyisen liikenteenohjaukseen liittyvän viranomaistoiminnan järjestäminen jatkossakin olisi luontevaa virastossa. Myös investoinnit pysyvät viranomaisen hallinnassa, jolloin ne voitaisiin suunnitella osana väylämäärärahoja. Tällä toteuttamisvaihtoehdolla myös varmistettaisiin palvelujen tuottamisen jatkuvuus nykyisen kaltaisena. Tämän mallin heikkoutena on se, että kaiken henkilötöön keskittäminen yhtiöön voi luoda yhtiölle vahvan kaikki kulkumuodot kattavan monopoliaseman liikenteenohjauksen operatiivisessa työssä. Kilpailun puuttuessa yhtiölle ei muodostuisi painetta palvelujen tehokkaaseen tuottamiseen. Nykyiset toimivat kokonaisuudet heikkenisivät edelleen kun päivittäinen työ ja toiminnan kehittäminen sekä toimintaympäristön muutoksiin vastaaminen hajotettaisiin useammaksi osakokonaisuudeksi. Toiminnan kokonaistehokkuus kärsisi jopa edellä mainittua ensimmäistä vaihtoehtoakin enemmän. Kuten aiemmin jo todettiin, mallin uhkana olisi liikenteenohjaustoimintoihin liittyvän osaamisen keskittyminen yhdelle taholle. Uhkana olisi myös, että osa nykyisestä liikenteenohjauksen henkilöstöstä ei halua siirtyä yhtiöön, jolloin osaavasta henkilöstöstä voi olla pulaa, koska erityisosajien joukko on pieni. Lisäksi yhtiöllä ei olisi välttämättä yhtä laajaa mahdollisuutta päästä käsiksi tarvittaviin tietoaineistoihin kuin viranomaisilla. Nykyinen viranomaisyhteistyö muuttuisi monimutkaisemmaksi tai osin jopa päällekkäiseksi yhtiön ja viranomaisten välillä.

Nyt valitussa **kolmannessa vaihtoehdossa** yhtiöitettäisiin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen koko toiminnallinen kokonaisuus käyttöomaisuuksineen viraston ja valtion erityistehtäväyhtiön väliseksi strategiseen kumppanuuteen pohjaavaksi kokonaispalveluhankinnaksi. Liikennevirasto solmisi strategisen kumppanuuden yhtiön kanssa ja hankkisi yhtiöltä liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut kokonaispalveluna sovittuun palvelutasoon. Inves-

toinnit ja päivittäisen palvelun sekä palvelun kehittämisen tekisi yhtiö ja ne olisivat osa kokonaispalvelun hintaa. Tämän mallin haasteina on se, että tietovastuuseen liittyvät toiminnot edellyttävät uutta lainsäädäntöä ja nykyisten viranomaistoimintojen järjestäminen edellyttää lainsäädännön päivittämistä. Suora tilaus yhtiöltä tai strategiseen kumppanuuteen liittyvä hankintamalli voi myös olla haasteellinen. Tiedon hyödyntäminen muihin tarkoituksiin voi heikentyä, jos yhtiö ei tarjoa sitä avoimesti. Uhkana on myös se, ettei osa nykyisestä liikenteenohjauksen henkilöstöstä halua siirtyä yhtiöön, jolloin osaavasta henkilöstöstä voi olla pulaa, koska erityisosaajien joukko on pieni. Yhtiöllä ei välttämättä ole yhtä laajaa mahdollisuutta päästä käsiksi tarvittaviin tietoaineistoihin kuin viranomaisilla.

Tämän vaihtoehdon vahvuutena on toiminnan keskittyminen, mikä mahdollistaisi siihen liittyvän osaamisen ylläpitämisen ja jalostamisen. Vaihtoehto myös vähentäisi hallinnollisia kuluja viranomaisessa ja yrityksissä. Yrityspuolen rekrytointikäytännöt mahdollistavat henkilöstöressurssien joustavan hyödyntämisen ja toiminnan kehittäminen ja uudet investoinnit ovat mahdollisia oman pääoman turvin ja toiminnan kokonaisuuden siirtyessä. Laajojen tietoaineistojen hallinta mahdollistaisi tietojen tehokkaan hyödyntämisen uudentyyppisiin tarpeisiin ja tuotteisiin. Liikenteenohjaintapojen sisältöä on mahdollista laajentaa uusilla tiedoilla, jos tiedoille on tunnistettavissa kysyntää. Tietojen tuottamisessa voitaisiin ottaa käyttöön uusia menetelmiä. Järjestelmien ja infran välinen linkkaushallinta paranisi ja mitatut ja jalostetut tiedot olisi mahdollista saattaa nopeammin muiden toimijoiden käyttöön.

Arvioinnissa päädyttiin kolmanteen vaihtoehtoon sen vahvuuksien ja mahdollisuuksien perusteella. Vaihtoehdon uhat ja haasteet on mahdollista hoitaa päivittämällä lainsäädäntöä, riittäväällä suunnittelulla ja riskienhallintatyöllä.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Tällä lailla yhtiöitettäisiin Liikennevirastossa hoidettavat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus- ja hallintatehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot itsenäiseksi, valtion kokonaan omistamaksi erityistehtävayhtiöksi 1.1.2019 alkaen.

Liikenneviraston organisaatiosta siirtyisi erityistehtävayhtiöön seuraavat meriliikenteen ohjauksen tehtävät ja käyttöomaisuus: meriliikenteen ohjausyksikön tehtävät, meriliikenteen kehittäminen -yksikön tehtäväkokonaisuudet, sekä yksikköjen tehtäviin liittyvät liikenteenohjauksen informaatio- ja ohjausjärjestelmät sekä näihin liittyvät ohjelmistot ja fyysinen infrastruktuuri. Liikenneviraston organisaatiosta siirtyisi lisäksi yhtiöön seuraavat rautatieliikenteen ohjauksen tehtävät ja käyttöomaisuus: Rautatieliikenteen ohjausyksikön tehtävät, Rautatieliikenteen kehittäminen -yksikön liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyvät tehtävät sekä yksikköjen tehtäviin liittyvä ICT-infrastruktuuri, ohjaus- ja tietojärjestelmät, ohjelmistot sekä käyttökeskustoiminnot ja valvomotoiminnot. Lisäksi yhtiöön siirtyisi Liikennevirastosta seuraavat tieliikenteen ohjauksen tehtävät ja käyttöomaisuus: Tieliikenteen ohjausyksikön tehtävät, Tieliikenteen palvelut -yksikön tehtävät mukaan lukien tieliikenteen tekniset järjestelmät -ryhmän tehtäväkokonaisuus sekä yksikköjen tehtäviin liittyvä ICT-infrastruktuuri, liikenteen ohjauslaitteet, ohjaus- ja tietojärjestelmät, ohjelmistot sekä Liikenneviraston omistamat tietoliikenneyhteydet.

Perustettavan liikenteenohjausyhtiön liiketoiminta perustuisi strategiseen kumppanuuteen ja sen mukaisiin sopimuksiin liikenneväyläverkosta vastaavan Liikenneviraston kanssa. Turvallisuusviranomaisten liikenteenohjauspalveluihin käyttämien kustannusten taso ei nousisi nykytasosta. Yhtiö voisi tuottaa tulevaisuudessa muita palveluja myös markkinaehtoisesti.

Operatiivisen liikenteenohjaustoiminnan laatu, luotettavuus, turvallisuus sekä häiriötön jatkuvuus turvattaisiin muutoksen aikana ja sen jälkeen. Liikenneviraston yhtiötettävässä liikenteenohjaustoiminnassa 31.12.2018 työskentelevä henkilöstö siirtyisi tehtäviensä mukana perustettavan yhtiön palvelukseen 1.1.2019 alkaen työsopimussuhteeseen liikkeenluovutuksen ehdoin. Perustettavan erityistehtäväyhtiön omistajaohjaus olisi liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla.

Uudesta meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaustoiminnasta vastaavasta valtion erityistehtäväyhtiöstä muodostettaisiin välittömästi perustamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään vuoden 2019 alkupuolella, yhdessä Air Navigation Services Finland Oy:n ja Finrail Oy:n kanssa uusi liikenteenohjauspalveluista vastaava valtion konserni. Tarkoituksena on eriyttää konsernivaiheessa meri- ja tieliikenteenohjaus omiksi liikennemuotokohtaisiksi yhtiöiksi, jotka olisivat osa konsernia. Valtio omistaisi 100 prosenttia konsernin emoyhtiöstä, joka taas omistaisi 100 prosenttia liikennemuotokohtaisista tytäryhtiöistä. Konsernin tytäryhtiöt vastaisivat kukin omasta liikennemuotokohtaisesta liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden liiketoiminnasta. Yhtiöiden yhteiset palvelut järjestettäisiin keskitetysti konsernitasolla. Johtuen eri kulkumuotojen liikenteenohjaukseen erilaisuudesta, konsernirakenne mahdollistaisi sen, että liikennemuotokohtaiset tytäryhtiöt pystyisivät tehokkaammin vastaamaan oman kulkumuotonsa lähitulevaisuuden haasteisiin ja muutoksiin.

Sopimus Liikenneviraston kanssa

Perustettavan yhtiön liikevaihto muodostuisi aluksi väyläverkosta vastaavalta virastolta saatavista palvelumaksuista. Kustannukset muodostuisivat näiden palvelujen tuottamisesta, hallintokustannuksista ja rahoituskustannuksista. Liikenneviraston ja yhtiön välille syntyisi sopimussuhde, joka ensisijaisesti määrittäisi toimijoiden välistä strategista kumppanuutta. Tämä sopimussuhde syntyisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen hankkimista koskevalla hankintasopimuksella. Sopimussuhteessa tavoitteena on luoda toimintatapa, jossa on yhteisiä tavoitteita ja niiden saavuttaminen hyödyttää molempia osapuolia.

Liikennevirasto sekä hankkisi operatiivisia liikenteenohjauspalveluita että varmistaisi yhtiön investoinnit liikenteenohjauspalvelujen kehittämiseksi tulevaisuuden liikenteenohjaustarpeita vastaaviksi. Liikenteenohjaukseen liittyvien investointien elinkaaret ovat pitkiä ja ennustettu investointitarve on suuri. Merkittävän investointitarpeen ohella yhtiölle asetettaisiin maltillinen tuottotavoite, mikä rajoittaisi konsernin investointikyvykkyyttä palvelumaksuista saatavilla tuotoilla.

Meriliikenteen METO-yhteistyö nykyisenä, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuu samanlaisena myös yhtiöittämissä jälkeen. METO -yhteistyössä jatkaisivat edelleen samat viranomaiset ja yhtiö osallistuisi yhteistyöhön METO-viranomaisten määrittelemällä tavalla. Liikennevirasto tilaajana maksaisi alusliikennepalvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoimintansa mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta.

Tieliikenteen TiTo-yhteistyö ja muu vakiintunut yhteistyö eri viranomaisten kanssa noudattaa vastaavaa periaatetta kuin METO-yhteistyön osalta. Muita yhteistyöviranomaisia, joiden kanssa on vakiintunutta yhteistyötä, ovat muut puolustus- ja turvallisuusviranomaiset sekä alueelliset poliisilaitokset ja pelastusviranomaiset.

Yhtiön ohjaus

Perustettava yhtiö olisi valtion omistama erityistehtäväyhtiö, joka olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ydinliiketoimintaa olisi tarjota liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyviä palveluja liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuusviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Tässä tarkoitettuja turvallisuusviranomaisia ovat esimerkiksi puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, poliisiviranomaiset, Pelastustoimi, Tulli ja Häätäkeskuslaitos.

Perustettavan yhtiön ohjaus perustuisi valtionyhtiöiden omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin, sekä yhtiön liiketoiminnan kannalta keskeisen Liikenneviraston kanssa tehtävän palvelusopimuksen sisältöön. Liikenneviraston kanssa tehtävä sopimus pitäisi sisällään eri turvallisuusviranomaisille tarjottavat liikenteenohjauksen palvelut.

Perustettavaan yhtiöön sovellettaisiin valtionyhtiöiden omistajaohjausta koskevia säädöksiä ja ohjeita. Yhtiön hallinnointi perustuisi osakeyhtiölakiin (624/2006) sekä valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annettuun lakiin (1368/2007), jossa säädetään valtionyhtiöiden hallinnoinnista. Yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain mukaisesti yhtiöomistusta koskeva päätös, joka kohdistuu omistus- tai yritysjärjestelyyn, jonka toteuttamisen johdosta valtio lakkaisi olemasta yhtiön ainoa omistaja, luopuisi enemmistöstään yhtiössä tai jos valtion osuus kaikkien osakkeiden tuottamasta äänivallasta yhtiössä laskisi yhteen kolmasosaan tai sitä pienemmäksi, voitaisiin tehdä vain, jos eduskunta on antanut siihen suostumuksensa.

Edellä mainittujen säädösten lisäksi yhtiön omistajaohjauksessa noudatettaisiin valtion omistajapolitiikkaa koskevaa valtioneuvoston periaatepäätöstä, jossa on otettu huomioon soveltuvin osin myös hyvä hallintotapa ja yleinen corporate governance -normisto. Kansainvälisen corporate governance -normiston taustalla on Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö OECD:n julkaisema Principle of Corporate Governance -suositus. Tämän lisäksi OECD on julkaissut omat corporate governance -suositukset valtionyhtiöille: Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises.

Valtioneuvoston 13.5.2016 antaman omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti valtio tavoittelee yhtiöomaisuutensa hoidossa mahdollisimman hyvää taloudellista ja yhteiskunnallista kokonaistulosta. Taloudellinen tulos muodostuu yhtiöiden arvon pitkäjänteisestä kehityksestä sekä voitonjaosta ja erityistehtävien mahdollisimman tehokkaasta tuottamisesta. Yhteiskunnallinen tulos muodostuu yhteiskunnallisten tekijöiden asianmukaisesta huomioon ottamisesta omistajapolitiikassa ja -ohjauksessa. Omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaan valtion omistamisen tulisi olla yhteiskunnan aktiivisen uudistamisen väline.

Perustettavan yhtiön operatiivista toimintaa määrittelisivät sen toimialaa koskevat säädökset ja toimivaltaisten viranomaisten antamat määräykset ja ohjeet. Toimialalainsäädännössä keskeisiä säädöksiä ovat esimerkiksi alusliikennepalvelulaki (623/2005), aluevalvontalaki (755/2000), meripelastuslaki (1145/2011), rautatielaki (304/2001) ja laki liikenteen palveluista (320/2017). Yhtiön toimialalla keskeinen toimivaltainen lupa- ja valvontaviranomainen olisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteenohjauskonsernia ohjattaisiin myös välillisesti Liikenneviraston ja yhtiön välisellä hankintasopimuksella. Liikennevirastolla olisi käytettävissään sopimusoikeuden tarjoama keinovalikoima, jolla ohjata ja vaikuttaa yhtiön palvelusuoritukseen.

Toimialalainsäädäntö

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämiseen liittyvät toimialalainsäädännön muutosehdotukset sisältyvät liitelakeina tähän hallituksen esitykseen. Toimialalainsäädännön lakimuutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti tämän lain kanssa.

Yhtiöittämisen johdosta tarpeellisia sisältömuutoksia sisältävät toimialalainsäädännön muutosehdotukset ovat: alusliikennepalvelulaki (623/2005), aluevalvontalaki (755/2000), meripe-lastuslaki (1145/2001), rautatielaki (304/2001) ja laki liikenteen palveluista (320/2017). Li-säksi yhtiöittämisen johdosta teknisiä muutoksia ehdotetaan seuraaviin lakeihin: laki alustur-vallisuuden valvonnasta (370/1995), laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009), luotsauslaki (940/2003), merenkulun ympäristön suojelulaki (1672/2009), pelas-tuslaki (379/2011) ja turvallisuustutkintalaki (525/2011).

Aluevalvontalakia (755/2000) ehdotetaan muutettavaksi virastouudistuksen yhteydessä siten, että jatkossa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen yhtiöittämisen johdosta alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetulle alusliikennepalvelujen tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus aluevalvontaviranomaisen avustamiseen hoitamalla laissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan. Samoin sillä olisi ilmoitusvelvollisuus aluevalvontaviranomaiselle oman toimintansa aikana tekemästään havainnosta alueloukkauksesta tai rikkomuksesta, ja sen tulisi myös ryhtyä käytettävissään olevin keinoin toimiin loukkauksen torjumiseksi. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaamista sekä voima-keinojen käytön turvaamisesta merialueella koskevat säännökset. Lakiin lisättäisiin puolustusvoimille oikeus saada tilannekuvaa varten alusliikennepalvelujen tarjoajalta tietoja meriliiken-teestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja, mikä merkitsisi nykyisen käytännön kirjaamista lakiin. Lakiin lisättäisiin myös tiedon tuottamista, vaaratilanteiden en-naltaehkäisemistä ja alusliikenteen turvaamista koskeva uusi pykälä. Pykälässä säädettäisiin Liikenneviraston velvollisuudesta yhdessä alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta kauppa-alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriöti-lanteissa ja poikkeusoloissa. Lisäksi salassa pidettävien tietojen antamista koskevaa säännös ulotettaisiin koskemaan myös alusliikennepalvelujen tarjoajaa.

Alusliikennepalvelulakia (623/2005) koskevassa ehdotuksessa alusliikennepalvelulakia (623/2005) muutettaisiin siten, että se vastaisi perustettavan valtion erityistehtävayhtiön ja vi-rastojen välistä tehtäväjakoja. VTS-viranomaisen roolissa toimisi jatkossa yhtiö, jota aluslii-kennepalvelulaissa kutsuttaisiin VTS-palveluntarjoajaksi ja muissa liitännäislaeissa aluslii-kennepalvelujen tarjoajaksi. Toimivaltaisena viranomaisena toimisi jatkossa Liikenteen turval-lisuusvirasto. Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimil-laan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen säätämän perustamispäätöksen.

Ehdotuksen mukaan VTS-palveluntarjoaja olisi velvollinen ylläpitämään alusliikennepalvelua alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä perustamispäätöksen mukai-sesti VTS-alueellaan sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpi-dettävän tilannekuvan perusteella. Toimivaltainen viranomainen valvoisi sitä, että VTS-palveluntarjoaja täyttää laissa sille säädetyt vaatimukset. VTS-palveluntarjoajalle annettaisiin alusliikennepalvelulain 17 §:ssä mahdollisuus tietyissä kiireellisissä tilanteissa tehdä aluslii-kennettä rajoittavia päätöksiä. Ehdotetun mukaan VTS-palveluntarjoaja voisi omasta aloittees-

taan määrätä vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi; aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin; sekä nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle päätöksestään. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä. VTS-palveluntarjoajalla ei kuitenkaan olisi itsenäistä harkintavaltaa asiassa, vaan toimet tehtäisiin Liikenneviraston etukäteen antamien ohjeiden mukaisesti ja ne alistettaisiin Liikenneviraston jälkikäteiseen valvontaan.

Niin sanotuista suojapaikka-säännöksistä (alusliikennepalvelulain 20 b, 20 c §) vastaisi jatkossa Liikennevirasto. Lakiin ehdotetaan myös lisättävän uusi varautumista koskeva 19 a pykälä. Pykälän mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. VTS-palveluntarjoajan on sen lisäksi varauduttava huolehtimaan siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Alusliikennepalvelulain 28 §:ään ehdotetaan lisättävän Tullille oikeus määrätä tietyissä tapuksissa virhemaksu. Ehdotukseen sisältyy myös säännös, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja on oikeutettu tietyiltä viranomaisilta saatavaan apuun. Lisäksi esityksessä on otettu huomioon hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta (HE /2017 vp). Esityksessä ehdotetaan tietyille yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisten palveluiden tarjoajille sekä eräiden digitaalisten palveluiden tarjoajille tietoturvallisuuden liittyvää riskienhallintaa ja häiriöiden raportointia koskevia velvoitteita. Lisäksi säädettäisiin näiden velvoitteiden valvonnasta, viranomaisten välisestä tietojen vaihdosta sekä yleisestä tietoturvallisuuden liittyvästä viranomaistoiminnasta. Toimivalta valvoa riskienhallinta- ja häiriöraportointivelvoitteita olisi sektorikohtaisilla valvontaviranomaisilla. Tämä tarkoittaisi Energiavirastoa, Finanssivalvontaa sekä Liikenteen turvallisuusvirastoa.

Alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin (370/1995) ehdotetaan lisättäväksi uusi 9 a §, jossa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelujen tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus pyydettyä avustaa valvontaviranomaista lain mukaisessa tarkastustehtävässä antamalla sille tietoja ja muuta apua.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009) lisättäisiin uusi säännös, jossa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelujen tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolle lain mukaisessa tarkastustehtävässä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) sisällytettäisiin uusi II A osa, jossa annettaisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskevat säännökset sekä kaikkien liikennemuotojen liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien tiedonhallintaa koskevat säännökset. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu on määritelty I osan 1 luvun 2 §:ssä niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Määritelmän mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla tarkoitetaan tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta, ja palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin. Nyt ehdotettavan osan 1 luku koskisi kuitenkin vain tieliikennettä. Sen sijaan ehdotettavan 2 luvun tietosäätely koskisi kaikkia liikennemuotoja.

Luotsauslaissa (940/2003) VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi. Alusliikennepalvelujen tarjoajalla määriteltäisiin tarkoitettavan alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

Meripelastuslaissa (1145/2001) Voimassa olevan lain 4 §:n 4 kohdan mukaan Liikennevirasto ylläpitää alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelua sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Tämä kohta korvattaisiin säännöksellä, jonka mukaan Liikenneviraston, joka vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelun järjestämisestä, tulisi toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaava alusliikenteestä ja toimeenpanna Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana sekä osallistua etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelua ylläpitäisi tulevaisuudessa Liikenneviraston sijaan alusliikennepalvelujen tarjoaja. Alusliikennepalvelujen tarjoajan tulisi tuottaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaava alusliikenteestä sekä toimeenpanna Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä. Tietojensaantioikeutta koskevaan 14 § pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada pykälässä säädetyt tiedot ilmaliikennepalveluiden tarjoajan lisäksi myös alusliikennepalvelujen tarjoajalta. Merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista vastaisi edelleen Liikennevirasto. Liikennevirasto voisi kuitenkin järjestää merenkulun turvallisuusradioviestinnän operatiivisen ylläpidon itse tai hankkia sen alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulta alusliikennepalvelujen tarjoajalta erillisellä sopimuksella.

Pelastuslakiin (379/2011) siirretään kumottavan öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) säännökset. Uudessa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeutta koskevassa säännöksessä Liikennevirasto muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

Rautatielaissa (304/2011) Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi. Laissa valtion rataverkon haltijalla määriteltäisiin tarkoitettavan Liikennevirastoa. Lakiin lisättäisiin uusi 27 b § koskien ratakapasiteetin jakamista liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön toimesta. Säännöksellä rataverkon haltija valtuutettaisiin antamaan rautatielain 27 ja 27 a §:ssä tarkoitettuja ratakapasiteetin jakamiseen liittyviä tehtäviä liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön hoidettavaksi. Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautumista koskevaan pykälään lisättäisiin uusi momentti; Jos rataverkon haltija hankkisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen olisi uuden momentin mukaan huolehdittava siitä, että liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö varautuu riittävällä tavalla rautatietä uhkaavaan vaaraan tai onnettomuuteen. Lisäksi Liikennevirasto voisi velvoittaa liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan osana palvelujenhankintasopimustaan. Varautumista poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin koskevaan pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin, että jos turvallisuusluvan haltija eli rataverkon haltija hankkii liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, turvallisuusluvan haltija vastaa siitä, että liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö varautuu poikkeusoloihin. Turvallisuusluvan haltijan olisi myös huolehdittava siitä, että liikenteenohjaus- ja hallintapalvelua tuottavan yhtiön tai yhteisön toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön olisi osallistuttava turvallisuusluvan haltijan edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Toimenpiteitä häiriötilanteissa koskevaan pykälään lisättäisiin liikenteenohjaus- ja

hallintapalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö niin, että rataverkon haltija voisi vaatia rautatieyri-tysten lisäksi myös liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön anta-maan rataverkon haltijan käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttami-seksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Lisäksi pykälään lisättäisiin säännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi sitä, että liikenteenohjaus- ja hallintapalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö noudattaa tässä pykälässä säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia. Lisäksi lain pykälään tehtäisiin eräitä teknisluonteisia tarkistuksia.

Turvallisuustutkintalaissa (525/2011) ilmoitusvelvolliseksi lisättäisiin liikenteenohjaus- ja hal-lintapalvelujen tarjoaja.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset voidaan ryhmitellä välittömiin hyötyihin ja kustannuksiin sekä pi-DEMÄN aikavälin vaikutuksiin. Välittömissä vaikutuksissa käsitellään itse muutoksen koh-teena olevien organisaatioiden talouden lisäksi uudistuksen aiheuttamia valtiontaloudellisia säästöjä, lisäkustannuksia ja määrärahojen siirtoja. Uudistuksen suurimmat taloudelliset hyö-dyt syntyvät kuitenkin sekä julkiseen talouteen että kansantalouteen pitkällä aikavälillä syner-giaetujen, digitalisaation, avoimen tiedon ja yhtiön synnyttämän uuden liiketoiminnan kautta. Näitä vaikutuksia on käsitelty ennen muuta pidemmän aikavälin vaikutusten tarkastelun yh-teydessä.

Yhtiön perustamiseen liittyvät vaikutukset

Esityksessä yhtiöitettäisiin nykyisessä Liikennevirastossa hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliik-enteen liikenteenohjaustoiminnot valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Liikennevirastosta irrotettavat toiminnot sisältävät tie-, meri- ja rautatieliikenteen-ohjauksen mukaan lukien pal-veluostot Finrail Oy:ltä. Taloudellisten vaikutusten tarkastelussa keskitytään ennen muuta tä-män osion tarkasteluun, vaikka perustettavaan konserniin kuuluisivatkin jatkossa myös len-nonvarmistuspalveluita tarjoava ANS Finland Oy ja rautatieliikenteen ohjauspalveluita tuotta-va Finrail Oy.

Liikennevirastosta yhtiöitettävien toimintojen taloudellista asemaa ja toiminnan kannattavuut-ta on tarkasteltu alustavasti vuosien 2019 - 2022 osalta. Liikevaihdon on vuonna 2019 ennus-tettu olevan noin 137 miljoonaa euroa. Tämä koostuu pelkästään Liikennevirastolle tarjotta-vista liikenteenohjauksen palveluista. Liiketoiminnan kulut sisältävät rautatieliikenteenohja-uksen ostot Finrail Oy:ltä. Liikennevirastosta yhtiöitettävien toimintojen peruspalveluiden lii-kevaihdon on arvioitu kasvavan noin 150 miljoonaan euroon vuonna 2022. Liikevoiton arvi-oidaan olevan noin 4 prosenttia.

Nykyisessä virastorakenteessa liikenteenohjauksen palveluntuotannon kustannusten on arvioi-tu nousevan vuoden 2016 noin 139 miljoonaa euron vertailukelpoisesta tasosta vuoteen 2019 noin 144 miljoonan euron tasolle. Kustannukset kasvaisivat siis noin 5 miljoonaa. Tämä ver-tailukelpoinen luku sisältää sekä suorat palvelun tuotantoon liittyvät kustannukset, että liiken-teenohjausjärjestelmiin liittyvän investointien poistot, keskitetyt menot ja yleiskustannukset, eli kaikki palvelun tuotantoon liittyvät kustannukset.

Uudessa rakenteessa yhtiöittämissä jälkeen Liikennevirasto ostaisi vastaavat palvelut yhtiöltä ja käyttäisi tähän arviolta 137 miljoonaa euroa vuonna 2019. Tästä summasta muodostuisi pe-rustettavan yhtiön liikevaihto. Summa olisi noin 7 miljoonaa euroa vähemmän kuin tilantees-

sa, missä palveluita tuotettaisiin virastomuodossa. Palvelut pystytään siis tuottamaan yhtiössä valtion budjettitalouden näkökulmasta edullisemmin siitä huolimatta, että liikenteenohjauksen palvelun hinnoitteluun vaikuttaa yhtiöittämisen myötä uusia elementtejä, kuten omistajan yritykselle asettama maltillinen tulostavoite, liikenteenohjauksen vakuutukset, rahoituskulut ja tulovero. Kustannusten välitön väheneminen on seurausta yhtiön tehostamistoimista, jotka vaikuttavat pääasiassa yleiskustannuksiin eli hallinnollisiin kuluihin. Liikenteenohjauksen yleiskustannuslisän on arvioitu olevan vuonna 2016 noin 19 prosenttia suhteessa kaikkiin muihin kustannuksiin. 19 prosentin tason on arvioitu laskevan samalle tasolle kuin se on nykyisin ANS Finland Oy:ssä ja Finrail Oy:ssä, eli noin 7-8 prosentin tasolle yhtiön aloittaessa toimintansa vuonna 2019.

Liikennevirasto olisi yhtiön merkittävin asiakas ja tulonlähde. Tämän lisäksi yhtiö voisi hakea toiminnalleen myös ulkopuolista rahoitusta ja rahoittaa toimintaansa osittain maksullisilla palveluilla. Näin ollen yhtiö ei olisi täysin riippuvainen valtion budjettirahoituksesta. Budjettitalouden näkökulmasta liikenteenohjaustoiminta siis siirtyisi budjettitalouden ulkopuolelle. Liikennevirasto ostaisi jatkossa samat palvelut kuin se nykyisin itse tuottaa, eli se tarvitsisi vastaavan budjettirahoituksen ostopalveluihin kuin tällä hetkellä omaan palvelutuotantoonsa.

Yhtiöön kohdistuvan toimialalainsäädännön sekä yhtiön omistajaohjauksen kautta synnytetävillä strategisilla tavoitteilla vaikutetaan siihen, ettei yhtiölle synny markkinahäirikön asemaa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että yrityksen tavoitteena ei ole kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa, vaan edesauttaa toiminnallaan yksityisen sektorin palvelutarjonnan kehittymistä. Yhtiöittämisellä ei ole vaikutusta kotitalouksien tai yritysten viranomaismaksuihin tai veroihin.

Taseen muodostuminen

Meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaukseen liittyviä tietojärjestelmiä ja muuta omaisuutta siirtyisi Liikennevirastosta liikenteen ohjauksesta vastaavaan yhtiöön tämän hetkisen arvion mukaan noin 228 miljoonan euron arvosta. Yhtiöön siirtyvä taseomaisuus on pystytty arvioimaan tässä vaiheessa vasta alustavasti. Liikenneviraston kokonaistase on lähes 20 miljardia euroa joten siirtyvä taseomaisuus on arviolta noin 1 prosenttia kokonaisuudesta. Omaisuus siirrettäisiin yhtiölle apporttina. Sen lisäksi yhtiö ottaisi tarvittavan määrän vierasta pääomaa investointiensä rahoittamiseen.

Avainkysymys liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen positiivisen vaikuttavuuden näkökulmasta on, että sinne siirtyväksi esitettävän taseomaisuuden arvo ylläpidetään ja sitä kehitetään ja toisaalta tieto-omaisuutta hyödynnetään siten, että se luo mahdollisimman paljon lisäarvoa Suomen kansantalouteen. Yhtiön osaamista ja omaisuutta kehitettäisiin ja sen ympärille pyrittäisiin muodostamaan vahva liikennetietoa hyödyntävien yritysten ekosysteemi, joka luo uutta taloudellista kasvua.

Parhaimmillaan yhtiö pystyisi kehittämään toimintaansa ja prosessejaan sekä investoimaan uudessa rakenteessa varsin tehokkaasti yrityksen ulkopuolisen rahoituksen suomien uusien mahdollisuuksien kautta ja hyödyntäen osakeyhtiömallissa toimimisen luomaa notkeutta ja reaktiokykyä. Edellytyksenä on yhtiön onnistunut ja oikeisiin kysymyksiin keskittyvä johtaminen ja kehitystoiminta.

Henkilöstön eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen, jonka kertakustannukseksi arvioidaan alustavasti noin 0,6 miljoonaa euroa. Arvio tarkentuu yksityiskohtaisten laskelmien perusteella jatkovalmistelun aikana. Lisäeläkevakuutus tulisi perustettavan yhtiön vastattavaksi yhtiötä perustettaessa.

Verotus ja vahinkovakuuttaminen

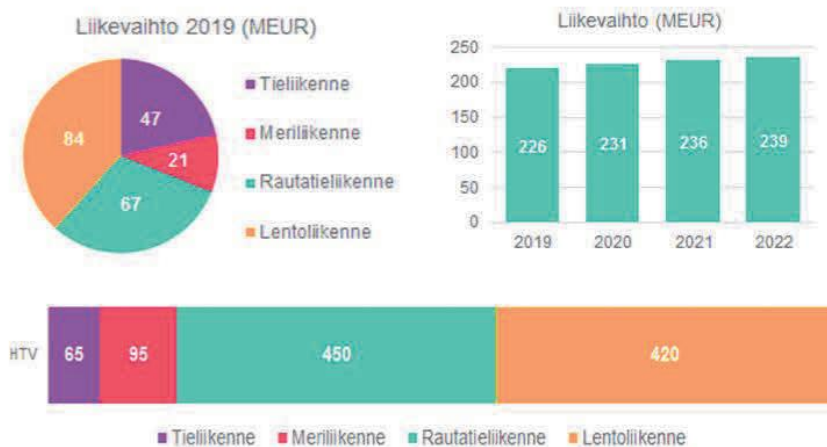
Perustettava osakeyhtiö siirtyisi normaalin yritysverotuksen piiriin.

Nykyinen viraston toimintaa koskeva lakiin perustuva valtion yleinen vahingonvastuu päättyy yhtiöittämisetkellä. Perustettava osakeyhtiö vakuuttaisi toimintansa ja ottaisi vastaavat meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden vahinkovastuuvakuutukset kotimaisilta ja kansainvälisiltä vakuutusmarkkinoilta. Kunkin liikennemuodon liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden toisistaan poikkeavat riskitasot vaikuttavat vakuutusten vuosimaksujen tasoon.

Valtion liikenteenohjauskonserni

Kaikkien liikennemuotojen liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut yhdistävä valtion liikenteenohjauskonserni muodostettaisiin välittömästi osakeyhtiön perustamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään vuoden 2019 ensimmäisellä vuosipuoliskolla.

Liikenteenohjauskonsernin liikevaihto olisi vuonna 2019 arviolta noin 226 miljoonaa ja liikevoitto noin 15 miljoonaa (Kuva 1). Konsernissa olisi vuoden 2019 alussa yhteensä noin 1000 työntekijää. Liikennevirastosta erotettavat toiminnot vastaisivat liikevaihdosta noin 60 prosentin osuutta ja henkilöstöstä noin 18 prosentin osuutta ilman Finrail Oy:n henkilöstöä. Alla olevan kaavion luvuissa on jo huomioitu se, että Liikennevirastosta irrotettavat rautatieliikenteenohjaukseen liittyvät toiminnot yhdistetään nykyiseen Finrail Oy:öön jolloin muodostuvan yhtiön liikevaihto olisi noin 67 miljoonaa ja henkilöstö noin 450 (alla ”rautatieliikenne”). Suurin konsernin tytäryhtiöistä olisi ANS Finland Oy (alla ”lentoliikenne”), joka edustaisi liikevaihdosta ja henkilöstöstä arviolta noin 40 prosenttia.



Kuva 1.

Toiminnan tehostaminen ja kasvu

Yhtiössä hallinnollinen toiminta voidaan järjestää virastoa kevyemmin. Liikenteenohjauksen palvelutuotannon keskittäminen yhteen organisaatioon parantaa mahdollisuuksia hyödyntää eri osa-alueiden parhaita käytäntöjä toimintamalleja ja palveluita kehitettäessä. Hallinnolliset toiminnot, kuten talous-, henkilöstö- ja lakiasiat, voidaan järjestää kustannustehokkaasti keskittämistä hyödyntäen. Tietojärjestelmien rakentaminen voidaan toteuttaa yhtenäisellä arkkitehtuurilla ja niiden ylläpidossa voidaan saavuttaa synergiaetuja.

Kustannustehokkuutta voidaan lyhyellä tähtämellä parantaa muun muassa hintaneuvotteluihin toimittajien kanssa, rekrytointeja jäädyttämällä ja prosesseja kehittämällä. Edellä esitetyillä toimenpiteillä arvioidaan päästään enintään 5-10 prosentin kustannustehokkuuden parantumiseen. Tärkeintä yritykselle on kuitenkin pitkäaikainen ja suunnitelmallinen henkilöstön osaamisen kehittäminen, konsernissa toimimisen synergiaetujen hyödyntäminen ja teknologian ja prosessien kehittäminen ja niihin investoiminen. Tätä kautta voidaan tuottaa lisäarvoa liikenteenohjauksen kilpailukyvyyn varmistamiseksi ja tätä kautta lisäarvon tuottaminen asiakkaille ja siten mahdollistaa kasvu ja kannattavuus.

Uutta liiketoimintaa on arvioitu voivan muodostua noin 10 prosenttia konsernin liikevaihdosta vuonna 2022. Sen lisäksi että konserni pyrkii kasvattamaan omaa liikevaihtoaan nykyisiä ja uusia asiakkaita palvellon se pyrkii olemaan aktiivinen liikenteen ekosysteemissä luoden kumppanuuksia muiden yritysten kanssa liiketoiminnan kasvattamisessa. Esimerkkejä ovat tietopalvelut, liikenteen digitaalisen tiedon tuotteistaminen, luotettavat datan anonymisointiratkaisut sekä edistyksellisen teknisen kehitysympäristön luominen digitaalisen tiedon välittämiseen eri toimijoiden välillä.

Konserni investoisi muun muassa uuteen teknologiaan parantaakseen kilpailukykyään. Osakeyhtiö pystyy järjestämään investointiensa rahoituksen joustavammin kuin virasto. Meri-, rautatie, ja tieliikenteen ohjauspalveluiden osalta strateginen kumppanuus Liikenneviraston kanssa mahdollistaisi investointien koordinoitua suunnittelua ja optimaalisen toteutuksen loppukäyttäjien palvelutason aikaansaamiseksi.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Alustavien laskelmien mukaan palvelut pystytään tuottamaan yhtiössä valtion budjettitalouden näkökulmasta nykyisellä kustannustasolla tai edullisemmin synergiaetuja hyödyntämällä. Yhtiön hallinnolliset toiminnot (kuten talous, HR ja lakiasiat) voidaan järjestää kustannustehokkaasti keskittämistä hyödyntäen. Tietojärjestelmien rakentaminen voidaan toteuttaa yhtenäisellä arkkitehtuurilla ja ylläpidossa voidaan saavuttaa synergiaetuja.

Tiivistetysti yhtiöittäminen mahdollistaa liikenteenohjaustoiminnan tehostumisen seuraavien tekijöiden kautta: a) Yhtiön kannattavuustavoite ja asiakasohjautuneisuuden lisääntyminen ohjaa resurssien käyttöä tehokkaasti; b) valtio keskittyy viranomaistyöhön ja hankkii tarvittavat palvelut muilta osin palveluiden ostoina; c) pitkäjänteinen kehitystoiminta mahdollistuu nykyistä paremmin, kun irtaudutaan osittain valtion budjettitaloudesta; d) joustavat rahoitusjärjestelyt pääomamarkkinoilta helpottavat ja tehostavat toiminnan suunnittelua; e) syntyy mahdollisuus joustavampaan yhteistoimintaan yrityskentässä; f) kun yhtiö pystyy tuottamaan palvelut virastorakennetta kustannustehokkaammin, aiheuttaa se säästöjä myös Liikennevirastolle, ja valtiontaloudelle, olettaen että Liikenneviraston ja yhtiön välinen palvelusopimus ja hinnoittelumalli mahdollistavat toiminnan kehittämisen ja tehostamisen hyötyjen kohdentumisen molemmille osapuolille.

Valtion talouden välittömiä vaikutuksia on tarkasteltu vuoden 2019 osalta.

Liikenneviraston perusväylänpidon määrärahoilla ostettaisiin liikenteenohjauksen peruspalvelut.

Yhtiön arvioidaan lisäävän valtion tuloja ensimmäisen toimintavuoden jälkeen arviolta 4 miljoonaa euroa (tulos ennen veroja) seuraavasti. Yhtiö maksaisi vuonna 2019 tuloveroa noin 0,8 miljoonaa euroa. Yhtiö tulee alustavien arvioiden pohjalta tuottamaan vuonna 2019 maltillista nettotulosta noin 3 miljoonaa euroa ja tulottamaan valtio-omistajalle osinkoa.

Yhtiön arvioidaan säästävän valtion menoja seuraavasti:

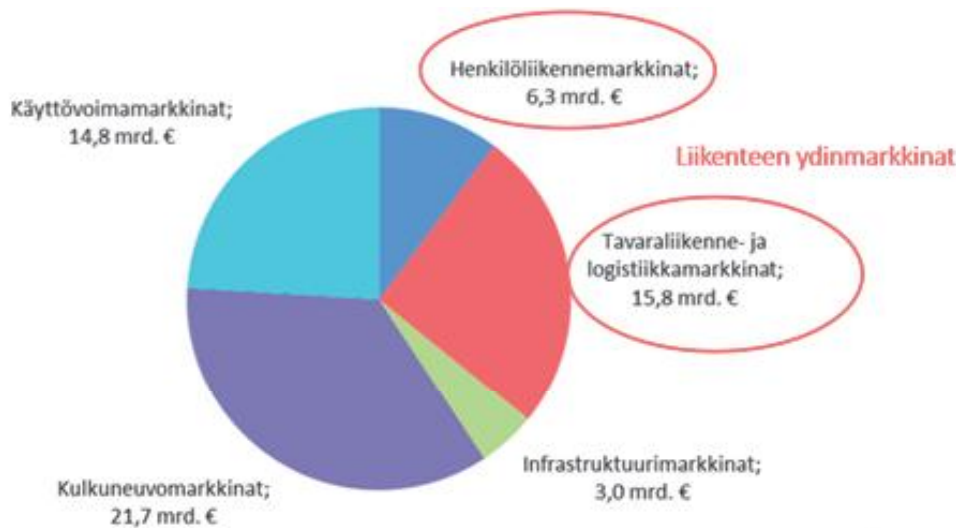
Yhtiömuotoisena pystytään nykyisin Liikenneviraston tuottama palvelu tuottamaan vertailukelpoisin luvuin noin 7 miljoonaa edullisemmin. Yhtiön arvioidaan pystyvän tuottamaan liikenteenohjauspalvelut vuonna 2019 arviolta noin 137 miljoonalla eurolla.

Julkisen talouden välittömien ensimmäisen toimintavuoden kokonaishyötyjen arvioidaan voivan olla noin 11 miljoonaa euroa. Kumulatiivisesti laskien vuosien 2019 - 2022 ajalta edellinen tarkoittaisi yhteensä noin 44 miljoonan euron julkisen talouden säästöjä.

Liikenneviraston vastuulla on väyläverkoston ylläpito ja kehittäminen. Yhteistyö liikenteenohjausyhtiön kanssa liikenteen sujuvoittamiseksi mahdollistaa väyläverkoston kapasiteetin tehokkaamman käytön ja vähentää näin väyläverkoston kulumista sekä verkoston ylläpitokustannuksia että tarvetta investoida uusiin liikenneväyliin. Näin liikenteenohjausyhtiö pystyy välillisesti auttamaan Liikennevirastoa perusväylänpidon määrärahojen optimoinnissa.

Pidemmän aikavälin vaikutukset

Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa kansallista kilpailukykyä ja kansalaisten hyvää arkea. Liikenteen markkinoilla toimivien yritysten liikevaihto Suomessa oli vuonna 2012 yhteensä noin 62 miljardia euroa (Tilastokeskus 2015e). Kaikkien Suomessa toimivien yritysten liikevaihto oli 395 miljardia euroa, joten liikenteen markkinoilla toimivien yritysten osuus oli noin 15 prosenttia kaikkien yritysten liikevaihdosta. Kuvassa 2 on esitetty liikevaihdot liikenteen eri osamarkkinoilla. Henkilöliikenne- sekä tavara- ja logistiikkamarkkinat voidaan katsoa olevan liikenteen ydinmarkkinoita.



Kuva 2. Yritysten liikevaihdot liikenteen eri osamarkkinoilla Suomessa vuonna 2012. (Tilastokeskus 2015e)

Tämän lisäksi kotitalouksien kulutustilaston (Tilastokeskus 2015a) mukaan kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 19 miljardia euroa vuonna 2012.

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen merkittävimpien taloudellisten hyötyjen voidaan odottaa syntyvän yhtiöittämisen ja tietopääoman uuden jaon synnyttämisenä pidemmällä aikajaksolla. Yhtiöittämisen vaikutukset kohdistuvat erityisesti liikenteen ydinmarkkinoille eli henkilöliikenne- ja toisaalta tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoille, joiden kokonaissuuruudeksi on arvioitu 22 miljardia euroa (2012). Näillä kahdella sektorilla toimii lähes 22 000 yritystä ja ne työllistävät Suomessa noin 127 000 henkilöä.

Uudistuksen tavoitteena on tehostaa tiedon avaamista ja nopeuttaa siihen perustuvan muun muassa MaaS-tyyppisen uuden liiketoiminnan kehittymistä ja kasvua, ja erityisesti start up -tyyppistä toimintaa. Odotuksena on, että liikenteen ohjauksen yhteydessä syntyvä ja kerättävä tieto saadaan hyödyttämään koko yhteiskuntaa aiempaa tehokkaammin. Yhtiöittämisellä luodaan edellytyksiä uudelle yritystoiminnalle yhtiön ympärille muodostuvassa ekosysteemissä. Jo yhden prosenttiyksikön kasvu henkilöliikenne-, tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoiden koossa vastaisi noin 200 miljoonan euron kasvua liikenteen ydinmarkkinoiden liikevaihdossa. Tämä luo uusia työpaikkoja ja sitä kautta uutta tulovirtaa myös valtion talouteen.

Henkilöliikenne- tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoiden kehityksen kautta hyötyvät välillisesti myös muut liikenteen osamarkkinoilla toimijat: kulkuneuvo-, liikenneinfrastruktuuri- sekä käyttövoimamarkkinat, joiden yhteenlaskettu suuruus vuonna 2012 oli noin 40 miljardia euroa. On toki huomattava, että kaikki muutos ei tuo euromääräistä hyötyä, vaan kehitystä tapahtuu voimakkaasti myös tuotteissa ja palveluissa, toimitusketjuissa ja infrastruktuurissa.

Yhtiön on mahdollista synnyttää palveluita, jotka tukevat ennen muuta eri liikennemuotoja yhdistävien kuljetus- ja matkaketjujen liikenteen hallintaa. Tavoitteena on, että matkaan ja

kuljetukseen käytettävä aika vähenee ja palvelut sujuvoituvat, mistä on mitattavissa selkeitä liiketaloudellisia hyötyjä niin kotitalouksille kuin yrityksillekin. Hyötyjiä ovat ennen muuta logistiikkaintensiiviset toimialat. Turvallinen liikenne säästää luonnollisesti myös ihmishenkiä ja aineellisia vahinkoja.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Viranomaisten keskinäiset suhteet

Liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisessä toimijoiden roolit hallinnonalalla selkeytyvät, kun liikenteenohjauksen tilaajatoiminnot erotetaan operatiivisesta toiminnasta ja viranomaistoiminnot selkeytyvät. Yhtiössä voidaan keskittyä operatiiviseen liikenteenohjaukseen ja uusien palvelujen kehittämiseen. Viranomaistehtävät jäävät Liikennevirastoon ja Liikenteen turvallisuusvirastoon. Liikennevirasto vastaa edelleen liikenteenohjauksesta hallinnoimillaan väylillä. Liikenneviraston ja yhtiön välinen sopimus ja omistajaohjaus sekä regulaatio ovat avainasemassa turvattaessa liikenteenohjauspalvelujen laatu ja riittävät investoinnit liikenteenohjaus- ja liikenteenhallintajärjestelmien kehittämiseen.

Yhtiöittämisen yhteydessä poikkihallinnollisen viranomaisyhteistyön (muun muassa merelliset toimijat, METO ja tieliikenteen toimijat, TiTo) jatkuvuuteen sekä palveluiden palvelutasoon kiinnitetään erityistä huomiota. Selkeänä tavoitteena on, ettei yhtiöittäminen muuta palveluja käyttävien viranomaisten kustannustasoa. Liikennevirastolle tullaan lainsäädännöllisesti asettamaan velvoite nykyisen puolustus- ja turvallisuusviranomaisten sekä Liikenneviraston välisen viranomaisyhteistyön säilyttämiseksi. Liikennevirastolle asetetaan viraston tuulosohjauksen kautta lisäksi velvoite vastata nykyisen viranomaisyhteistyön hallinnonalan kustannuksista myös jatkossa. Tämä tapahtuu Liikenneviraston ja perustettavan yhtiön välisen hankintasopimuksen kautta. Yhtiön keräämän tai sen toiminnasta syntyvän tiedon jakaminen viranomaisille varmistetaan lainsäädännön kautta. Samoin yhtiölle asetetaan velvoitteet avustaa viranomaisia sekä vastata varautumisesta normaaliajan ja poikkeustilan häiriötilanteissa oman toimintansa osalta. Toisaalta yhtiölle annetaan lainsäädännössä oikeus saada viranomaisilta lakisääteisten tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämätöntä tietoa ja tukea.

Yhtiöittämisen myötä liikenteenohjauksen parissa toimivien tahojen roolit ja toiminta muuttuvat liikenteen nopeiden viranomaispäätösten, kuten tunnelin tai väylän sulkeminen, toteutuksessa, kun liikenteenohjauksen operatiivinen toiminta eriytyy viranomaistoiminnasta. Toiminnan sujuvuus varmistettaisiin selkeiden roolien, regulaation ja sopimusten avulla. Tarvittavat viranomaispäätökset jäävät Liikenneviraston tehtäväksi.

Tilaajan ja palveluntuottajan sekä viranomaisen roolien erottaminen uudistuksessa luo tarpeen myös siihen, että liikenteenohjauksen osaamista olisi jatkossa sekä Liikennevirastossa että perustettavassa liikenteenohjausyhtiössä, kummallakin oman roolinsa mukaisesti. Yhteistyöhön uudessa tilanteessa on myös panostettava enemmän varsinkin aloitusvaiheessa.

Viranomaistoiminnan nykyisiin voimavaroihin uudistuksella ei ole vaikutusta. Yhtiön tulorahoitus, nykyinen Liikenneviraston perusväylänpidon ja toimintamenojen osuus, tulee Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja liikenteenhallintapalvelujen hankintasopimuksen kautta.

Uudistuksella selkeytettäisiin hallinnonalan toimijoiden rooleja ja tehtäväjakoja. Itse viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin ei tule muutoksia. Tehtävät siirtyvät sellaisinaan joko virastoon tai yhtiöön. Lisäresursseja ei myöskään tarvita, vaan toiminnot hoidetaan aluksi nykyresursseilla. Toiminnan tehostumisen kautta on resurssisäästöjä odotettavissa hyvinkin nopeasti, aluksi lähinnä toiminnan yhteiskustannusten pienemisenä.

Uudistuksella ei arvioida olevan vaikutuksia kansalaisten asiointiin viranomaisen kanssa tai heidän saamaansa palvelutasoon.

Viranomaisten tehtävät ja menettelytavat

Liikenteenohjauksen tilaajatoimintojen erottaminen operatiivisesta toiminnasta selkeyttää toimijoiden rooleja, mutta tarve yhteistyölle muiden viranomaisten, Liikenneviraston ja liikenteenohjausyhtiön välillä on suuri.

Yhtiössä voidaan keskittyä palveluiden ja operatiivisen toiminnan kehittämiseen. Liikenteenohjauksen osalta on jatkossa operatiiviset tehtävät hoidettava sopimuksin siltä osin kuin sitä ei lainsäädännön muutoksilla voida viranomaisen ja yhtiön erot huomioon ottaen hoitaa. Liikenneviraston ja yhtiön välinen sopimus sekä omistajaohjaus ovat avainasemassa turvattaessa liikenteenohjauspalvelujen laatu ja riittävät investoinnit liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseen.

Viranomaisten lisäksi yhtiön asiakkaita voivat olla muutkin toimijat, jotka maksavat saamaansa lisäpalvelusta.

Yhtiöittäminen vaikuttaa myös toimintatapoihin. Liikenteenohjausta voidaan yhtiönä kehittää yritysmäisemmin, mikä lisää ketteryyttä ja pidemmällä aikavälillä tehokkuutta. Jotta kyetään huolehtimaan riittävästä palvelutasosta ja osataan suunnata toimet oikeisiin kohteisiin, tilaajan ja tuottajan sekä viranomaisen roolien erottaminen luo tarpeen siihen, että liikenteenohjauksen osaamista on kaikilla kolmella taholla.

Hallinnolliset menettelyt ja kustannukset

Uudistuksessa muodostuu liikenteen väylänpitoon ja väylänpidon viranomaispäätöksiin keskittyvä Liikennevirasto sekä valtion erityistehtävayhtiö, jolle siirtyvät viranomaiselta liikenteen ohjauksen operatiiviset tehtävät, niihin läheisesti liittyvät tehtävät sekä dynaaminen liikennetieto. Kummallekin organisaatiolle muodostuu oma selkeä roolinsa, tehtäväkenttänsä ja identiteetti, jotka luovat pohjan organisaatioiden kehittämiselle ja niiden strategiselle ohjaukselle ja johtamiselle.

Uudistuksessa ei synny uusia hallinnollisia menettelyjä eikä tehtäviä ja sitä kautta ei myöskään synny uusia kustannuksia. Hallinnonalan nykyisten virastojen tehtävät eivät kokonaisuutena lisäänty tällä uudistuksella ja uusia resurssitarpeita ei nähdä syntyvän.

Uudistus luo mahdollisuuksia toimintojen selkeyttämiseen ja liikenteenohjauksen synergiaetuihin erityisesti rautatieliikenteenohjauksen osalta, mutta näiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää rajapintojen (roolit ja ohjaus) ja tehtävien tarkkaa läpikäyntiä hallinnon alan ja muiden toimijoiden kanssa, yhteistyömenettelyiden pohdintaa sekä vahvaa muutoksen johtamista asiakastarpeiden pohjalta.

Uusien organisaatioiden entistä selkeämmät roolit ja tehtäväkuvat antavat hyvät mahdollisuudet niiden keskinäiselle yhteistyölle. Yhteistyömallit on kuitenkin luotava uudelleen. Viranomaisten ja muiden valtion viranomaisten sekä kuntien välisen yhteistyön lähtökohdat säilyvät nykyisenlaisina, mutta organisaatioiden entistä selkeämmät roolit ovat omiaan helpottamaan myös tätä yhteistyötä.

Yhtiöön siirtyvien tehtävien osalta yhteistyömuodot on luotava uusien periaatteiden pohjalta.

Koska uudistuskokonaisuudessa tiedontuotanto eriytetään siten, että viranomaistiedot, väyliin liittyvät tiedot ja dynaamiset toimintaa kuvaavat tiedot tulevat eri organisaatioiden vastuulle, on kokonaisuuden hallintaan ja eri toimijoiden toiminnan tarpeisiin löydettävä toimiva ratkaisu. Erityisesti haasteena on, että Liikennevirasto menettää tiedon väylien käyttäjien tarpeista. Liikenneviraston tiedonsaanti turvattaisiin lainsäädännössä yhtiölle asetetulla tiedonantovelvollisuudella viranomaisille.

EU-säädösten edellyttämät erillisyydet lainsäädännössä, kuten rataverkon haltijan sekä turvallisuusviranomaisen ja rautatiealan säätelyelimen välillä, on uudistuksessa säilytetty.

Yhteistyön uudet mahdollisuudet

Liikenteen ohjauksen yhtiöittämisen myötä uuteen yhtiöön syntyy liikennejärjestelmätasoista, kaikki liikennemuodot kattavaa, liikenteenhallinnan palvelu ja teknistä osaamista, joka pitkäjänteisesti hyödyttää myös poikkihallinnollista turvallisuus- ja liikenneturvallisuustyön kehittämistä. Toimialasta riippumatta yhteistyöalueita ovat tiedon hyödyntäminen, analytiikka ja tilannekuva osana omaa tehtäväkenttää.

Eri viranomaisilla on lukuisia yhteisiä tieto- ja tilannekuvat tarpeita, joita syntyy liikenteenhallinnan palveluiden myötä. Tulevina vuosina uusia hyödyllisiä tietolajeja tulee syntymään enenevässä määrin. Systemaattinen ja koordinoitu yhteistyö, keskitetty tieto- ja palveluosaaminen sekä synergioiden tunnistaminen mahdollistavat aiempaa paremman, ennakoivamman ja kustannustehokkaan oman toiminnan kehittämisen kullakin toimijalla.

Henkilöstövaikutukset

Perustettavan osakeyhtiön palvelukseen siirtyisi tai otettaisiin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden henkilöstöstä, noin 180 henkilöä.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden virat lakkaisivat ja niihin perustuvat virkasuhteet ja määräaikaiset virkasuhteet päättyisivät ilman irtisanomista. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden virkasuhteinen henkilöstö otettaisiin tämän lain voimaan tullessa osakeyhtiön palvelukseen työsopimussuhteeseen. Virkojen lakkaaminen ja virkasuhteiden päättyminen ei edellyttäisi suostumusta.

Määräaikainen henkilöstö siirtyisi tai otettaisiin määräaikansa osoittamaksi ajaksi yhtiön palvelukseen määräaikaiseen työsuhteeseen.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin sovellettaisiin, mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitaan.

Henkilöstö siirtyisi yhtiöittämisessä julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisesta järjestelmästä yksityisen alan työeläkejärjestelmän piiriin. Periaatteena olisi, että Liikennevirastosta osakeyhtiöön siirtyvän henkilöstön eläketurva vastaisi sitä nykyistä ansaittua eläketurvaa, joka henkilöllä valtiolla on eläkeiän, valtion peruseläkkeen suuruuden ja lisäeläkekarttuman suhteen. Tuleva eläkekarttuma on henkilöstöllä sama sekä valtion että yksityisessä eläkejärjestelmässä. Henkilöstön edellä kuvatun mukaisen eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen. Lisäeläketurvan kertakustannukseksi arvioidaan noin 0,6 miljoonaa euroa.

Henkilöstön tarve perustettavassa osakeyhtiössä määräytyisi pääasiassa yhtiön ja Liikenneviraston välisen meri-, rautatie, ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluja koskevan sopimuksen laajuuden mukaan. Osakeyhtiön perustamisvaiheessa sopimus käsittäisi arviolta noin 95 prosenttia yhtiön liikevaihdosta. Muun liiketoiminnan, erityisesti tulevan uuden digitalisaation ja automaation lisääntymiseen perustuvan liiketoiminnan, osuuden liikevaihdosta arvioidaan voivan kasvaa noin 10 prosenttiin vuoteen 2022 mennessä. Tältä osin henkilöstön tarve määräytyisi yhtiön kehittämistarpeiden ja markkinoiden kilpailutilanteen mukaan. Liikenteen ohjauksen odotetaan muuttuvan lähivuosina yhä enemmän automaatiota ja digitalisaatiota sisältäväksi palveluliiketoiminnaksi, mikä tulee jatkossa lisäämään myös perustettavan yhtiön henkilöstön uudenlaiseen osaamiseen ja ammattitaitoon liittyviä tarpeita.

4.3 Ympäristövaikutukset

Liikenteen yhteiskunnallisen merkityksen sekä ihmisten liikkumiseen ja elinkeinoelämän tarvitsemien kuljetusten varmistamiseen liittyvien kehitystoimien ohella kasvava liikenne on myös samalla taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristöllinen ongelma. Keskeisimmät ympäristöhaitat, joita liikennesektorilla pyritään vähentämään, ovat ilmastonmuutos ja erilaiset ilman laadusta, vesien ja maaperän pilaantumisesta sekä melulle altistumisesta seuraavat vaikutukset terveyteen, hyvinvointiin ja luonnonympäristöön.

Ympäristön ja ilmaston näkökulmasta tarkasteltuna liikenne Suomessa tuotti vuonna 2015 noin 11 miljoonaa tonnia kasvihuonepäästöjä, joiden osuus kaikista päästöistä oli noin 20 prosenttia. Suomen hallitus hyväksyi 24.11.2016 kansallisen energia- ja ilmastostrategian, joka ulottuu vuoteen 2030 asti. Strategiassa linjataan konkreettisia toimia ja tavoitteita, joilla Suomi saavuttaa toisaalta hallitusohjelmassa sekä myös Euroopan unionissa yhdessä sovitut energia- ja ilmastotavoitteet vuoteen 2030 mennessä.

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Liikenteen rooli päästöjen vähentämisessä tulee entisestään korostumaan, koska muilla yhteiskunnan sektoreilla (esim. maataloudessa) päästöjen vähentäminen on vielä vaikeampaa kuin liikennesektorilla. Siksi liikennesektorilla varaudutaan päästöjen vähentämiseen jopa noin 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin.

Nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmällä polttoaineilla tai käyttövoimilla. Pitemmällä aikavälillä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvattaminen ei kuitenkaan riitä liikenteen ainoaksi päästövähennyskeinoksi. Liikenteen kuluttamat energiamäärät ovat vuositasolla niin suuria, että koko energiatarpeen kattaminen uusiutuvilla raaka-aineilla ei ole mahdollista. Siksi tarvitaan myös liikenteen energiankulutusta vähentäviä toimenpiteitä. Tässä tarkoituksessa liikennevälineiden energiatehokkuutta voidaan pyrkiä parantamaan muun muassa moottoritekniikkaa kehittämällä, liikennevälineiden painoa pienentämällä sekä kokonaan uusiin teknologioihin siirtymällä, joista yhtenä esimerkkinä on sähkön käyttäminen. Koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan parantaa esimerkiksi liikenteen uusia palveluita kehittämällä ja älyliikenteen keinoja hyödyntämällä. Lisäksi liikenteen kulku- ja kuljetustapoihin vaikuttamalla sekä laajemmin liikenteenhallintaa ja ohjausta tehostamalla voidaan lisätä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.

Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisellä sekä valtion liikenteenohjausyhtiöistä vuonna 2019 muodostettavalla valtion liikenteenohjauskonsernilla luodaan edellytykset liikenteen ohjauksen kokonaisvaltaiseen tehostamiseen ja yhtenäistämiseen eri liikennemuotojen välillä. Tällä muutoksella mahdollistetaan eri liikennemuodot yhdistävien matka- ja kulje-

tusketajien kehittäminen ja hallinta. Olemassa olevan väyläkapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen liikenteen hallinnan keinoin sujuvoittaa liikennettä, vähentää matkoihin ja kuljetuksiin käytettävää aikaa sekä parantaa erityisesti tieliikenteessä ruuhkien hallintaa, jolloin vastaavasti ajosuoritteiden, ajoneuvojen käyntiajan ja ajokilometrien määrä laskee, ja liikenteestä aiheutuvia päästöjä pystytään vähentämään. Mikäli olemassa olevaa väyläverkkoa pystytään hyödyntämään tehokkaammin, vähenee samalla myös uusien väylien rakentamisen tarve. Suomen kaltaisessa maassa, jossa liikenneverkko on laaja ja liikennevirrat suhteellisen ohuita suurimpien kaupunkikeskittymien ulkopuolella, on olemassa oleva liikennejärjestelmä hyödynnettävä täysimääräisesti ja tehokkaasti, jolloin myös liikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja kyettään rajoittamaan.

Perustettavalla yhtiöllä on paremmat edellytykset investoida liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa käytettävien tietojärjestelmien ja –infrastruktuurin kehittämiseen, jolla parannetaan liikenteenohjauksen toimintavarmuutta, toimintaan liittyvien riskien hallintaa sekä koko liikennejärjestelmän tasoista liikenteen hallintaa. Tähän kehittämistyöhön yhtiöllä on käytettävissään nykyisen valtion budjettitalouteen perustuvan rahoituksen sijaan huomattavasti laajemmat taloudelliset resurssit, koska yhtiö voi ottaa markkinoilta lainaa tasettaan vastaan, ja hyödyntää tätä kautta saatavia varoja tehokkaasti kehittämisinvestoinneissaan.

Liikenteenohjauksen- ja hallinnan tietojärjestelmien ja infrastruktuurin kehittämisen myötä tehostuvalla liikenteenohjauksella ja -hallinnalla minimoidaan onnettomuusriskejä sekä hallitaan entistä tehokkaammin liikenteen häiriötilanteita, jolloin potentiaalisesti hyvinkin vaarallisten ympäristövahinkojen syntyminen kyetään välttämään tai niistä aiheutuvat vahingot pidetään mahdollisimman pieninä. Liikenteenohjaustoiminnan tehostumisella sekä toimintaan käytettäviä järjestelmiä kehittämällä edesautetaan samalla myös joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia ja edellytyksiä parantaa palvelutasoa, jolla voidaan pyrkiä vaikuttamaan yksityisautoilun määrään ja edelleen liikenteen päästöihin sekä liikenteestä ympäristölle aiheutuviin muihin haittoihin. Joukkoliikenteen sujuvuus, lyhyemmät matka-ajat, aikataulun mukaisen palvelun varmistaminen sekä ajantasainen tiedottaminen palveluista lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Lisäksi kehittyneempien järjestelmien käyttöönotolla, kuten esimerkiksi liikennevaloetuksia kehittämällä, voidaan vaikuttaa viiveisiin, joita liikennevaloissa seisomisesta joukkoliikenteelle aiheutuu ja näin vähentää myös polttoaineen kulutusta.

Liikenteen digitaalisen kasvuympäristön sekä automaation ympärille rakentuvien liikenteen ekosysteemien puitteissa tarjottavilla liikenteen uusilla palveluilla tavoitellaan sujuvaa ja joustavaa liikkumista, ympäristö- ja turvallisuushaittojen vähenemistä sekä aineellisten resurssien käytön tehostamista. Liikenteeseen, liikkumiseen ja kuljettamiseen sekä näiden ohjaukseen ja hallintaan on vakiintumassa teknologisten ja muiden innovaatioiden tukemana aivan uudenlaisia palveluita ja toimintatapoja.

Tämän kehityskulun keskiössä ovat liikenteen palveluistuminen ja saumattomat palvelukokonaisuudet. Uusien palveluiden avulla pyritään vaikuttamaan liikennejärjestelmän tuottavuuteen ja tehokkuuteen sekä edistämään liikenteen ympäristöystävällisyyttä lisäämällä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Liikennejärjestelmän eri toimijat kehittävät kiihtyvällä vauhdilla uusia, osin tai kokonaan digitaalisia palveluja liikkujille, jotka myös ottavat niitä aktiivisesti käyttöön.

Valtion liikenteenohjausyhtiön perustamisen yhtenä tavoitteena on liikennejärjestelmään liittyvän tiedon hyödynnettävyyden parantaminen, jolla halutaan vauhdittaa liikennetiedon päälle rakennettavien uusien palveluiden sekä digitaalisen liikenteen ekosysteemien kehitystä ja kasvua. Näin ollen perustettavalla yhtiöllä ja sen liikenteen digitaalisen kasvuympäristön kehittämiseen kohdennetulla toiminnalla sekä yhtiön itsensä tarjoamalla uusilla liikenteen digitaali-

silla palveluilla on mahdollista vaikuttaa sekä välillisesti että suoraan liikenteestä johtuviin sekä sen myötä syntyviin ympäristöhaittoihin. Tosin on syytä korostaa, että yksityiskohtaista tutkimustietoa tai arvioita uusilla palveluilla saavutetuista ympäristöhyödyistä on kuitenkin Suomessa toistaiseksi hyvin vähän, ja muissa maissa tehtyjen arvioiden soveltaminen Suomessa on erilaisten toimintaympäristöjen vuoksi vaikeaa. Liikenteen digitalisaation ja sen kautta saavutettavissa olevien positiivisten liikenteellisten ja ympäristövaikutusten välinen suhde on kuitenkin kyetty osoittamaan selvästi.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Liikenteenohjausyhtiö tarjoaa operatiivisia liikenteenohjauspalveluja ja dynaamista liikennetietoa laaja-alaisesti eri toimijoiden käyttöön.

Liikenteenohjauksen ja muiden matkaketjutietoihin perustuvien palveluiden yhteen toimivuus, jota uudistuksella haetaan, edistää logistiikkaintensiivisten yritysten toimintamahdollisuuksia sekä kansalaisten palveluja erityisesti ruuhkaisilla kaupunkialueilla, mutta parantaa myös mahdollisuuksia saada palveluja haja-asutusalueella ja tukee siten alueiden kehittämistä.

Yhtiön strateginen sopimuskumppani palveluissa on Liikennevirasto, ja siksi on tärkeää huolehtia siitä, että yhtiön ja palveluita käyttävän asiakkaan kontakti myös näissä asioissa säilyy.

Aiempaan toimintamalliin verrattuna kehitystyön ja -resurssien keskittäminen sekä paremmat investointimahdollisuudet tehostavat toimintaa. Paremmat investointimahdollisuudet tukevat myös kyberuhkiin varautumista muun muassa tehostamalla tieto-omaisuuden hallintaa ja mahdollistamalla panostukset alueeseen.

Yhtiömuoto antaa joustavat lähtökohdat kehittää uusia maksullisia lisäpalveluja asiakastarpeiden pohjalta. Myös yhteistyö muiden yritysten kanssa on virastomuotoa helpompaa.

Yhtiöittäminen luo mahdollisuuksia kehittää joustavampia ja edullisempia asiakaslähtöisiä sekä helposti saavutettavia palveluita.

Yhtiöittämisellä on mahdollisuus tehostaa toimintaa ja luoda parempia edellytyksiä kehittämislle. Yhtiöittäminen tuo esiin rahoituksellisesti monipuolisempia mahdollisuuksia ja yhteistyö palvelujen tuottajan ja käyttäjän välillä yksinkertaistuu, kun yhtiöt toimivat tulevaisuudessa suoraan toistensa kanssa. Palvelukehittäminen edellyttää myös uudentyypistä palveluosaamista.

Vaikutuksia tietoyhteiskuntaan

Tulevaisuudessa liikennejärjestelmä muodostuu liikenne- ja viestintäverkkojen, palveluiden ja tiedon yhteen toimivasta kokonaisuudesta, joka luo paremmat edellytykset vastata yhteiskunnan sekä liikenteen käyttäjien - ihmisten ja yritysten - yhä moninaisempiin tarpeisiin. Tavoitteena on hyödyntää käytettävissä olevat resurssit viisaasti, lisätä tuottavuutta ja hyvinvointia sekä rakentaa toimintaedellytyksiä uudelle liiketoiminnalle.

Hallituksen tavoitteena on älykkäiden ratkaisujen ja osaamisen avulla nostaa Suomi maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa. Suomessa tälle on erinomainen alusta; vakaa yhteiskunta, korkea IT-osaamista, korkeatasoinen ja kattava viestintäinfrastruktuuri sekä korkea älypuhelinien käyttömäärä. Älyliikenne on vahvasti kasvava uusi palvelumarkkina. Merkittäviä kasvuodotuksia kohdistuu digitaalisten liikenteen palvelujen ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja

vientiin, jossa Suomella on vahvaa osaamista. Tieto- ja viestintäteknologia-ala muodostaa merkittävän osan Suomen bruttokansantuotteesta. Sekä teknologian kehitys että internetin luonne eräänlaisena rajattomana tuotannon tekijänä ovat avanneet Suomessa toimiville yrityksille mahdollisuuksia osallistua maailman markkinoille ja skaalata liiketoimintaansa uusille markkina-alueille erittäin nopeasti ja verrattain pienin muuttuvin kustannuksin.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen tavoitteena on tehostaa tiedon avaamista ja nopeuttaa siihen perustuvan uuden liiketoiminnan kehittymistä ja kasvua, erityisesti start up -tyyppistä toimintaa. Odotuksena on, että liikenteen ohjauksen yhteydessä syntyvä ja kerättävä tieto saadaan hyödyttämään koko yhteiskuntaa aiempaa tehokkaammin. Yhtiöittämisellä luodaan edellytyksiä uudelle yritystoiminnalle tietoa ja digitaalisuutta hyödyntävillä toimialoilla, mikä luo uusia työpaikkoja ja parantaa tätä kautta alan työllisyyttä.

Yhtiö pyrkii vastaamaan osaltaan liikenteen automaatioon kehittämällä tietojärjestelmiä ja ohjaustoimintaa. Aiempaan toimintamalliin verrattuna kehitystyön ja -resurssien keskittäminen sekä paremmat investointimahdollisuudet tehostavat toimintaa. Paremmat investointimahdollisuudet tukevat myös kyberuhkiin varautumista muun muassa tehostamalla tieto-omaisuuden hallintaa sekä mahdollistamalla laaja-alaisemmat panostukset tietoturvan kehittämiseen.

Liikenteen ja viestinnän perusteknologiat syntyvät globaalisti. Suomen erityinen mahdollisuus on nousta edelläkävijäksi uusien ratkaisujen nopeassa käyttöönotossa ja tehokkaassa soveltamisessa. Suomella on luontaiset edellytykset myös saada aikaan toimialojen rajat ylittäviä ratkaisuja, jota nyt toteutettavalla yhtiöittämisellä halutaan osaltaan entisestään tukea. Tulevaisuuden liikennejärjestelmässä liikkumis- ja kuljetusvalintoja ohjataan älykkäiden järjestelmien kautta, ja asiakkaiden tarpeita vastaaviksi räätälöityjä palveluita tuotetaan tietoa sekä avoimia rajapintoja hyödyntäen. Tässä tarkoituksessa perustettavalla liikenteenohjausyhtiöllä on erinomaiset mahdollisuudet tukea digitaalisen liikenteen myötä syntyvien ekosysteemien kehitystä, kun yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön, jalostaen tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisessa liiketoiminnassaan sekä tarjoamalla samalla toimijariippumattomia alustaratkaisuja sekä muita teknisiä ratkaisuja liikenteen ekosysteemin arvoverkon toimijoille. Liikenteen älykäs ekosysteemi perustuu kaikkien sen arvoverkkoon kuuluvien toimijoiden saumattomaan vuorovaikutukseen sekä ekosysteemiin liittyvien osatekijöiden korkeaan laatuun. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä pyritään edesauttamaan liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä, uuden liiketoiminnan syntymistä sekä liikennejärjestelmätasoisesta liikenteen hallintaa, jolla myötävaikutetaan ja nopeutetaan liikenteen digitaalisen ekosysteemin kehitystä. Suomen tulee toimia edelläkävijänä ja rakentaa paras mahdollinen ekosysteemi. Onnistuessaan Suomella on mahdollisuus tehdä liikenne- ja viestintä-ratkaisuista kilpailuvaltti, joka perustuu kilpailukykyiseen osaamiseen, tuotteisiin ja palveluihin.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa yhtenä kärkihankkeista on digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentaminen lainsäädäntötoimin. Hallitusohjelman tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeessa tavoitteena on luoda innovaatioiden ja palveluiden syntymistä tukeva säädös ja muu toimintaympäristö. Tarkoituksena on myös hyödyntää massadataa ja robotisaatiota uuden liiketoiminnan ja toimintatapojen luomiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 25.4.2017 hankkeen (LVM/891/03/2017), jossa valmistellaan tarvittavat esitykset ministeriön hallinnonalan virastorakenteen uudistamiseksi sekä Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämiseksi. Hanke perustuu sitä koskevaan esiselvitykseen, joka luovutettiin liikenne- ja viestintäministeriölle 17.2.2017. Työryhmä ehdotti, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston viranomais-tehtävät yhdistettäisiin yhdeksi virastoksi. Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminto yhtiöitettäisiin valtion kokonaan omistamiksi erityistehtävayhtiöiksi erillisen selvityksen mukaisesti. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaisi väyläverkosta vastaavana virastona. Ilmatieteen laitoksen liiketaloudellinen toiminta jatkuisi Ilmatieteen laitoksessa. Esiselvitys oli laajalla lausuntokierroksella. Lausunnoissa esiselvityksen tavoitteita pidettiin varsin laajasti kannatettavina ja hyvinä lähtökohtina uudistukselle.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 13.6.2017, että Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Hallituksen esitys on laadittu näiden linjausten mukaisesti.

Hallituksen esitystä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi on valmisteltu liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämistä valmistelevalle työryhmälle osana liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistushanketta. Työryhmässä ovat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Air Navigation Services Finland Oy, Finrail Oy sekä Liikenneviraston henkilöstöä edustavista järjestöistä Julkisan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO, Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL sekä Palkansaajajärjestö Pardia. Yksityiskohtaisempaa valmistelutyötä on tehty myös liikenteenohjauksen erityiskysymyksiä käsittelevissä alatyöryhmissä ja yhdessä turvallisuusviranomaisien kanssa poikkihallinnollisissa yhteistyöryhmissä. Yhtiöittämistä valmistelevalle työryhmälle on valmistelun aikana kuullut useita liikenteenohjauksen sidosryhmä-tahoja muun muassa kaikissa Liikenneviraston liikennemuotokohtaisissa liikenteenohjauskeskuksissa järjestetyissä kuulemistilaisuuksissa.

Hallituksen esitys on laadittu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä edellä kuvatun kattavan työryhmävalmistelun pohjalta.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot toimialaan liittyviltä ministeriöiltä ja viranomaisilta, Liikennevirastolta, henkilöstöjärjestöiltä, elinkeinoelämän edustajilta ja muilta keskeisiltä sidosryhmiltä. Lausunnoissa ---

Saatujen lausuntojen perusteella on ---

6 Riippuvuus muista esityksistä

6.1 Esitykseen vaikuttavia tekijöitä

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (lain II vaihe; HE 145/2017 vp), jonka muutokset vaikuttavat liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen tavoitteiden toteuttamiseen. Tämän hallituksen esityksen liitelakina on liikenteen palveluja koskevan lain muutosesitys, joka sisältää yhtiöittämiseen liittyvät tieliikenteen ohjaustoimintoja ja liikenteenohjauksen tietovarantoja koskevat säännökset.

Sisäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys laeiksi pelastuslain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta (HE _/__). Kyseiset lait sisältävät tehtäviä, joilla on myös vaikutusta ehdotetun erityistehtäväyhtiön toimintaan.

6.2 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintolakiin

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:ssä säännellään Ahvenanmaan toimivallasta lainsäädäntöasioissa. Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat pykälän 20–22 kohdat, jotka koskevat postilaitosta ja yleisradio- ja kaapelilähetystoiminnan harjoittamista maakunnassa, teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä sekä elinkeinotoimintaa. Lain 27 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät sekä ilmairu.

Tässä hallituksen esityksessä käsitellään Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun muuttamista osakeyhtiöksi. Esityksellä ei ole vaikutuksia Ahvenanmaan itsehallintolakiin.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

1 §. Perustettava osakeyhtiö. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut ja siihen kuuluva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta siirretäisiin perustettavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjauspalvelut ja siihen liittyvät liikenteenhallinnan palvelut sekä niihin liittyvät tiedon kerääminen, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meriliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuusviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Yhtiön tehtävänä on myös kerätä ja avata tietoa, luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen. Yhtiön toiminnan kautta pyritään edesauttamaan liikenteen digitalisaation ja automaation ympärille rakentuvien markkinoiden kehittymistä tavalla, joka palvelisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti Suomen elinkeinoelämän toimintaa, kuljetuksia ja kansalaisten liikkumista. Yhtiöllä voi olla toimintaa myös ulkomailla.

Pykälän 2 momentin mukaan valtio merkitsisi yhtiötä perustettaessa kaikki sen osakkeet.

2 §. Luovutusvaltuus. Pykälän mukaan valtioneuvosto valtuutettaisiin luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa olevan omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle. Luovutusvaltuus kattaisi siten Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut sellaisenaan varoineen ja velkoineen. Valtioneuvosto valtuuttaisi tämän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hoitamaan luovutusjärjestelyt.

3 §. Luovutuksen ehdot. Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Luovutus tapahtuisi valtioneuvoston valtuutuksen perusteella erillisellä luovutuskirjalla, jossa luovutettava varallisuus yksilöidään. Valtioneuvosto määräisi myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi, mikä osa omaisuudesta luovutettaisiin osakeyhtiöön osakkeita vastaan. Apporttiomaisuuden siirto tapahtuisi yhtiön aloittaessa toimintansa lain tultua voimaan.

Pykälän 3 momentin mukaan valtion laina yhtiölle voisi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden omaisuudesta luovutusajankohtana.

4 §. Verotus. Pykälän 1 momentissa olisi viittaus elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (360/1968) 52 d §:n soveltamisesta yhtiöittämiseen. Yhtiöittämisessä noudatettaisiin soveltuvien osin liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä ja sovellettaisiin jatkuvuusperiaatetta.

Yhtiöittämisen verokohteluun sovelletaan elinkeinon verotuksesta annetun lain (EVL) 52 d §:n säännöksiä, koska järjestely lähtökohtaisesti vastaa kyseisen lainkohdan liiketoimintasiir-

toa. Kyseisen lainkohdan mukaan liiketoimintasiirrolla tarkoitetaan järjestelyä, jossa osakeyhtiö (siirtävä yhtiö) luovuttaa joko kaikki taikka yhteen tai useampaan liiketoimintakokonaisuuteensa kohdistuvat varat, siirtyviin varoihin kohdistuvat velat ja siirtyvään toimintaan kohdistuvat varaukset siirtyvää toimintaa jatkavalle osakeyhtiölle (vastaanottava yhtiö) saaden vastikkeeksi vastaanottavan yhtiön liikkeeseen laskemia uusia osakkeita tai sen hallussa olevia omia osakkeita. Tässä yhteydessä pykälää sovellettaisiin analogisesti, vaikka siirtävä yksikkö on virasto eikä lainkohdan mukainen yhtiö. Kysymyksessä on kuitenkin tosiasialliselta luonteeltaan edellä mainitussa lainkohdassa tarkoitettua menettelyä täysin vastaava järjestely.

Siirtävän viraston verotuksessa luetaan luovutetun omaisuuden veronalaiseksi luovutushinnaksi omaisuuden verotuksessa poistamatta oleva hankintamenon osa. Vastaanottavan yhtiön verotuksessa luetaan siirtyneen omaisuuden vähennyskelpoiseksi hankintamenoksi vastaava määrä kuin on luettu siirtävän viraston veronalaiseksi luovutushinnaksi. Liiketoimintasiirron yhteydessä siirtyneet muut vähennyskelpoiset menot kuin hankintamenot vähennetään vastaanottavan yhtiön verotuksessa samalla tavalla kuin ne olisi vähennetty siirtävän viraston verotuksessa. Siirtyneisiin varoihin kohdistuvat oikaisuerät ja siirtyneeseen toimintaan kohdistuvat varaukset luetaan vastaanottavan yhtiön verotuksessa veronalaiseksi tuloksi samalla tavalla kuin ne olisi luettu tuloksi siirtävän viraston verotuksessa. Vastikkeeksi saatujen osakkeiden verotuksessa vähennyskelpoiseksi hankintamenoksi luetaan siirrettyjen varojen verotuksessa vähentämättä oleva määrä vähennettynä siirtyneiden velkojen ja varausten määrällä.

Nyt yhtiöitettävä toiminta eli liikenteenohjaus- ja hallintapalvelu ei ole ollut Liikenneviraston toiminnassa veronalaista elinkeinotoimintaa. Tämän järjestelyn yhteydessä kaikki yhtiöitettävien toimintoihin liittyvät varat, velat ja vastuut sekä henkilöstö siirtyvät vastaanottavalle yhtiölle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin perustettavan yhtiön varainsiirtoverokohtelusta. Lainkohdan mukaan osakeyhtiö ei olisi velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 1 ja 2 §:ssä tarkoitetun luovutuksen yhteydessä. Säännöksen mukainen verovapaus vastaisi laajuudeltaan varainsiirtoverolain 43 §:n 1 momentin mukaista verovapautta. Hakemusmenettelyä ei kuitenkaan edellyttäisi, koska verovapauden edellytysten täytymistä voidaan tässä tapauksessa pitää selvänä.

Perustettavalle osakeyhtiölle ei siirry arvopapereita. Siirtyvä kiinteistövarallisuus liittyy muutamiiin meriliikenteen- ja rautatieliikenteenohjausta palveleviin maa- ja vesialueisiin sekä rakennuksiin. Siirtyvän kiinteistövarallisuuden arvo on vähäinen suhteessa muuhun siirtyvään omaisuuteen.

5 §. Vastuu sitoumuksista. Pykälän 1 momentin mukaan sen jälkeen, kun omaisuus olisi siirretty osakeyhtiöön, osakeyhtiö vastaisi laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa. Tulevasta yhtiöittämisestä otetaan maininta niihin sopimuksiin, jotka Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut tekevät ennen yhtiöittämistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koska velallinen voi vaihtua vain velkojan suostumuksella, vastaisi valtio edelleen toissijaisesti sellaisista perustamista edeltävistä velvoitteista, joista ei toisin sovita. Säännöksellä varmistettaisiin toiminnan ja palvelujen tarjonnan jatkuvuus yhtiöittämisen yhteydessä.

6 §. Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa. Pykälän 1 momentin mukaisesti Liikenneviraston osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai vel-

vollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset olisivat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä. Yhtiöittämisen jälkeen perustettava osakeyhtiö olisi siten samassa asemassa kuin Liikennevirastosta luovutettava kokonaisuus olisi ollut.

Pykälän 2 momentin mukaan vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulisi hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä Liikenneviraston sijaan ilman eri päätöstä. Momentin mukaan hallinto- ja hallintolainkäyttöllinen jatkuvuus olisi selvyyden vuoksi turvattu myös vireillä olevissa asioissa.

7 §. Henkilöstön asema. Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä yhtiöittämisen yhteydessä.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden palveluksessa tämän lain voimaan tullessa oleva työsuhteinen henkilöstö siirtyisi ja virkasuhteinen henkilöstö otettaisiin osakeyhtiön palvelukseen työsuhteeseen. Määrääjäksi Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen palvelukseen otetut henkilöt siirtyisivät tai otettaisiin osakeyhtiön palvelukseen vastaavaksi määrääjäksi.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin yhtiössä sovellettaisiin mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitaan.

Osakeyhtiön palvelukseen siirtyvien Liikenneviraston virkamiesten virat lakkaisivat tämän lain tullessa voimaan. Viran lakatessa virkamiehen virkasuhde päättyisi ilman irtisanomista.

Liikenteenohjausyhtiö perustettaisiin yhtiöittämislailla ja yhtiön henkilöstö muodostuisi nykyisen Liikenneviraston työntekijöistä, jotka siirtyisivät yhtiön palvelukseen yhtiöön siirrettävien tehtävien mukana. Näitä olisivat liikenteenohjaus- ja hallintatehtävät, niihin läheisesti liittyvät tehtävät ja niitä palvelevat muut tehtävät (tukitoiminnot). Liikenteenohjausyhtiön mahdollisen perustamisen yhteydessä yhtiölle siirrettävien tehtävien, toimintojen ja henkilöstön tarkempi määrittely tapahtuisi jatkovalmistelussa. Tarkoituksena on, että yhtiöön siirtyy sen toiminnan kannalta tarpeellinen määrä henkilöstöä. Siirtyvän henkilöstön määräksi arvioidaan noin 180 henkilöä.

Valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:ien nojalla työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät luovutuksensaajalle. Tämä ei kuitenkaan koske niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyy työsopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Siirtyvä henkilöstö olisi pääosin virkasuhteista. Työsopimussuhteista henkilöstöä olisi noin 45 % osakeyhtiöön siirtyvästä henkilöstöstä. Siltä osin kuin on kyse työsopimussuhteisesta henkilöstöstä, asiaan sovellettaisiin työsopimuslain (55/2001) liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Kyse olisi liikkeenluovutuksesta, joten siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työsopimussuhteinen henkilöstö siirtyisi työsopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi yhtiöön määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Henkilöiden työsuhteen katsotaan työsuhde-etuuksien määräytymisen kannalta jatkuneen valtiolla yhdenjaksoisena. Siirtyviä tehtäviä vastaavat virat lakkaisivat tämän lain perusteella.

Siirtyvää tehtävää hoitava henkilö saa muutoin sovellettavaa irtisanomisaikaa noudattamatta tai sen kestoajasta riippumatta irtisanoa virka- tai työsopimussuhteensa päättymään siirron hetkellä.

8 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan päivänä kuuta 20 .

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan selkeyden vuoksi, että valtioneuvosto voi ennen lain voimaantuloa ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Valtioneuvosto voisi tehdä ennen lain voimaantuloa 1 ja 2 §:ssä tarkoitettuja toimenpiteitä, joihin sovelletaan myös 4 §:ää. Yhtiöjärjestys voidaan vahvistaa ja yhtiö rekisteröidä kaupparekisteriin. Näin on tarkoitus varmistaa, ettei perustettavan yhtiön rekisteröinnille ennen lain voimaantuloa ole sää-
dösteknisiä esteitä.

1.2 Laki aluevalvontalain muuttamisesta

24 a §. Alusliikennepalvelujen tarjoajan ja nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön tehtävät. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen johdosta pykälään ehdotetaan lisättävän alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelujen tarjoajalle velvollisuus avustaa aluevalvontaviranomaisia hoitamalla aluevalvontalaissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan. Osakeyhtiömuotoinen alusliikennepalvelujen tarjoaja ei aluevalvontalain mukaan olisi aluevalvontaviranomainen, mutta sillä olisi operatiivisia tehtäviä toimialallaan. Säännöksen mukaan alusliikennepalvelujen tarjoajalle ei voida antaa hoidettavaksi merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon. Otsikosta ehdotetaan myös poistettavaksi viittaus aluevalvontatehtäviin ja korvattavaksi se termillä tehtävät.

Avustaessaan aluevalvontaviranomaisia pykälässä määritellyllä tavalla, alusliikennepalvelujen tarjoaja hoitaa julkista hallintotehtävää, joka on luonteeltaan teknistä ja operatiivista. Kyse on lähinnä tosiasiallisesta hallintotoiminnasta. Oikeusturvan takeet perustuvat tällöin sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan. Tehtäviin ei liity rikoslaissa tarkoitettua julkisen vallan käyttöä.

24 b §. Alerikkomuksesta ja alueloukkauksesta ilmoittaminen. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen johdosta pykälään ehdotetaan lisättävän alusliikennepalvelujen tarjoajalle velvollisuus ilmoittaa aluevalvontaviranomaiselle oman toimintansa aikana tekemänsä havainto alueloukkauksesta tai rikkomuksesta, sen tulisi myös ryhtyä käytettävissään olevin keinoin loukkauksen torjumiseksi. Aluevalvontatehtävien käytännön järjestelyiden perusteista sovittaisiin liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustusministeriön kesken.

24 c §. Valtion ilma-alueen ja merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaaminen. Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi momentti koskien merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaamista. Merialueen joustavaan käyttöön kuuluu se, että alue on kaikkien tarvisijoiden käytössä. Tietyt toiminnat vaativat kuitenkin tietynlaajuisen merialueen varaamista yksinomaiseen käyttöön tai erityistarkoitukseen määräytyksi ajaksi, mikä voi johtua esimerkiksi toimintaan liittyvistä vaaroista sekä tarpeesta varmistaa, että tällaiset toiminnat erotetaan muusta toimintaan osallistumattomasta meriliikenteestä tehokkaasti ja turvallisesti. Erityisesti valtionalusliikenteeseen liittyy tilanteita, jolloin sillä on etusija, ja muuta liikennettä on tarve vastaavasti rajoittaa. Tämän tyyppinen tilanne on esimerkiksi kiireellinen virka-apu tai pelastuspalvelutehtävä tai aluevalvontaan liittyvä kulku. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

Valtionaluksen aluevalvontatehtävän turvaamisen ensisijainen keino on sovittaa aluevalvontatehtävää suorittavan valtionaluksen merialueenkäyttötarpeet muun alusliikenteen tarpeisiin merialueen käyttöä koskevilla etuoikeusjärjestelyillä sekä tarvittaessa muuhun liikenteeseen kohdistuvilla selvityksillä niin, että alusliikennettä koskevat rajoitukset voitaisiin välttää. Tämä toimintamalli on lähtökohta aluevalvontaviranomaisen ja sitä avustavien toimijoiden välillä. Tarpeen vaatiessa muuta alusliikennettä voidaan kuitenkin rajoittaa Liikenneviraston määräämillä ja alusliikennepalvelujen tarjoajan toimeenpanemilla tilapäisillä alusliikenteen käyttörajoituksilla tilanteessa, jossa aluevalvontatehtävää ei voida turvata muuhun alusliikenteeseen kohdistuvilla normaaleilla reititystä ja kulkua koskevilla toimenpiteillä.

Aluevalvontatehtävää suorittavalla valtion aluksella tarkoitetaan alueellisen koskemattomuuden valvonta- ja turvaamistehtävään määrättyä valtion alusta tai muuta sotilasalusta sekä alueellisen koskemattomuuden turvaamisessa tarvittavan tilannekuvan muodostamiseen tai tietojen keräämiseen määrättyä alusta.

Kyse on Liikenneviraston, alusliikennepalvelujen tarjoajan ja aluevalvontaviranomaisen välisestä normaalista toiminnasta. Asiasta olisi tarkoituksenmukaista ottaa lakiin nimenomainen säännös. Samalla täsmentyy alusliikennepalvelujen tarjoajan tehtäviä koskeva sääntely.

Alusliikennepalvelulain 17 §:ssä säädetään yleisemmin alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteissa. Alusliikennepalvelulain sääntely on aluevalvontalain sääntelyyn verrattuna yleistä sääntelyä. Aluevalvonta on maanpuolustukseen kuuluva konkreettinen tehtävä. On perusteltua, että aluevalvontatehtävän edellyttämästä merialueen käyttöön saamisesta säädetään nimenomaisesti myös aluevalvontalaissa.

26 §. Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että ennen pykälän 1 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä puolustusministeriö voi kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelujen tarjoajaa. Päätöksestä tulisi lisäksi tiedottaa niin, että se olisi mahdollisimman hyvin asianosaisten tiedossa. Merenkulkuviranomaiset ja alusliikennepalvelujen tarjoaja vastaisivat päätöksen tiedottamisesta ja osallistuisivat päätöksen toimeenpanoon.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että alusliikennepalvelujen tarjoaja toteuttaa ja valvoo puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten määräämät rajoitukset meriliikenteelle.

30 a §. Aluevalvonnan tilannekuva. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän puolustusvoimille oikeus saada tilannekuvaa varten alusliikennepalvelujen tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Aluevalvontaviranomaiset valvovat erityisesti Suomen meri- ja rannikkoalueilla sekä niiden lähialueilla meriliikennettä ja lentotoimintaa sellaisin teknisin ja muin järjestelyin, joilla voidaan ehkäistä, paljastaa ja selvittää alueellisen koskemattomuuden rikkomukset ja loukkaukset. Lisäksi tavoitteena on estää valtakunnan sotilaallista ja yleistä turvallisuutta vaarantava toiminta. Merialueella tehtävästä aluevalvonnasta vastaa puolustusvoimat, jossa tehtävä kuuluu merivoimille. Kiinteä valvontaverkko koostuu tutka-asemista, valvontasensoreista tähtysasemista ja vedenalaisen valvonnan asemista. Kiinteän valvontaverkon tuottamia havaintoja täydennetään alusten ja ilma-alusten liikkuvalla valvonnalla. Merialueen valvonnalla voidaan havaita myös kohteet, jotka eivät käytä AIS-lähetintä. Merivoimien lisäksi keskeisiä toimijoita merivalvonnassa ovat Rajavartiolaitos sekä Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittäminen seurauksena perustettava erityistehtävayhtiö alusliikennepalvelujen tarjoajan ominaisuudessa.

Aluevalvonnan meritilannekuva kootaan merivoimien kiinteän valvontaverkon sekä Rajavartiolaitoksen ja alusliikennepalvelujen tarjoajan tutkavalvonnan tuottamista havainnoista ja tiedosta. Sitä täydennetään puolustusvoimien muiden joukkojen ja merellä toimivien viranomaisien tutka- ja aistihavainnoilla sekä alusliikennepalvelujen tarjoajan ilmoittamalla aluevalvontaan liittyvillä havainnoilla ja tiedoilla. Eri valvontajärjestelmien tuottama kuva kootaan merivoimissa valtakunnalliseksi aluevalvonnan meritilannekuvaksi, joka välitetään myös muille viranomaisille, joilla tehtäviensä vuoksi on tarve saada tietoa.

Myös muutettavan alusliikennepalvelulain 18 §:n mukaan alusliikennepalvelun tarjoajan olisi ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tietystä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- tai tulivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että puolustusvoimilla on myös oikeus saada tilannekuva varten korvauksetta alusliikennepalvelujen tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja. Nykyään edellä mainitut tiedot on luovuttanut Liikennevirasto VTS-viranomaisen roolissa. Nykyisin tietojen tuottaminen perustuu puolustusvoimien ja Liikenneviraston väliseen sopimukseen. Nykytoiminta, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuisi samanlaisena myös yhtiöittämissä. Liikennevirasto alusliikennepalvelun tilaajan roolissa maksaisi palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoiminnan mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta. Niin sanotun METO-yhteistyön puitteissa aiheutuneista kustannuksista vastaisivat jatkossakin METO-viranomaiset yhdessä sopimallaan tavalla.

Oikeudesta tietojen käyttöön saamiseen on tarve säätää lailla sopimusmenettelyn sijaan. Ehdotettu säännös on nykyisen käytännön kirjaaminen lakiin eikä merkitse muutosta muiden viranomaisten tehtäviin. Muutoksella otetaan huomioon Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen, jonka seurauksena alusliikennepalvelun ylläpito siirtyy perustettavalle erityistehtävayhtiölle. Momentin uudella lisäyksellä myös turvataan puolustusvoimien tiedonsaantioikeus.

30 b §. *Tiedon tuottaminen, vaaratilanteiden ennaltaehkäiseminen ja alusliikenteen turvaaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 30 b pykälä. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenneviraston tulisi yhdessä alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto olisi alusliikennepalvelulaissa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Toimivaltaisen viranomaisen roolissa Liikenneviraston tulisi valvoa, että alusliikennepalvelujen tarjoaja tuottaisi puolustus- ja turvallisuusviranomaisille tietoa Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta kauppa-alusliikenteestä ja ennaltaehkäisisi vaaratilanteita. Liikenneviraston tulisi myös turvata yhdessä alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

34 a §. *Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa ja merialueella.* Pykälään ehdotetaan uutta momenttia voimakeinojen käytön turvaamisesta merialueella.

Valtakunnan aluetta valvotaan ja sen koskemattomuus turvataan tarvittaessa voimakeinoja käyttäen. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos voivat käyttää myös sotilaallisia voimakeinoja, joilla aluevalvontalain 33 §:n mukaan tarkoitetaan sotilaan henkilökohtaisen aseiden käyttöä voimakkaampaa, sotavarusteiden tapahtuvaa asevoiman käyttöä. Aluevalvontalain 34 §:n mu-

kaan valtakunnan turvallisuutta välittömästi ja vakavasti vaarantavan vihamielisen toiminnan torjumiseksi on viivytyksettä ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin.

Voimakeinojen käyttö voi aiheuttaa vaaraa ja sen vuoksi tarvetta rajoittaa merialueen muuta käyttöä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenneviraston on alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä rajoitettava merialueen muuta käyttöä ja varattava merialueen esteetön käyttö valtionaluksille aluevalvontalain 31 – 33 §:ssä säädetyn voimakeinojen käytön turvaamiseksi tai 34 §:ssä tarkoitetun vihamielisen toiminnan torjumiseksi. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon. Alusliikennepalvelujen tarjoajan tehtävänä olisi aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä esimerkiksi sulkea vesialue, väylä tai väylän osan tai tilapäisesti ohjata aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin. Kyseistä tehtävää hoitaessaan alusliikennepalvelujen tarjoaja toimisi viranomaisen pyynnöstä ja viranomaisen antamien ohjeiden mukaisesti.

Voimakeinojen käyttämisestä koskeva tilanne on hyvin poikkeuksellinen ja oletettavasti kiireellinen, minkä vuoksi kaikkien toimijoiden velvollisuuksista tulisi säätää selkeästi.

Säännösehdotukseen on kirjattu käytännön tilanteen edellyttämä menettely silloin, kun voimakeinojen käyttäminen välttämättä edellyttää merialueen muun käytön rajoittamista. On tarkoituksenmukaista, että aluevalvontalaissa on nimenomainen säännös, joka velvoittaa alusliikennepalvelujen tarjoajan toimimaan yhdessä aluevalvontaviranomaisen kanssa voimakeinojen käytön turvaamista koskevassa tilanteessa, joka edellyttää hyvin nopeaa toimintaa.

Ehdotus täsmentää samalla alusliikennepalvelujen tarjoajan tehtäviä koskevaa sääntelyä. Asiasta säädetään yleisemmällä tasolla lisäksi alusliikennepalvelulaissa, kuten 24 c §:n perusteissa todetaan. Ehdotettua konkreettista, Suomen suvereenisuuden turvaamiseen liittyvää erityistilannetta koskeva sääntely on kuitenkin perusteltua sisällyttää myös aluevalvontalakiin.

37 §. *Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten.* Salassa pidettävien tietojen antamista koskevaa säännöstä ehdotetaan tarkistettavaksi niin, että se koskee myös alusliikennepalvelujen tarjoajaa. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

1.3 Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 2 kohtaa muutettaisiin siten, että toimivaltaisella viranomaisella tarkoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoa. Ehdotettu muutos toimivaltaisen viranomaisen tehtävien osalta liittyy vuoden 2010 päätökseen tehtävien ja norminannon siirrosta liikenne- ja viestintäministeriöstä hallinnonalan virastoille. Tehtävien siirto liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle vahvistaisi ministeriön ja virastojen välisen työnjaon yleisperiaatetta, jonka mukaisesti ministeriö keskittyy strategiseen suunnitteluun ja ohjaukseen ja virastot keskittyvät operatiivisiin tehtäviin. Näihin operatiivisiin tehtäviin kuuluvat myös merenkulun toimivaltaisen viranomaisen tehtävät. Liikenteen turvallisuusvirasto toimivaltaisena viranomaisena olisi vastuussa siitä, että alusliikennepalveluja järjestetään liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisiin paikkoihin ja että kansallisia säännöksiä ja määräyksiä sekä kansainvälisiä määräyksiä alusliikennepalveluiden järjestämisestä noudatetaan.

Pykälän 1 momentin 4 kohtaa muutettaisiin siten, että VTS-viranomaisen sijaan siinä määritettäisiin VTS-palveluntarjoaja. Hallituksen esityksellä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi eriytettäisiin nykyisin Liikennevirastossa hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteenohjaustehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot itsenäiseksi, valtion kokonaan omistamaksi erityistehtäväyhtiöksi. Tämän seurauksena osa

nykyisen VTS-viranomaisen alusliikennepalvelun liittyvistä tehtävistä siirtyy perustettavalle erityistehtävayhtiölle ja osa jäisi edelleen Liikennevirastolle. Pykälän 1 momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajalla tarkoitetaan alusliikennepalvelujen tarjoajaa. Nykyisenä VTS-viranomaisena on toiminut Liikennevirasto. IMO:n yleiskokouksen päätöslauselma A.857(20) sekä alusliikennepalveluja koskeva EU-sääntely (esimerkiksi jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvosto direktiivi 2002/59/EY; siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen) mahdollistavat sen, että VTS-viranomaisena voi toimia myös muu yksikkö kuin viranomainen. Koska suomenkielessä viranomaisella tarkoitetaan vakiintuneesti valtion ja kuntien hallintokoneistoon kuuluvia elimiä sekä eurooppalaiseen hallintoon kuuluvia toimielimiä, ei termiä VTS-viranomainen enää voitaisi käyttää. VTS-palveluntarjoajalla tarkoitettaisiin kuitenkin edelleen IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmassa A.857(20) tarkoitettua ”VTS-authority” ja siihen tulisi edelleen viitata kansainvälisissä yhteyksissä termillä VTS-authority. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa alusliikennepalvelun ylläpidosta, joka sisältää teknisen ja operatiivisen ylläpidon, ja alusliikennepalvelun järjestämisestä toimivaltaisen viranomaisen asettamien tavoitteiden mukaisesti. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa yhdessä Liikenneviraston kanssa liikenteen sujuvuuden ja erikois- tai poikkeustilanteiden edellyttämien toimenpiteiden varmistamisesta VTS-keskuksessa ottaen huomioon kaikki VTS-alueen toimintaan liittyvät tekijät. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa työntekijöidensä toimenpiteistä ja sopimukseen perustuvan VTS-toiminnan osalta yhteistyöosapuolen toimenpiteistä. Tehtäviä, joissa käytetään merkittävää julkista valtaa, ei siirrettäisi yhtiölle. VTS-palveluntarjoajan tehtävistä säädettäisiin tarkemmin alusliikennepalvelulain 16 §:ssä sekä muualla lainsäädännössä.

Pykälään 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 3 kohta, jossa säädettäisiin, että alusliikennepalvelun järjestäjällä tarkoitettaisiin Liikennevirastoa. Liikennevirastosta annetussa lain 2 §:n mukaan Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä valtion väylillä. Tämä koskee myös alusliikennepalvelun järjestämistä. Liikenneviraston tehtävästä säädettäisiin tarkemmin alusliikennepalvelulain muissa pykälässä. Vastaavasti muiden momentin kohtien järjestyslukua muutettaisiin vastaamaan kyseistä lisäystä.

Pykälän 1 momentin 6 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

Pykälän 1 momentin 13 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

3 §. Soveltamisala. Pykälän 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

6 §. Navigointiapu. Pykälän 1 ja 2 momentissa mainittu VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

8 §. Perustamispäätös. Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotetaan lisättäväksi viranomaisten yhteistyön lisäksi viittaus viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan väliseen yhteistyöhön. Koska VTS-palveluntarjoaja ei jatkossa olisi enää viranomainen, tulisi momentissa olla maininta siitä, että toimivaltaisen viranomaisen olisi perustamispäätöksessä selvitetävä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö.

Pykälän 2 momentin 1, 5 ja 6 kohdissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

Pykälään ehdotetaan lisättävän 2 momenttiin uusi 9 kohta, mistä johtuen kohtaa 7 ja 8 muutetaan sen mukaisesti siten, että luettelon sekä-sana siirretään kohdan 8 jälkeen. Uudessa kohdassa 9 säädettäisiin, että toimivaltainen viranomainen vahvistaa 7 §:ssä säädetyt pysyvät liikennejärjestelyt perustamispäätöksessä. Momentti vastaisi voimassa olevan alusliikennepalvelulain nykyistä käytäntöä. Selvyyden vuoksi olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista ottaa kyseinen uusi kirjaus itse lakiin. Uusi momentti selkeyttäisi VTS-palveluntarjoajan ja toimivaltaisen viranomaisen välistä toimivaltaa.

9 §. *Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen.* Pykälän 1 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälä vastaisi muuten voimassa olevan alusliikennepalvelulain 9 §:ää.

10 §. *Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen.* VTS-viranomaisen tiedotusvelvollisuus perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta ja peruuttamisesta esitetään annettavaksi toimivaltaiselle viranomaiselle. Koska jatkossa laissa ei enää puhuttaisi VTS-viranomaisesta, ehdotettaisiin, että vastuu tiedonantovelvollisuuden täyttamisestä olisi toimivaltaisella viranomaisella. Ilmoitusvelvollisuus kohdistuu osaksi myös kansainvälisiin VTS-julkaisuihin, joten olisi tarkoituksenmukaisempaa säilyttää vastuu tiedotusvelvollisuudesta edelleen viranomaisella, eikä siirtää sitä VTS-palveluntarjoajana toimivalle yhtiölle. Tämän vuoksi tiedotusvelvollisuus olisi toimivaltaisella viranomaisella, joka myös tekee alusliikennepalvelulain 8 ja 9 §:n mukaisesti perustamispäätöksen sekä päätöksen perustamispäätöksen peruuttamisesta ja muuttamisesta.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin, että toimivaltainen viranomainen voi antaa pykälän 1 momentissa säädetyt tiedotusvelvollisuuden VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi 8 §:ssä säädetyssä perustamispäätöksessä. Kirjauksella varmistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja voisi nykykäytännön mukaisesti edelleen tiedottaa toimivaltaisen viranomaisen tekemistä VTS-aluetta koskevista päätöksistä ja käytännöistä laajemmin ja tarkemmin, kuin mitä perustamispäätöksessä on säädetty. Vastuun tiedotusvelvollisuuden täyttamisestä olisi silti toimivaltaisella viranomaisella.

11 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus.* Pykälän 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälän 2 momentissa VTS-palveluntarjoajalle annettaisiin oikeus tehdä merkintä alusliikenneohjaajan pätevyystodistukseen suoritetusta työpaikkakoulutuksesta. Oikeus tehdä merkintä pätevyystodistukseen olisi tarkoituksenmukaista antaa VTS-palveluntarjoajalle, koska alusliikenneohjaajan koulutukseen kuuluva pakollinen työpaikkakoulutus suoritettaisiin tulevaisuudessa VTS-palveluntarjoajan ylläpitämässä VTS-keskuksessa.

Pykälän 3 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälän 3 momentti vastaisi voimassa olevan alusliikennepalvelulain 11 pykälän 3 momenttia.

14 §. *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen.* Pykälän 3 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

16 §. *Alusliikennepalvelun ylläpito.* VTS-palveluntarjoaja olisi ehdotetun pykälän mukaan velvollinen ylläpitämään alusliikennepalvelua alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöksen mukaisesti VTS-alueellaan sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Pykälässä asetettaisiin VTS-palveluntarjoajalle velvoite ylläpitää palvelua, johon alukset olisivat velvollisia osallistumaan ja jota ne toisaalta edellyttävät myös saavansa.

VTS-palveluntarjoaja voisi pykälän 2 momentin mukaisesti ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Tämä vastaisi nykykäytäntöä. Yhteistyö perustuisi edelleen keskinäisiin sopimuksiin. VTS-palveluntarjoaja vastaisi tällaisessakin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä. Yhteistoimintasopimuksessa sovittaisiin tarkemmin vastuunjaosta eri toimijoiden kesken.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan tarkennettavan siten, että alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan lain nojalla alusliikenneohjaajalle säädettyjä tehtäviä. Kaikkiin alusliikenneohjaajiin, myös satamanpitäjän palveluksessa oleviin, sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Rikosoikeudellisella virkavastuulla tarkoitetaan vastuuseen joutumista virkavelvollisuuksien vastaisista teoista tai laiminlyönneistä rikoslain (1889/39) 40 luvun mukaisista virkarikoksista. Rikosoikeudellinen virkavastuu koskee virkamiestä, julkista luottamustehtävää hoitavaa henkilöä sekä muutoin julkista valtaa käyttävää henkilöä. Muutoin julkista valtaa käyttävillä henkilöillä tarkoitetaan esimerkiksi työsuhteessa olevaa henkilöä, jonka tehtäviin kuuluu julkisia hallintotehtäviä. Julkisia tehtäviä hoitavien asemaa on yhdenvertaisuuden vuoksi virka-vastuun osalta aikaan muutettu, jotta työ- ja palvelussuhteen vastuut vastaavat toisiaan. Näin ollen rikoslaissa virkarikosten tekijäksi mainitaan virkamies, mutta todellisuudessa säännöksiä sovelletaan myös kaikkiin julkista valtaa käyttäviin sekä julkista luottamustehtävää hoitaviin henkilöihin. Myös nykyisessä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalveluohjaajiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan VTS-palveluntarjoaja olisi velvollinen tallentamaan VTS-alueen tilannekuvan ja siihen liittyvän VHF-radioliikenteen ja säilyttämään tallenteita 30 vuorokautta. Näiden VTS-alueen tilannekuvatallenteiden avulla voidaan tarvittaessa käydä yksittäisiä liikennetilanteita läpi jälkikäteen ja selvittää esimerkiksi läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien syitä. Tilannekuva ei sisällä henkilötietoja.

Tallenteiden julkisuudesta olisi voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Nykyisen Liikenneviraston VTS-tilannekuva muodostetaan yhdessä Liikenneviraston, puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tutkasensoreista saatavasta käsittelemättömästä tutkakuvasta ja AIS-sensoreista saatavasta tiedosta, jotka kootaan tilannekuvaksi viranomaistarkoituksiin käytettäväksi. Sekä puolustusvoimien että Rajavartiolaitoksen tutkasensorien sijainti ja erottelukyky ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 10 kohdan nojalla salaisia. Näitä tietoja ei voida tallenteessa erottaa Liikenneviraston sensorien tiedoista.

Tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 136 §:n mukaan luottamuksellisena radioviestintänä ei pidetä yleisellä kutsukanavalla harjoitettavaa radioviestintää, jollaista on pykälässä tarkoitettu VHF-radioliikenne.

Pykälään ehdotettaisiin lisättävän uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta huolehtia käyttämiinsä merenkulun turvallisuuden kannalta merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Pykälän 5 momentin mukaisilla viestintäverkoilla tarkoitettaisiin tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 39 kohdassa tarkoitettuja viestintäverkkoja. 5 momentin mukaiset tietojärjestelmät voivat koostua esimerkiksi tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 25 kohdassa tarkoitetuista telepäätelaitteista taikka tiedoista, joita näissä järjestelmissä säilytetään, käsitellään, haetaan tai siirretään. 5 momentin mukainen riskienhallintavelvoite koskisi vain viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä, jotka olisivat merenkulun turvallisuuden kannalta merkittäviä. Merenkulun turvallisuuden kannalta merkittävänä olisi ainakin pidettävä järjestelmiä, jotka ovat palvelun tarjonnan jatku-

vuuden kannalta keskeisiä tai joihin kohdistuvat häiriöt voisivat aiheuttaa riskin merenkulun turvallisuudelle. Velvoite kohdistuisi VTS-palveluntarjoajan tehtäviin, jotka liittyvät liikenteenohjaamisen operatiiviseen toimintaan.

Riskienhallinnalla tarkoitettaisiin asianmukaisia organisatorisia ja teknisiä toimenpiteitä, joilla varmistettaisiin viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien kyky suojautua tietyllä varmuudella toimilta, jotka vaarantavat tallennettujen tai siirrettyjen tai käsiteltyjen tietojen taikka muiden kyseisissä järjestelmissä tarjottujen tai niiden välityksellä saatavilla olevien palvelujen saatuuden, aitouden, eheyden tai luottamuksellisuuden. Riskienhallinnan tulisi sisältää asianmukaiset toimenpiteet, joilla ehkäistään ja minimoidaan palvelujen tarjoamisessa käytettyjen järjestelmien tietoturvallisuuteen liittyvien häiriöiden vaikutus palvelujen jatkuvuuteen. Riskienhallintaan kuuluvia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi turvallisuussuunnitelmien laatiminen, testaaminen käytännössä tai auditoiminen, tiedon suojaus- ja salaustuotteiden käyttö sekä tiettyjen tunnettujen tietoturvallisuusstandardien, kuten ISO/IEC 27001:2013 -standardin, noudattaminen. Riskillä tarkoitettaisiin mitä tahansa kohtuullisesti tunnistettavissa olevaa tilannetta tai tapahtumaa, joka saattaa vaikuttaa haitallisesti viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien turvallisuuteen. Riskienhallinnan tulisi olla todennettavassa muodossa. Dokumentoinnin tavoite on edistää riskien johdonmukaista hallintaa ja toimijan tietoisia ratkaisuja siitä, miten riskien hallitsemiseen tarvittavat toimet mitoitetaan. Dokumentointi mahdollistaisi myös sen, että viranomainen voi tarvittaessa jälkikäteen arvioida pykälän velvoitteiden noudattamista. Dokumentointi voisi tarkoittaa esimerkiksi kirjallisessa muodossa laadittavien riskiarvioiden, turvallisuusohjeiden tai toimintasuunnitelmien laadintaa taikka todistuksia turvallisuustarkastusten suorittamisesta.

Pykälään ehdotetaan myös lisättävän uusi 6 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen edellä 8 §:ssä säädetyn perustamispäätöksen. Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun hankkimisesta VTS-palveluntarjoajalta.

Liikenteenohjauksella tarkoitettaisiin tässä ajantasaista liikenteen ja liikenneolosuhteiden seuranta, liikenteestä tiedottamista sekä liikenteen operatiivista ohjausta mukaan lukien häiriötilanteiden hallinta. Alusliikenteenohjaus on suurelta osin meriliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu aluksen ohjailusta ei siirry alusliikennepalveluohjaajalle vaan kysymys on lähinnä neuvon ja ohjeiden antamisesta aluksen päällikölle sekä meriliikenteen asiantuntijana toimimista. Vastuu koskisi alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun alusliikennepalvelun hankkimista sen sisältöisenä kuin Liikennevirasto nykyisin niitä toteuttaa. Koska Liikenneviraston toimintoihin tällä hetkellä sisältyvä eri liikennemuotoja koskeva liikenteenohjaus toimintona eriytetään ja on tarkoitus tämän esityksen muutoksen yhteydessä yhtiöittää, tällä kohdalla korostetaan vastuun säilymistä Liikennevirastolla. Hankkiessaan kyseistä palvelua alusliikennepalvelujen tarjoajalta tulee Liikenneviraston ottaa huomioon Liikenteen turvallisuusviraston tekemä perustamispäätös ja siinä palvelulle asetetut kriteerit. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi toimivaltaisena viranomaisena sitä, että VTS-palveluntarjoaja täyttäisi sille tässä ja muualla lainsäädännössä asetetut velvoitteet.

16 a §. Meritilannekuva. Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 16 a §, jossa säädettäisiin, että Liikenneviraston tulisi tuottaa ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana puolustus- ja turvallisuusviranomaisille.

Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi meriliikenteen ohjauksen toimivaltaisena viranomaisena siten kuin alusliikennepalvelulaissa säädetään. Toimivaltaisena viranomaisena virasto vastaisi alusliikennepalvelun perustamisesta tietyllä alueella (VTS-alue) sekä vahvistaisi VTS-alueen pysyvät liikennejärjestelyt VTS-alueen perustamisesta antamansa päätöksen mukaisesti. Toi-

mivaltaisen viranomaisen tehtäviin kuuluvat: alusliikennepalvelun tarpeellisuuden selvittäminen ja sen perustaminen, perustamispäätöksen antaminen ja seuraavien seikkojen vahvistaminen: VTS-palveluntarjoaja, yhteistoimintasopimukset, annettavat palvelut ja niiden laajuus, VTS-alue ja ilmoittautumispisteet, VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäismäärä ja pätevyudet, VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja -ajat, VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät, ilmoittautumismääräykset ja radiokanavat sekä perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen VTS-palveluntarjoajan esityksestä.

Esityksen lähtökohtana olisi, että Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto jatkavat METO-viranomaisina nykyisen käytännön mukaan.

METO-yhteistyötä jatketaan edelleen viranomaisyhteistyönä, jossa muutoksen jälkeen METO-viranomaisina toimivat Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Merivoimat ja Rajavartiolaitos. Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun tilaamisesta alusliikennepalvelun tarjoajalta ja toteuttaisi METO-yhteistyössä sovitut hankkeet. Tällöin Liikennevirasto tilaajana toimisi pystyisi suoraan toimimaan METO-viranomaisten kanssa yhteistyössä ja huomioimaan tilauksessaan muiden viranomaisten tarpeet. Tällöin muille viranomaisille kustannukset muodostuisivat vain yhteishankinnoista. Tämän lisäksi lainsäädännössä edellytettäisiin alusliikennepalvelujen tarjoajalta varautumista ja varautumiseen liittyvää yhteistyötä muun muassa hankinnoissa, suunnittelussa ja harjoittelussa riittävässä laajuudessa, joka mahdollistaa yhteistyön jatkuvan kehittämisen.

METO-viranomaisilla on kullakin oma ja itsenäinen valvontajärjestelmänsä ja sensoriverkkoja, jotka eivät kuitenkaan yksinään ole riittäviä kattamaan koko merialueen itsenäistä valvontaa. Eri osapuolten tiedot täydentävät toisiaan ja muutoksessa varmistettaisiin, että riittävät tiedot ovat kaikkien käytettävissä. Kukin osapuoli myös tallentaa sensorien tuottamaa tietoa oman käyttötarkoituksensa ja lakisääteisten vaatimusten mukaisesti. Tiedonvaihto perustuu lainsäädäntöön niin alusliikennepalvelussa, aluevalvonnassa kuin meripelastuksessakin. Alusliikennepalvelujen tarjoaja tuottaa ja kokoaa omaan tarpeeseensa ja METO-viranomaisille lähdetietoja, joista koostetaan meritilannekuva. Muille viranomaisille tuotettavien palveluiden kustannustaso määritellään tarkemmin vuoden 2018 aikana ja niiden pohjalta päivitetään olemassa oleva METO-sopimus liitteineen.

Alusliikennepalvelujentarjoajan mahdollisuus hallinnoida ja tuottaa salassa pidettävää tietoa tulisi mahdollistaa ja palveluntarjoajan turvallisuusjärjestelyjen tulisi tukea tätä. Yhtiö määriteltäisiin huoltovarmuuskriittiseksi yritykseksi ja sille tulisi tehdä tarvittava yritysturvallisuus selvitys (KATAKRI). Yhtiöllä olisi myös varautumisvelvoite. Varautumisvelvoite tarkoittaa, että alusliikennepalveluntarjoajan toiminta jatkuisi myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun.

17 §. Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikennevirasto voi tarvittaessa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen tai meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi tilapäisesti sulkea vesialueen, väylän tai väylänosan, määrätä aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin sekä rajoittaa tilapäisesti nopeutta vesialueella tai väylällä esimerkiksi saariston jääkentän rikkoutumisen estämiseksi tai luotsipaikalle tullessa tai sukeltajan ollessa töissä väyläalueella.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenneviraston olisi tiedotettava päätöksestään välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voisi tehdä tarvittavat toimenpi-

teet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan olisi tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoaja voisi tehdä omasta aloitteestaan pykälän 1 momentin mukaisen päätöksen poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan olisi välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle päätöksestään. Liikenneviraston olisi tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

Alusliikenteen ohjaamisessa erityistilanteissa on kyse kiireellisestä ja välitöntä puuttumista edellyttävästä tosiasiallisesta toiminnasta, jossa muut viranomaiset, esimerkiksi Liikennevirasto tai Rajavartiolaitos, eivät ole paikalla. Liikenneviraston olisi määriteltävä yleiset alusliikenteen etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita VTS-palveluntarjoajan on noudatettava hoitaessaan Liikenneviraston toimeksiannosta ja Liikenteen turvallisuusviraston nimeämänä VTS-palveluntarjoajana näitä tehtäviä ja tehdessään niihin liittyviä ratkaisuja. Tehdessään pykälässä tarkoitettuja päätöksiä VTS-palveluntarjoaja toimisi viranomaisten antamien ohjeiden pohjalta, joten kyse on viranomaisten antamien ohjeiden mukaisesta toimeenpanosta. Tällaisessa kiireellistä puuttumista vaativassa tilanteessa ei myöskään tehdä hallintopäätöstä, johon voitaisiin hakea oikaisua tai muutosta, eikä siten pykälään ole esitetty sisällytettäväksi säännöstä oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä.

Onnettomuustilanteissa pelastustoimien turvaaminen saattaa edellyttää vesialueen tai väylän tai väylänosan sulkemista. Tällöin turvallisuus voitaisiin varmistaa ohjaamalla aluksia ankkuriin tai takaisin satamaan. Tällaiseen toimenpiteeseen VTS-palveluntarjoaja voisi ryhtyä vain silloin, kun meripelastusjohtaja on tehnyt meripelastuslain (1145/2001) 11 a §:ssä tarkoitetun päätöksen kieltää liikkuminen etsintä- ja pelastusalueen merialueella tai rajoittaa sitä.

Koska päätös alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta tehdään joko viranomaisen pyynnöstä tai poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen tai meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi perusoikeuksien rajoituksille asetettavat täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen sekä hyväksyttävyyteen ja oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset täytyisivät. Lisäksi VTS-palveluntarjoajan tekemät päätökset alistettaisiin jälkikäteisesti Liikenneviraston arvioitavaksi. Näin ollen sääntely ei muodostuisi perustuslain 9 §:n 1 momentissa turvatun liikkumisvapauden tai perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun elinkeinovapauden kannalta ongelmalliseksi.

Jos VTS-palveluntarjoaja on viranomaisten pyynnöstä tai turvallisuussyistä rajoittanut alusliikennettä, VTS-palveluntarjoaja osoittaa mahdollisuuksien mukaan korvaavan reitin. VTS-palveluntarjoajan toiminta tapahtuu viranomaisten toimeksiannosta, joten kyseessä on viranomaisten meriturvallisuuden, yleisen järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitämiseksi antaman toimeksiannon täytäntöönpano. VTS-palveluntarjoajalle annettaisiin poikkeuksellisesta meriturvallisuuteen liittyvästä erityisen painavasta syystä ajallisesti rajoitettu oikeus alusliikenteen rajoittamiseen tai kieltämiseen. Kyse on akuutissa tilanteessa välittömän ja uhkaavan vaaran torjumiseksi tarpeellisesta teosta, jota edellytetään jo pelastuslain (379/2011) yleisen toimintavelvollisuuden nojalla.

VTS-palveluntarjoajan toteuttama alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa olisi päämäärähakuista ja tarvittavat aluksen ohjailutoimenpiteet jäisivät päällikön harkintaan ja to-

teutettaviksi. Oikeuden myöntäminen VTS-palveluntarjoajalle kiireellisissä tilanteissa on tarpeen meriliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

17 a §. Kielto-oikeus. Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavan siten, ettei siinä enää ole mainintaa VTS-viranomaisesta.

Pykälässä säädettäisiin, että Liikennevirasto voisi kieltää alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta tai ankkuroimasta tai tulemasta satamaan, sekä lähtemästä ankkuripaikalta tai satamasta, mikäli tämä on tarpeellista pakotteiden täytäntöön panemiseksi. Alusliikennepalvelulain 17 a §:n ensimmäiseen momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi uusi kohta 4, jonka nojalla Liikennevirasto voisi kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Liikennevirasto voisi kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle, jos aluksen oleskeluun VTS-alueella, satamassa tai ankkuripaikalla ei ole mitään hyväksyttävää syytä ja aluksen oleskelu on omiaan vaarantamaan tai haittaamaan muuta meriliikennettä, taikka meriturvallisuutta taikka alueella tapahtuvaa viranomaistoimintaa. Aluksen oleskelun kieltäminen VTS -alueella voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun vesialueeseen, jolla oleskelu kielletään kohdistuu meripelastus- tai etsintätehtävä, jonka vuoksi kyseinen alue suljetaan taikka kieltäminen on perusteltua yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka muualta lainsäädännöstä tulevasta perustellusta syystä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikenneviraston olisi välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle kyseisestä 1 momentissa säädetyistä kielloista tai rajoituksesta, jotta VTS-palveluntarjoaja voi antaa päätöksen toimeenpanemiseksi tarpeelliset määräykset alukselle sen varmistamiseksi, että aluksen kulkuun puututaan ottaen huomioon vallitsevat olosuhteet ja vaarantamatta muuta alusliikennettä. VTS-palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdöstään satamasta tai ankkuripaikalta.

Hallituksen esityksessä 288/2014 on todettu, että voimassa olevan alusliikennepalvelulain 17 a §:ssä viitataan Euroopan unionin pakotteita koskevan lainsäädännön lisäksi Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin. Näillä tarkoitetaan erityisesti YK:n turvallisuusneuvoston määrämiä, jäsenvaltioita sitovia pakotepäätöslauselmia. Päätöslauselmat pannaan EU:ssa täytäntöön neuvoston päätöksillä ja asetuksilla, mutta säädösten valmisteleminen kuluu usein joitakin viikkoja. Viittaus kansainvälisiin velvoitteisiin on tarpeen, jotta turvataan Suomen viranomaisten edellytykset toimia turvallisuusneuvoston edellyttämällä tavalla myös tilanteessa, jossa tarvittavaa EU-tason lainsäädäntöä ei vielä olisi annettu. Lainkohdassa viitataan myös niin sanottuun pakotelakiin, jonka mukaan turvallisuusneuvoston päätöslauselmien täytäntöön panemiseksi tarvittavista taloudellisuontoisista sekä tieto- ja muuta liikennettä koskevista toimenpiteistä voidaan tarvittaessa määrätä kansallisesti asetuksella. Tällaisen asetuksen antaminen tulisi kyseeseen lähinnä edellä kuvatussa tilanteessa, jossa Suomella olisi EU-lainsäädännön puuttuessa velvollisuus toimia YK:n turvallisuusneuvoston edellyttämällä tavalla, mutta päätöslauselman täytäntöönpano edellyttäisi yksityiskohtaisempia määräyksiä. Tämän vuoksi Liikennevirastolla tulisi näissä tilanteissa olla vastaava toimivalta kuin sillä olisi, jos tarvittava EU-lainsäädäntöä olisi ehditty antaa.

Pykälässä viitataan myös lakiin varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi. Kyseisellä lailla on pantu kansallisesti täytäntöön eräät terrorismin vastaisia pakotteita koskevan turvalli-

suusneuvoston päätöslauselman 1373 (2001) mukaiset velvoitteet, joita EU-tason lainsäädännön ei ole katsottu kokonaan kattaneen. Keskusrikospoliisi voi tuon lain mukaan määrätä varojen jäädyttämisestä tavalla, joka oikeusvaikutuksiltaan muistuttaa hyvin läheisesti EU:n pakoteasetuksista johtuvaa jäädyttämisvelvollisuutta. Koska laissa on olennaisesti kyse kansainvälisten terrorismin vastaisten pakotteiden täytäntöön panemisesta ja koska siinä säädetään samanlaisista oikeusvaikutuksista, olisi perusteltua, että Liikenneviraston kuuluisi tarvittaessa toimia myös kyseisen lain täytäntöön panemiseksi.

Liikenneviraston tulisi kuitenkin ilmoittaa välittömästi VTS-palveluntarjoajalle päätöksestä kieltää alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta tai ankkuroimasta tai tulemasta satamaan, sekä lähtemästä ankkuripaikalta tai satamasta, mikäli tämä on tarpeellista pakotteiden täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan tehtävänä olisi ilmoittaa päätöksen toimeenpanemiseksi Liikennevirastolle antamat tarpeelliset määräykset alukselle sen varmistamiseksi, että aluksen kulkuun puututaan ottaen huomioon vallitsevat olosuhteet ja vaarantamatta muuta alusliikennettä.

Ehdotetulla lisäyksellä Liikenneviraston ja VTS-palveluntarjoajan toimivaltaa selkeytettäisiin. VTS-palveluntarjoajalla on vastuu toimialueellaan huolehtia alusliikenteen turvallisuudesta ja tehokkuudesta. VTS-palveluntarjoajalla olisi toimivalta puuttua alusten kulkuun 17 §:ssä määritellyin edellytyksin ja toimenpitein. VTS-palveluntarjoaja myös ylläpitää alusliikennepalvelulain mukaista tilannekuvaa VTS-alueella olevasta liikenteestä ja on yksittäisten alusten kanssa vuorovaikutuksessa antaen aluksille tietoja niiden liikkumiseen vaikuttavista seikoista sekä varoittaen mahdollisista vaaratilanteista. Onnettomuus- ja muissa meriliikenteen ja -alueen turvallisuutta vaarantavissa tilanteissa on vaaratilanteiden välttämiseksi ja viranomaisien työskentelyedellytysten turvaamiseksi välttämätöntä, että VTS-palveluntarjoaja välittää Liikenneviraston tekemän päätöksen kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle alukselle.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 3 momentti, jonka nojalla 1 momentissa tarkoitettua kiellon tehostamiseksi, Liikennevirastolla olisi oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä.

Pakotelainsäädännössä tarkoitetut meriliikenteen kuljetusten rajoitukset voivat kohdistua esimerkiksi tietyn yrityksen suorassa tai epäsuorassa hallinnassa olevien alusten lastaamiseen ja purkamiseen. Kuljetukseen osallistuvilta tahoilta voidaan edellyttää, että nämä toimittavat tulliviranomaisille saapumista ja poistumista koskevat ennakkotiedot pakotemaiden kanssa käytävästä kaupasta ja ilmoittavat erikseen, ovatko kaupan kohteena olevat tavarat pakotteiden tai rajoitusten alaisia. Myös aluksille ja ilma-aluksille suunnatut tekniset, täydennys- tai huolto- palvelut voidaan kieltää esimerkiksi silloin, jos palveluntarjoajalla on perusteltua syytä epäillä, että alusten lasti on säädösten vastainen. Näin ollen on tarkoituksen mukaista, että Liikennevirasto, joka valvoo luotsin käyttöä siten, kuin luotsauslaissa on säädetty, voi antaa myös luotsauspalvelun tarjoajalle velvoittavia määräyksiä, mikäli alukseen, jolla luotsaus on tarkoitus suorittaa, kohdistuu jokin tässä laissa tarkoitettu viranomaisen kieltä tai määräys.

Edelleenkin tarve antaa luotsausta koskevia määräyksiä voi tulla esille tilanteissa, joissa jokin vesiväylä suljetaan tai avataan taikka liikennettä joudutaan rajoittamaan esimerkiksi johtuen luonnonolosuhteista, yleisestä taikka meriliikenteen turvallisuudesta taikka muualta lainsäädännöstä johtuvasta perustellusta syytä.

Selvyyden vuoksi on myös tarkoituksenmukaista säätää samanlainen oikeus vastaavin perustein antaa määräyksiä ja muita toimintaohjeita jäänmurtopalveluja tarjoavalle yritykselle.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka nojalla 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun kiellon tehostamiseksi, taikka aluksesta johtuvasta muusta, meriliikennettä, ympäristöä taikka turvallisuutta vaarantavasta syystä, Liikennevirastolla on oikeus määrätä alus siirrettäväksi. Kustannukset aluksen siirrosta kantaisi aluksen omistaja tai laivanisäntä.

Alus voi olla vaurioitunut siten, että sen liikkuminen vesialueella ei ole enää turvallista alukselle itselleen eikä muulle liikenteelle tai voi aiheuttaa uhan ympäristölle. Alukseen voi kohdistua myös sen kunnosta johtuen jokin alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) tarkoitettu toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös tai määräys aluksen kulun rajoittamisesta, minkä toimeenpanemiseksi Liikennevirastolta pyydetään virka-apua. Virkaavun antamiseksi toimivaltuudesta tällaisissa aluksen siirtämistä koskevissa tilanteissa on säädetty sekä virka-apua pyytävän että virka-apua antavan viranomaisen toimintaa koskevissa laeissa.

Alus voi myös jättäytyä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle vastoin viranomaisten määräyksiä aiheuttaen siten häiriötä ja vaaraa muulle liikenteelle tai haitaten meripelastus- tai etsintätehtäviä. Tämän kaltaisissa tapauksissa olisi perusteltua, että Liikennevirastolle säädettäisiin oikeus määrätä alus siirrettäväksi turvalliseen paikkaan. Aluksen siirtämisestä syntyvät kustannukset säädettäisiin aluksen omistajan tai laivanisännän kannettavaksi, mikä voisi osaltaan parantaa alusten omaehtoista varautumista erilaisiin teknisiin ongelmiin sekä näin ollen suorittaa mahdolliset korjaustoimenpiteet ilman aiheetonta viivytystä.

Nykyinen 2 momentti muutettaisiin uudeksi 5 momentiksi. Momentin sisältö vastaisi nykyisen alusliikennepalvelulain 17 a § 2 momenttia. Momentin mukaan pykälän 1 momentin mukaisista toimenpiteistä olisi tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi alusliikennepalvelulain 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoasiainministeriölle.

18 §. *VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudet.* Ehdotetun pykälän mukaan VTS-palveluntarjoaja olisi velvollinen ilmoittamaan asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan alusliikennepalvelulain 18 §, jolla on pantu täytäntöön seurantadirektiivin 16 artikla. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin seurantadirektiivin 16 artiklassa säädetyistä tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittämisestä. Vastaava muutos ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuus koskisi myös olennaisten tietojen välittämistä aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin muiden jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle. Myös tämä velvollisuus olisi yhteneväinen VTS-viranomaisen nykyisten velvollisuuksien kanssa.

Pykälän kolmannessa momentissa säädettäisiin edelleen, että VTS-viranomainen vastaanottaisi alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain noudattamista koskevista havainnoistaan siten, kuin luotsauslaissa säädetään. Myös tämä velvollisuus olisi yhteneväinen VTS-viranomaisen nykyisten velvollisuuksien kanssa.

Pykälän 4 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

18 a §. *Velvollisuus ilmoittaa tietoturvallisuuteen liittyvistä häiriöistä.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi pykälä, jossa säädettäisiin tietoturvallisuuteen liittyvien häiriöiden ilmoittamisesta sekä Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa ilmoituksia koskevia määräyksiä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin veloitteesta ilmoittaa tietoturvallisuuteen liittyvästä merkittävästä häiriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tietoturvallisuuteen liittyvällä häiriöllä tarkoitettaisiin mitä tahansa tapahtumaa, joka tosiasiansa vaikuttaa haitallisesti kyseessä olevien järjestelmien turvallisuuteen. Määritelmä vastaisi verkko- ja tietoturvadirektiivin mukaista poikkeaman määritelmää. Merkittävänä olisi pidettävä häiriötä, joka voisi merkittävästi vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen. Häiriön merkittävyyden määrittämiseksi olisi otettava huomioon erityisesti niiden käyttäjien lukumäärä, joihin häiriö vaikuttaa, häiriön kesto sekä maantieteellinen levinneisyys. Järjestelmillä tarkoitettaisiin ehdotetun 16 §:n 5 momentissa tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä.

Pykälän 2 momentti säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta velvoittaa palvelun tarjoaja tiedottamaan häiriöstä yleisölle tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse. Liikenteen turvallisuusviraston on ennen tiedottamista varattava palvelun tarjoajalle tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi ensisijaisesti pyrkiä antamaan palvelun tarjoajalle mahdollisuus itse tiedottaa häiriöstä

Pykälän 3 momentissa ehdotettaisiin veloitetta Liikenteen turvallisuusvirastolle arvioida onko 2 momentissa tarkoitettulla häiriöllä merkittävä vaikutus keskeisten palvelujen jatkuvuuteen toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa ja ilmoittaa tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille. Tarkoituksena olisi varmistaa, että silloin kun häiriöllä on rajat ylittäviä vaikutuksia Euroopan unionissa ja Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että häiriöstä olisi tarpeen kertoa toiselle jäsenvaltiolle, jäsenvaltiot, joita häiriö koskee, saisivat häiriöstä tiedon. Ilmoitus voitaisiin tehdä esimerkiksi silloin, kun häiriö voisi merkittävästi vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen toisessa jäsenvaltiossa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää Viestintävirastoa välittämään ilmoituksen toisen jäsenvaltion Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1148 toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa 8 artiklassa tarkoitettulle keskitetylle yhteyspisteelle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta. Määräyksessä voitaisiin tarkemmin määrätä esimerkiksi siitä milloin 1 momentissa tarkoitettua tietoturvallisuuteen liittyvää häiriötä olisi pidettävä merkittävänä sekä siitä missä muodossa tiedot olisi annettava.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi salassapitosäännösten ja muiden tietojenluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuden liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

19 §. *VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja.* Pykälässä säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta ylläpitää toimintakäsikirjaa. Pykälän mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Pykälä vastaisi nykyisen lain 19 §:ssä säädettyä VTS-viranomaisen velvollisuutta ylläpitää toimintakäsikirjaa. Vastaava muutos ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

Toimintakäsikirjassa tulisi määritellä VTS-palveluntarjoajan toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa. Tällaisia poikkeustilanteita saattaisivat olla tekniset häiriötilanteet sekä poikkeusolojen aiheuttamat erityistoimenpiteet. Tarkoitus on, että VTS-palveluntarjoaja varautuisi poikkeustilanteisiin rakentamalla varajärjestelmiä ja testaamalla sekä harjoittelemalla toimintaa varajärjestelmien tai vaihtoehtoisten toimintamallien avulla.

Toimintakäsikirjasta tulisi käydä ilmi sisäiset toimintatavat, joilla varmistetaan tiedon keruu, sen käsittely ja päätöksenteko. Ulkoisiin toimintatapoihin kuuluisivat määräävät, korjaavat ja palvelevat toimenpiteet. Ulkoiset toimintatavat vaikuttaisivat alueen liikennekuvaan ja niihin kuuluisivat tarjottavat alusliikennepalvelut ja niiden järjestämiseksi tarvittavat toimenpiteet.

Pykälän tarkoituksena on varmistaa VTS-palveluntarjoajan toiminnan taso ja sujuvuus myös erilaisissa häiriötilanteissa.

19 a §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 19 a pykälä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan veloitteesta varautua valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin. Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun. VTS-palveluntarjoajan tulisi varmistaa, että sen toiminta jatkuisi mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Näitä ovat esimerkiksi poikkeukselliset sää- tai jääolosuhteet, jotka vaikeuttavat merkittävästi alusliikenteen toimintaa ja turvallisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan on sen lisäksi, mitä pykälän 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että kyseistä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

20 §. *Valvonta kansainvälisillä merialueilla.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan olisi toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä. Kyseisiä toimenpiteitä olisi esimerkiksi yhteyden ottaminen radiolla alukseen, joka ei noudata kyseisiä järjestelmiä ja aluksen ohjeistaminen asian suhteen sekä Liikenneviraston mahdollisesti tekemien päätösten ilmoittaminen alukselle.

Pykälään ehdotetaan myös lisättävän uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan on viipymättä ilmoitettava Liikennevirastolle, joka valvoo VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautu-

misjärjestelmien noudattamista, havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

Pykälän uudella muotoilulla taattaisiin valvonta koskien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan tulisi seurata reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista ja ilmoittaa havaitsemistaan poikkeamista Liikennevirastolle viipymättä. Liikennevirasto toimisi valvovana viranomaisena. Liikenneviraston olisi valvottava ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS-yleissopimuksen V luvun 11 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on Euroopan Unionin jäsenvaltio, IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti hallinnoima pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä, noudattavat kyseistä järjestelmää ja ilmoittavat vaaditut tiedot. Lisäksi Liikenneviraston olisi valvottava ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS-yleissopimuksen V luvun 10 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on Euroopan unionin jäsenvaltio, hallinnoima pakollinen alusten reittijakojärjestelmä, käyttävät järjestelmää IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti.

20 a §. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä. Pykälän mukaisesti Liikennevirasto perustaisi ja ylläpitäisi kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuudirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenneviraston tulisi noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä. Pykälä vastaisi sisällöltään nykyisen alusliikennepalvelulain 20 a §:ää.

Pykälän ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto voisi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Selvyyden vuoksi pykälässä todettaisiin, että myös VTS-palveluntarjoajan tulisi noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä. Tällä mahdollistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja, joka ylläpitää VTS-tilannekuvaa voisi kerätä tiedonhallintajärjestelmään merkittävät tiedot Liikenneviraston puolesta.

Liikennetiedot kerätäisiin pääasiassa Portnet-tietojärjestelmän kautta kuten on kerätty aikaisemminkin. Liikenneviraston tilastotuotannosta ja tilastotietopalvelusta vastaavalla yksiköllä tulisi edelleen olla käytettävissään suorat yhteydet Portnet-järjestelmään. Liikennevirasto laatisi tietojen pohjalta yhteenvetoja ja tilastoja. Lisäksi virasto tuottaisi keräämiensä tietojen pohjalta ulkomaan meriliikennetilaston, kotimaan vesiliikennetilaston ja muita merenkulun kannalta keskeisiä tilastoja.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirrettäisiin uudeksi 3 momentiksi.

Pykälän nykyinen 3 momentti siirrettäisiin uudeksi 4 momentiksi. Lisäksi VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

20 b §. Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma. Pykälää ehdotetaan muutettavan siten, että jatkossa Liikennevirasto laatisi yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastus-

lain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin. Velvollisuus vastaisi nykyisen lain 20 b §:ssä VTS-viranomaiselle säädettyä velvollisuutta.

Vastuu suunnitelman laatimisesta tulisi olla viranomaisella, koska kyseessä on merkittävän julkisen vallan käyttö. Tässä tapauksessa kyseinen viranomainen olisi Liikennevirasto. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että suunnitelma tulee laatia myös yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan kanssa. Päätöksen suunnitelmasta tekisi Liikennevirasto ja VTS-palveluntarjoajalla olisi vain avustava rooli. VTS-palveluntarjoajan mukanaololla varmistettaisiin se, että toimivaltaisella viranomaisella olisi saatavillaan kaikki mahdollinen tieto päätöksenteon tueksi.

Pykälän 2 momentin nojalla avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevasta suunnitelmasta säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §. *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen.* Pykälässä ehdotettaisiin, että Liikennevirasto päättäisi yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän, että toimivaltainen viranomaisen on päätöstä tehdessään kuultava VTS-palveluntarjoajaa.

Päätökset suojapaikkaan ottamisesta ja suojapaikkaan ohjaamisesta tekisi toimivaltainen viranomainen kuultuaan pykälässä mainittuja muita viranomaisia. Liikenneviraston tulisi tehdessään päätöstä kuulla myös VTS-palveluntarjoajaa. Tällä varmistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja voisi ottaa etukäteisesti huomioon tarvittavat järjestelyt ja menettelyt, ja varmistettaisiin, että merihädässä olevat alukset voisivat välittömästi mennä toimivaltaisen viranomaisen luvalla suojapaikkaan. Suojapaikkaan ohjaamisesta päättäminen on merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä sitä siksi voida lailla antaa yksityisen toimijan päätettäväksi. Tämän vuoksi päätäntävalta säilyisi Liikennevirastolla.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että VTS-palveluntarjoajan tulisi avustaa alus suojapaikkaan Liikenneviraston tekemän päätöksen ja suunnitelman mukaisesti. VTS-palveluntarjoajan vastuulla olisi ilmoittaa alukselle suojapaikkasuunnitelman ja toimivaltaisen viranomaisen päätöksen mukaiset ohjeet, joiden avulla se avustaisi aluksen suojapaikkaan.

Pykälää ehdotetaan muutettavan myös siten, että Rajavartiolaitoksen ja Suomen ympäristökeskuksen tulisi ilmoittaa Liikennevirastolle niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädettäisiin edelleen tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §. *Alusliikennepalveluun osallistuminen.* Pykälän 1 ja 2 momenteissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että VTS-palveluntarjoaja voisi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun. Tällaisia syitä voisivat olla vaikeat jää-

olosuhteet tai huonosta näkyvyydestä johtuvat syyt. Varsinkin kesäisin satamien ulkopuolella ajoittain väyläalueella ja ajoittain muulla vesialueella liikkuu muun muassa useita alle 24 metriä pitkiä matkustaja-aluksia, joilla ei olisi muuten velvollisuutta osallistua alusliikennepalveluun.

Koska kyseessä on määräys, joka koskee alusten osallistumista alusliikennepalveluun sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi on tarkoituksenmukaista, että VTS-palveluntarjoaja voisi tarvittaessa määrätä aluksia kuuntelemaan VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamaan VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä. Kyseessä on operatiivinen, meriturvallisuuteen liittyvä määräys, minkä vuoksi sen voisi antaa lain nojalla VTS-palveluntarjoajalle tehtäväksi. VTS-palveluntarjoajan olisi kuitenkin ilmoitettava tekemästään päätöksestä viipymättä Liikennevirastolle.

Pykälän 4 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

22 §. Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava asiasta Liikennevirastolle erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikkö olisi ehdotetun pykälän mukaan vastuussa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun. Alusliikennepalvelu ei puuttuisi aluksen ohjailuun eikä päällikön ja luotsin väliseen työnjakoon, vaan ainoastaan antaisi navigointipäätösten tekemistä tukevaa tietoa. Päällikkö myös vastaisi siitä, että alusta ohjailtaisiin VTS-alueella noudatettavien liikennöintiä koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Erityistilanteiden edellyttämä alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen on yleensä vaikeasti ennakoitavissa. Myös se olisi päämäärähakuisia ja sen edellyttämät aluksen ohjailutoimenpiteet jäisivät päällikön harkintaan. Jos päällikkö ei aluksen turvallisuuteen vaikuttavasta pakottavasta syystä voisi noudattaa 21 §:n säännöksiä tai 17 §:n nojalla annettuja alusliikenteen tilapäistä ohjaamista koskevia määräyksiä, hänen olisi ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava asiasta Liikennevirastolle kirjallinen selvitys.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 4 momentti, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan pykälän 2 momentissa säädetyistä ilmoituksista Liikennevirastolle.

22 a §. Aluksen saapumisilmoitus. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän, että tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa ilmoitusmuodollisuus direktiivin (2010/65/EU) liitteen B osan 1-6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden lisäksi meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Saapumisilmoitusta koskevasta luettelosta on aikanaan jätetty pois viittaus meriterveysilmoitukseen, sillä Liikennevirastolla ei ole ollut aiemmin prosesseja valmiina sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalan kanssa meriterveysilmoitusten käsittelemiseksi merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä (Portnet). Meriterveysilmoitusta koskeva prosessi on nyt saatu valmiiksi poikkihallinnollisena yhteistyönä yhdessä sosiaali- ja terveysministeriön, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston (Valvira), Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) sekä Tul-

lin kanssa ja ilmoitus voidaan nykyään tarvittaessa antaa Portnetin kautta, josta se välitetään edelleen THL:n päivystykseen. Lisäyksellä kirjattaisiin Tulliviranomaisen valvontavastuu lakiin.

Pykälän 4 momenttia ehdotetaan poistettavaksi vanhentuneena. Kyse on informatiivisesta kirjauksesta, jossa todetaan muu ilmoitukseen sovellettava lainsäädäntö. Tarvittavat tiedot tulevat esiin jo pykälän 1 ja 2 momenteissa. Lisäksi momentissa on vanhentuneita viittauksia esimerkiksi EU-lainsäädäntöön. 22 g §:ssä on viittaus, jossa säädetään, että tulli antaa tarkempia määräyksiä 22 a ja 22 b §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

22 d §. Tilastointia koskevien tietojen antaminen. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikennevirasto voisi antaa momentissa säädettyjen tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi. Tällä mahdollistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja, joka ylläpitää VTS-tilannekuvaa voisi kerätä pykälässä säädetty tiedot Liikenneviraston puolesta ylläpitäessään alusliikennepalvelua.

Pykälän 5 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi velvoite meriliikenteessä olevien alusten omistajille tai heidän edustajilleen toimittaa tiedot VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikennevirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi. VTS-palveluntarjoajan tulisi toimittaa tiedot eteenpäin Liikennevirastolle. **22 f §. Vapautukset.** Pykälän 1, 2 ja 3 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

23 §. Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen. Pykälän 1 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

23 §:ään ehdotetaan lisättävän uusi 3 momentti, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan tulee ilmoittaa viipymättä saamansa pykälän 1 momentin mukaiset ilmoitukset Liikennevirastolle. Tällä varmistettaisiin se, että Liikennevirasto olisi tietoinen merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ja voisi tarvittaessa ottaa yhteyttä muihin viranomaisiin. Pykälä vastaisi muuten voimassa olevan alusliikennepalvelulain 23 §:ää.

Nykyinen 3 momentti siirrettäisiin uudeksi 4 momentiksi.

24 §. Alusliikennepalvelun tarjoajan avustaminen. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että aluevalvontaviranomaiset, muut viranomaiset sekä valtion alusten päälliköt avustavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei sille ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä. Koska virka-apukäsite kattaa perinteisesti vain viranomaisten keskinäisen avun, pykälässä käytettäisiin virka-apun sijasta termiä avustaminen. Myös pykälän otsikkoa esitetään muutettavan vastaavaksi. Muilla viranomaisilla pykälässä tarkoitetaan esimerkiksi ympäristö-, tulli- ja poliisiviranomaisia sekä pelastuslaitosta.

Muiden viranomaisten antamaa apua olisi esimerkiksi irronneiden poijujen ja esteiden poistaminen väyliltä ja satamista. Avustamista olisi myös alusten tunnistamiseen ja tilanteen tarkastamiseen liittyvät toimenpiteet, esimerkiksi silloin jos alukseen ei saada yhteyttä normaalein keinoin. Annettava apu voi olla myös muunlaista kuin edellä mainituissa esimerkkitalanteissa mainittu apu. Koska kaikilla pykälässä mainituilla viranomaisilla on myös muita lakisääteisiä tehtäviä, esitetään pykälään otettavaksi säännös, jonka mukaan alusliikennepalvelujen tarjoajalle annettua apua voidaan antaa jos sille ei ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä. Asiaan liittyvä intressipunninta ja päätöksenteko olisi suhteutettava mahdollisen vaaratilanteen

vakavuuteen ja luonteeseen sekä muihin käsillä oleviin tosiseikkoihin. Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon esimerkiksi käynnissä olevan muun virkatehtävän laatu ja toisaalta mahdollisen vaaratilanteen vakavuus.

25 §. *Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat.* Pykälän 1 ja 2 momenteissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälä vastaisi nykyisen alusliikennepalvelulain 25 §:ää.

26 §. *VTS-pätevyysrekisteri.* Pykälän 5 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälä vastaisi nykyisen alusliikennepalvelulain 26 §:ää.

28 §. *Valvonta.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja valvoisi lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että ilmoitusvelvollisuus olisi Liikenteen turvallisuusvirastolla.

Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin 16 §:n 5 momentissa tarkoitettujen riskienhallinnan valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi velvoittaa VTS-palveluntarjoajan ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Merkittävällä riskillä tarkoitettaisiin ehdotetun 18 a §:n 1 momenttia vastaavaa merkittävää vaikutusta. Lisäksi säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuudesta antaa veloitteen tehosteeksi uhkasakko.

29 §. *Rangaistussäännökset.* Alusliikennepalveluun liittyvän liikenteenohjauksen toimivuuden varmistaminen edellyttää valvonnan lisäksi rikkomusten sanktiointia. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka 17 §:n 1 ja 3 momentin tai 17 a §:n nojalla annettuja määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

Pykälään ehdotetaan lisättävän 2 momentti, jossa säädettäisiin Tullin määräämästä virhemaksusta. Pykälässä säädettäisiin, että Tullin 22 g §:n nojalla antamien määräysten rikkomisesta voitaisiin määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otettaisiin huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. Pykälän 1 momentista ehdotetaan poistettavan viittaus siihen, että Tullin antaman määräyksen rikkomiseen sovelletaan lisäksi tullilakia.

Alusliikennepalvelulain 22 a-c pykälissä säädetään Tullille annettavista ilmoituksista: aluksen saapumisilmoituksesta, aluksen lähtöilmoituksesta sekä aluksen vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävän lastin saapumisilmoituksesta ja lähtöilmoituksesta. Säännöksissä veloitetaan antamaan aluksesta ja sen lastista tietyissä tilanteissa tietoja merenkulun sähköistä ilmoitusjärjestelmää käyttämällä. Alusliikennepalvelulain 22 g §:ssä säädetään, että Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä 22 a ja 22 b §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään. Jotta ilmoitusvelvollisten vastuu tulisi korostetusti laissa painotetuksi, ehdotetaan, että kyseisissä laiminlyöntitapauksissa sanktiona voitaisiin käyttää sakon lisäksi virhemaksua. Säännös olisi yhdenmukainen tullilaissa olevan säännöksen kanssa.

33 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälän 1 momentti poistettaisiin. Pykälään lisättäisiin uusi siirtymäsäännös, jonka mukaan ennen lain voimaantuloa liikenne- ja viestintäministeriön 8 §:n no-

jalla tehdyt alusliikennepalvelua koskevat perustamispäätökset olisivat edelleen voimassa eli ei tarvitsisi tehdä uusia perustamispäätöksiä lain 8 §:n nojalla.

1.4 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

9 a §. *Alusliikennepalvelujen tarjoajan velvollisuus avustaa valvontaviranomaista.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 9 a §, jossa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelujen tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus pyydettyä avustaa valvontaviranomaista tämän lain mukaisessa tarkastustehtävässä antamalla sille tietoja ja muuta apua. Alusliikennepalvelujen tarjoajan antama apu olisi esimerkiksi poikkeamaraporttien välittämistä Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä tietojen välittämistä alusten suunnitelluista saapumisista, lähdöistä ja laituripaikoista. Alusliikennepalvelujen tarjoajalta pyydettyä apu voisi olla myös esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston määräämien korjausten jälkeinen radio- ja AIS-laitteiden testaus.

20 §. *Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksentekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen.* Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus 9 a §:ssä mainittuun alusliikennepalvelulaissa tarkoitettuun alusliikennepalvelujen tarjoajaan.

1.5 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

32 §. *Valvonta.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettulle alusliikennepalvelujen tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain mukaisessa tarkastustehtävässä.

1.6 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

I OSA

Yleistä

1 luku

Yleiset säännökset

2 §. *Määritelmät.* Pykälään lisättäisiin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun määritelmä. Se koskisi kaikkia liikennemuotoja, vaikka ainoastaan palveluntarjoajan tiedonhallintaa koskevat horisontaaliset säädökset sijoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain uuteen II A osaan. Tiedonhallintaa koskevat säännökset olisivat luvussa 2. Luvussa yksi annettaisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskevat säännökset. Lennonvarmistusta koskevat säännökset perustuvat pääosin EU-lainsäädäntöön, ja ne löytyvät yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 549/2004. Meriliikenteessä säännökset löytyvät alusliikennepalvelulaista (623/2005) ja rautatieliikenteessä rautatielaista (304/2011).

II A OSA

Liikenteen ohjaus ja hallinta

Liikenteen ohjauksen ja hallinnan merkitys on jo lähitulevaisuudessa kasvamassa toisenlaiseksi kuin nykyään. Ensi vaiheessa tämä näkyy siinä, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita

tarjoavasta toimijasta tulee yksi liikenteeseen liittyvän tiedon solmupisteistä. Tiedon merkitys liikennejärjestelmän ja liikenteen palveluiden kehityksessä on ylipäättään maailmalaaajuisesti merkittävä. Kaikki syntyvät uudet palvelut hyödyntävät merkittävässä määrin tietoa. Tätä kehitystä on pyritty tukemaan liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä ja toisessa vaiheessa.

Jatkossa liikenteen ohjauksen ja hallinnan merkitys kasvaa yhä siirryttäessä kohti automaattista liikennettä. Jo näköpiirissä on etäohjauksen tuleminen liikenteeseen. Esimerkiksi merenkulun puolella etäohjaukseen liittyviä kokeiluita ollaan suunnittelemassa eri puolilla maailmaa.

Nyt ehdotettavalla sääntelyllä pyritään jo ottamaan ensimmäisiä askeleita siihen suuntaan, että tällainen kehitys on mahdollista, ja että Suomi voisi olla myös tältä osin liikenteen digitalisaation kärkimaita maailmassa.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu on määritelty I osan 1 luvun 2 §:ssä niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Määritelmän mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla tarkoitetaan tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta, ja palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin. Nyt ehdotettavan osan 1 luku koskisi kuitenkin vain tieliikennettä. Sen sijaan ehdotettavan 2 luvun tietosääntely koskisi kaikkia liikennemuotoja.

1 luku. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

Tieliikenteessä ei nykytilassa tunneta liikenteenohjausta ja -hallintaa samantyyppisenä toimintona kuin muissa liikennemuodoissa. Tieliikennelain (267/1981) 4 §:ssä liikenteenohjauksella tarkoitetaan tilannetta, jossa tienkäyttäjä veloitetaan noudattamaan poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta, eli kyse on yksittäisestä poikkeustilanteesta.

Tässä luvussa annetaan siksi uudet säännökset tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä ja tarjoamisesta. Säännöksissä pyritään myös huomioimaan odotettavissa oleva liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun merkityksen kasvu. Kyseessä ovat silti minimitaso säännökset.

Muiden liikennemuotojen osalta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista on säännökset voimassa olevissa laeissa. Lisäksi on huomioitava, että ehdotetun 2 luvun säännökset koskevat myös muita liikennemuotoja. 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).

1 §. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestäminen.* Ehdotetussa pykälässä säädetäisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestämisestä. Valtion maantieverkon haltijana toimii Liikennevirasto. Maantielain (503/2005) 9 §:n mukaan liikenteen hallinta on osa tienpitoa. Ehdotettu säännös vastaa rautatielain (304/2011) 36 §:n 1 momenttia. Vastuu liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestämisestä on siis virastolla, mutta se voi antaa tehtävän käytännön suorittamisen yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan tehtäväksi. Palveluiden laatu ja tasapuolisuus varmistettaisiin osapuolten välisellä sopimuksella.

Tapa järjestää liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut on rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä suhteellisen kevyt. Ilmaliikenteessä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat nimeää

valtioneuvosto, ja alusliikennepalvelun osalta päätöksentekijänä toimisi alusliikennepalvelulaikiin (623/2005) sisällytettävän ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto.

Ehdotuksen mukaan Liikenneviraston tehtävänä olisi järjestää perustason liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaminen valtion maantieverkolla. Estettä ei kuitenkaan ole sille, että myös yksityisteiden ja katujen ylläpitäjät hankkivat liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita samoilta palveluntarjoajilta. Ne voivat niin halutessaan hankkia myös muita kuin perustason palveluita. Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin lisäksi, että Liikennevirasto voisi yhteistyössä kuntia ja yksityisteitä edustavien toimijoiden kanssa yhteensovittaa maanteillä, kaduilla ja yksityistiellä tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita. Tällaisella yhteistyöllä voitaisiin edistää yhtenäisten ratkaisujen käyttöä liikenteenohjauksessa eri teillä ja sitä kautta tieliikenteen ohjauksen selkeyttä sekä liikenneturvallisuutta.

2 §. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun liittyvät tehtävät.* Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä tehtäviä perustason liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluu tieliikenteessä. Kyse on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta olennaisista tehtävistä. Näiden perustason tehtävien lisäksi palveluntarjoaja voi tarjota erilaisia lisäpalveluita, kuten tulevaisuudessa esimerkiksi etäohjausta. Näitä palveluita voivat ostaa tien- ja kadunpitäjät, mutta myös yksittäisten liikennevälineiden omistajat, haltijat tai käyttäjät. Näistä lisäarvopalveluista ei ole tarpeen säätää laissa.

Ehdotetussa 1 momentissa tarkoitettussa tiedotustoiminnassa on kyse palveluista, joista monia tällä hetkellä viranomaiset tarjoavat. Esimerkiksi Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan viraston tehtäviin kuuluu huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään. Momentin 12 kohdan mukaan viraston tehtävänä on varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Säätöpalveluiden tuottamisesta säädetään puolestaan Ilmatieteen laitoksen tehtäväksi Ilmatieteen laitoksesta annetun lain (585/1967) 1 pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan. Pykälän 1 momentissa mainitut palvelut ovat kuitenkin myös sellaisia, joita tarjotaan myös yksityisinä palveluina. Ehdotettu sääntely ei vaikuta niiden toimintaan.

Ehdotuksen tavoitteena on kuitenkin, että palveluita kehitettäisiin jatkossa yhä laadukkaamiksi niin, että ne ovat muun muassa kattavampia ja reaaliaikaisempia. Jatkossa näiden palveluiden tarjoaminen tulee pääosin tapahtumaan avoimena datana 2 luvussa säädetyllä tavalla. Toistaiseksi kuitenkin tiedotustoimintaa voidaan hoitaa esimerkiksi liikennetiedottein, joita luetaan esimerkiksi radiossa.

Tieto, jota palveluntarjoaja antaa eri tahoille, voi vaihdella. Esimerkiksi olosuhdetieto, jota annetaan teiden kunnossapitäjille voi olla huomattavasti tarkempaa kuin yleisölle annettava tieto. Kaikkea tietoa ei edes voida antaa julkisuuteen. Esimerkkinä voivat olla tiedot, jotka liittyvät tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kuntoon ja käytettävyyteen. Tietojen luovuttamisesta eri tarkoituksiin säädetään jäljempänä 2 luvussa.

Tilannekuva sisältää staattisen ympäristön ja muuttuvat osiot digitaalisessa muodossa. Staattinen ympäristö sisältää peruselementteinä esimerkiksi laadukasta (3D) –karttakuvaa. Tavoitteena on, että palveluntarjoajan tulee kehittää tilannekuvaa niin, että sen avulla voidaan muun muassa palvella automatisoituvaa liikennettä. Automaattisissa ajoneuvoissa on huomattava määrä erilaisia sensoreita, joiden avulla auto pystyy tekemään tarvittavia ohjaustoimia. Automaation ohella kuitenkin kehittyvät jatkuvasti teknologiat ja menetelmät, joiden avulla liikennevälineet pystyvät kommunikoimaan toistensa ja liikenneinfrastruktuurin kanssa. Ajantasai-

nen ja laadukas tilannekuva varmistaa automaattiliikenteen turvallisuutta. Tilannekuvan säilyttämisestä säädetään jäljempänä 5 §:ssä.

Ilmoitus- ja tiedotuspalvelu perustuu tienkäyttäjien vapaaehtoiisiin ilmoituksiin erilaisista häiriötilanteista. Myös tällaiset ilmoitusmenettelyt ovat parhaillaan kehittymässä. Esimerkiksi Lapissa kehitetään ns. Porokello –palvelua, jonka avulla tienkäyttäjät voivat jakaa tietoa vaaratilanteita aiheuttavista poroista teillä ja niiden läheisyydessä. Ilmoittaminen tapahtuu usein mobiililaitteiden välityksellä.

Liikenteen sujuvuus- ja vilkkaustiedot ovat määrällisiä tietoja esimerkiksi keskimääräisistä kahden pisteen välillä olevista matka-ajoista tai liikennemääristä. Niistä ei käy ilmi esimerkiksi liikennevälineiden tunnistetietoja.

Sää- ja olosuhdetiedoilla voidaan tarkoittaa esimerkiksi eri tieosuuksilla vallitsevaa liukkaita tai lumisadetta, joka vaikeuttaa liikennettä. Jatkossa myös nämä palvelut muuttunevat yhä tarkemmiksi ja yksityiskohtaisemmiksi, jolloin myös varoitukset voidaan kohdistaa hyvinkin tarkoilta tieosuuksille.

Pykälän 2 momentissa ehdotettavat liikenteen järjestelyä koskevat säännökset olisivat uusia. Jo nykyisin voidaan esimerkiksi sulkea tunneli väliaikaisesti käytöstä, mutta kaikilta osin vastaavia tehtäviä ei ole nykytilassa olemassa. Säännösten avulla pyritään valmistautumaan tilanteeseen, jossa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun merkitys kasvaa siirryttäessä kohti automaattiliikennettä. On huomattava, että säännökset eivät tarkoita etäohjausta. Sitä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi tarjota lisäarvopalveluna palvelua tarvitsevan pyynnöstä. Kysymys on sen sijaan tilapäisistä toimista, jotka ovat tarpeellisia liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi. Toimenpiteet tehdään viranomaisen antaman ohjeistuksen mukaisesti. Tällaiset toimet tapahtuvat jo nykyään pitkälti automaattisesti, mutta jatkossa automaation määrä kasvaa edelleen.

Ehdotettu 3 momentti kuvastaa sitä, että palveluntarjoajalla ei ole harkintavaltaa liikenteen järjestelyä tehdessään, vaan toimet tapahtuvat viranomaisen etukäteen antamien määräysten mukaisesti. Myös jälkikäteen toimenpiteen määräystenmukaisuuden erityinen tarkastelu on mahdollista. Tilapäiselle toimenpiteelle on 2 momentissa asetettu vuorokauden raja, sen ylityksessä päätöksen toimenpiteen jatkamisesta tekee Liikennevirasto.

3 §. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset. Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momentti vastaavat liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa säädetyn IV osan 4 luvun 4 §:n 1 ja 2 momenttia.

Ehdotetun 3 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalta edellytetäisiin toimintakäsikirjan pitämistä. Muista liikennemuodoista ilmailussa ja raideliikenteessä edellytetään palveluntarjoajalta turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Alusliikennepalvelun tarjoajalta puolestaan edellytetään toimintakäsikirjaa. Jälkimmäistä on pidettävä riittävänä myös tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan osalta.

Pykälän 4 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi huolehdittava henkilökuntansa ammattitaidosta. Muista liikennemuodoista ilmailussa ja alusliikennepalvelun tarjonnassa edellytetään henkilöstöltä ammattipätevyys suorittamista ja osoittamista. Rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun osalta ammattipätevyys sääntelemisestä luovuttiin liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen yhteydessä tehdyssä kelpoisuussääntelyn uudistuksessa. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskeva sääntely on koko-

naan uutta, ja se halutaan ainakin toistaiseksi pitää varsin kevyenä, jotta ei synnytetäisi turhaa hallinnollista taakkaa.

Ehdotetussa 5 momentissa säädettäisiin rikosoikeudellisesta vastuusta.

4 §. *Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.* Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tulisi varmistaa, että sen toiminta jatkuisi mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa. Näitä ovat esimerkiksi poikkeukselliset sää- tai keliolosuhteet, jotka vaikeuttavat merkittävästi tieliikennettä. Säännös vastaa muiden liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluiden osalta säädettyä, muun muassa alusliikennepalvelulakiin ehdotettavaa 19 a §:ää.

5 §. *Tietoturva.* Tietoturvan merkitys korostuu, kun liikennevälineet ja liikenneinfrastruktuuri ovat kasvavasti riippuvaisia viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien luotettavasta toiminnasta. Myös liikenteen ohjaus ja hallinta tapahtuu jatkossa viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien välityksellä. Liikenteen ohjauksella on merkittävä rooli koko liikennejärjestelmän toiminnan ja turvallisuuden takia. Tämän johdosta liikenteen ohjausta on pidettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2016/1148 toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa (verkko- ja tietoturvadirektiivi) tarkoitettuna yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisenä palveluna.

Verkko- ja tietoturvadirektiivin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä sisällöltään vastaava säännös ehdotetaan sisällytettäväksi muiden liikennemuotojen osalta lennonvarmistuspalvelun tarjoajaa koskien ilmailulakiin, valtion rataverkon haltijaa ja liikenteenohjauspalvelun tarjoajaa koskien rautatielakiin sekä alusliikennepalvelun tarjoajaa koskien alusliikennepalvelulakiin. Tieliikenteen osalta säännös ehdotetaan annettavaksi tässä yhteydessä.

Pykälän 1 momentin mukaisilla viestintäverkoilla tarkoitettaisiin tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 3 §:n 39 kohdassa tarkoitettuja viestintäverkkoja. Tietojärjestelmät voivat koostua esimerkiksi tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 25 kohdassa tarkoitetuista telepäätelaitteista taikka tiedoista, joita näissä järjestelmissä säilytetään, käsitellään, haetaan tai siirretään. Pykälässä tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä olisivat ensisijaisesti yksityiset viestintäverkot ja tietojärjestelmät, joita hallinnoi palveluntarjoajan oma tietotekninen henkilöstö tai joiden tietoturvahallinto on ulkoistettu. Ehdotetun 1 momentin mukainen riskienhallintavelvoite koskisi vain viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä, jotka olisivat liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviä. Liikenneturvallisuuden kannalta merkittävänä olisi ainakin pidettävä järjestelmiä, jotka ovat palvelun tarjonnan jatkuvuuden kannalta keskeisiä tai joihin kohdistuvat häiriöt voisivat aiheuttaa riskin tieliikenteen turvallisuudelle.

Riskienhallinnalla tarkoitettaisiin asianmukaisia organisatorisia ja teknisiä toimenpiteitä, joilla varmistettaisiin viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien kyky suojautua tietyllä varmuudella toimilta, jotka vaarantavat tallennettujen tai siirrettyjen tai käsiteltyjen tietojen taikka muiden kyseisissä järjestelmissä tarjottujen tai niiden välityksellä saatavilla olevien palvelujen saataavuuden, aitouden, eheyden tai luottamuksellisuuden. Riskienhallinnan tulisi sisältää asianmukaiset toimenpiteet, joilla ehkäistään ja minimoidaan palvelujen tarjoamisessa käytettyjen järjestelmien tietoturvallisuuteen liittyvien häiriöiden vaikutus palvelujen jatkuvuuteen. Riskienhallintaan kuuluvia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi turvallisuussuunnitelmien laatiminen, testaaminen käytännössä tai auditoiminen, tiedon suojaus- ja salaustuotteiden käyttö sekä tiettyjen tunnettujen tietoturvallisuusstandardien, kuten ISO/IEC 27001:2013 -standardin,

noudattaminen. Riskillä tarkoitettaisiin mitä tahansa kohtuullisesti tunnistettavissa olevaa tilannetta tai tapahtumaa, joka saattaa vaikuttaa haitallisesti viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien turvallisuuteen. Riskienhallinnan tulisi olla todennettavassa muodossa. Dokumentoinnin tavoite on edistää riskien johdonmukaista hallintaa ja toimijan tietoisia ratkaisuja siitä, miten riskien hallitsemiseen tarvittavat toimet mitoitetaan. Dokumentointi mahdollistaisi myös sen, että viranomainen voi tarvittaessa jälkikäteen arvioida pykälän velvoitteiden noudattamista. Dokumentointi voisi tarkoittaa esimerkiksi kirjallisessa muodossa laadittavien riskiarvioiden, turvallisuusohjeiden tai toimintasuunnitelmien laadintaa taikka todistuksia turvallisuustarkastusten suorittamisesta. Dokumentointi voitaisiin ottaa osaksi muita turvallisuusriskienhallintaa tai varautumista koskevia suunnitelmia

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvoitteesta ilmoittaa tietoturvallisuuteen liittyvästä merkittävästä häiriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tietoturvallisuuteen liittyvällä häiriöllä tarkoitettaisiin mitä tahansa tapahtumaa, joka tosiasiaassa vaikuttaa haitallisesti kyseessä olevien järjestelmien turvallisuuteen. Määritelmä vastaisi verkko- ja tietoturvadirektiivin mukaista poikkeaman määritelmää. Merkittävänä olisi pidettävä häiriötä, joka voisi aiheuttaa liikenneturvallisuudelle riskin. Poikkeaman merkittävyyden määrittämiseksi olisi otettava huomioon erityisesti niiden käyttäjien lukumäärä, joihin häiriö vaikuttaa, poikkeaman häiriön kesto sekä maantieteellinen levinneisyys. Järjestelmillä tarkoitettaisiin 1 momentissa tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta velvoittaa palvelun tarjoaja tiedottamaan tapahtumasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse. Liikenteen turvallisuusviraston on ennen tiedottamista varattava palvelun tarjoajalle tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi ensisijaisesti pyrkiä antamaan palvelun tarjoajalle mahdollisuus itse tiedottaa asiasta.

Pykälän 4 momentissa ehdotettaisiin velvoitetta Liikenteen turvallisuusvirastolle arvioida koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltiota ja ilmoittaa tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille. Tarkoituksena olisi varmistaa, että silloin kun häiriöllä on rajat ylittäviä vaikutuksia Euroopan unionissa ja Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että häiriöstä olisi tarpeen kertoa toiselle jäsenvaltiolle, jäsenvaltiot, joita häiriö koskee, saisivat häiriöstä tiedon.

Ehdotettu 5 momentti liittyy 2 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tilannekuvaan. Esimerkiksi alusliikennepalvelun osalta vastaava tallenteiden säilytysaika on 30 vrk. Tieliikenteessä tapahtumia on todella paljon, joten 14 vuorokautta pidempi säilytysaikavelvoite olisi turhan raskas.

6 §. Poikkeamailmoitukset. Tässä laissa tarpeet lähtevät liikenneturvallisuudesta ja liikenteen sujuvuudesta. Silti kyse on toiminnosta, joka tukee monelta osin viranomaisten toimintaa, ja jota vastaavasti viranomaisten toiminta voi tukea. Tämä pykälä koskee yksittäisiä tilanteita. Pykälässä on mainittu myös liikenneturvallisuus, mutta sitä koskevaa tiedonvaihtoa säännelään pääasiassa seuraavassa 2 luvussa. Ehdotetussa pykälässä tarkoituksena on kiinnittää huomiota siihen, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tietoon tullut seikka voi olla olennainen välittää toiselle toimijalle vaaran tai vahingon estämiseksi tai minimoimiseksi. Myös palveluntarjoajan omista, erityisesti liikenteen järjestelyyn liittyvistä toimista voi olla tarpeen erikseen informoida muita toimijoita, joiden tehtäviin toimenpide voi vaikuttaa, kuten 2 momentissa todetaan. Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikennevirastolle mahdollisuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusvelvollisuuteen liittyen.

7 §. Tieliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen. Myös tämä pykälä kuvastaa sitä, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tarpeen toimia kiinteässä yh-

teistyössä sellaisten viranomaisten kanssa, joiden toiminta tukee palveluntarjoajan tehtävää liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamisessa. Esimerkiksi tieto onnettomuuden tapahtuminen saattaa haitata muuta liikennettä voimakkaastikin, ja siitä voi myös aiheutua lisää vaaratilanteita. Tieto onnettomuuden tapahtumisesta saapuneen usein ensimmäisenä hätäkeskukseen, ja on etenkin tulevaisuuden liikenteen ohjauksen kannalta tärkeää, että tieto siirtyy nopeasti myös liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle. Tämä saattaa joutua tekemään esimerkiksi 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuja liikenteen järjestelyn toimenpiteitä. Vastaavasti voi olla myös tilanteita, että tieto onnettomuudesta saapuukin ensimmäiseksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle, jolloin on erittäin tärkeää, että tieto siirtyy Hätäkeskuslaitokselle tai muulle pelastusviranomaiselle 6 §:n mukaisesti. Tavoitteena on, että tietojen vaihtaminen tapahtuu automaattisesti tietojärjestelmien avulla, eli manuaalista työtä ei tarvittaisi.

8 §. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan avustaminen. Viranomaisilta saatava apu liittyy sanamuodon mukaisesti laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseen, eli tieliikenteen osalta 2 §:ssä tarkoitettuihin tehtäviin. Pääsääntöisesti esimerkiksi 2 §:n 2 momentissa tarkoitettujen liikenteen järjestelyyn liittyvät tehtävät hoidetaan automaattisesti viestintäverkkojen avulla. Viranomaisilta saatava apu liittyy poikkeuksellisiin tilanteisiin, ja sen tarve ilmenee ainoastaan harvoin. Lainsäädännön avulla on kuitenkin tarpeen mahdollistaa tällaisen avun saaminen, sillä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisen tehtävän hoitaminen liittyy liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseen, ja näiden onnistunut hoitaminen vaikuttaa myös apua antavien viranomaisten omien tehtävien hoitamiseen positiivisesti.

Koska virka-apukäsite kattaa vain avun viranomaiselta toiselle, pykälässä käytettäisiin virkaavun sijasta termiä avustaminen. Viranomaisilla pykälässä tarkoitetaan esimerkiksi liikenne-, ympäristö-, ja poliisiviranomaisia sekä pelastuslaitosta. Säännös vastaa alusliikennepalvelulain muutettavaa 24 §:ää.

2 luku

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

Tähän lukuun sisältyvä tietosäntely koskee kaikkia liikennemuotoja. Se on uutta sääntelyä, jolla ei ole varsinaista vastinetta voimassa olevissa sektorilaeissa. Kyseisissä laeissa tällä hetkellä oleva tiedonhallintaa koskeva sääntely on varsin pistemäistä.

Ehdotettu sääntely pyrkii mahdollistamaan tulevan kehityksen, jossa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja on merkittävä liikenteeseen liittyvän tiedon solmupiste. Ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja hoitaa lakisääteisiä tehtäviä, joilla pyritään varmistamaan liikenneturvallisuus ja liikenteen hyvä sujuminen. Se tarvitsee tehtävänsä tehokkaaksi hoitamiseksi merkittävän määrän tietoa eri toimijoilta. Vastapainoksi sen on myös annettava ulospäin merkittävällä tavalla liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan hyödyttävää tietoa. Edelleen sääntelyssä pyritään luomaan eri toimijoille tasapuoliset toiminnan mahdollisuudet, sekä mahdollistamaan uusien liiketoimintamallien ja uusien palveluiden syntyminen, samalla kun salassa pidettävän tiedon sekä henkilötietojen suoja varmistetaan.

1 §. Tiedonsaantioikeudet viranomaisilta. Pykälässä säädettäisiin viranomaisten ja muiden lakisääteistä tehtävää tekevien oikeudesta luovuttaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle tietoja salassapitosäännösten estämättä. Ilmaliikenteessä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat nimeää valtioneuvosto, ja aluspalvelun osalta päätöksentekijänä toimisi alusliikennepalvelulakiin (623/2005) sisällytettävän ehdotuksen mukaan Liikenteen turvalli-

suusvirasto. Rautatie- ja tieliikenteessä Liikenneviraston tilaamasta palvelusta olisi sopimus. Vaikka tietoja säännöksen nojalla luovutettaisiin myös julkisille tai yksityisille palveluntarjoajille, on tietojen saajien piiri kuitenkin rajoitettu ja hyvin tiedossa oleva. On myös huomattava, että säännöksen mukaan tietojen luovuttamiseen on oikeus, joten kuten tavallisestikin, päätöksen tiedon luovuttamisesta tekee aina luovuttava viranomainen. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävät liittyvät liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseen. Sellaisesta mahdollisesta tietojen luovuttamisesta, joka liittyy esimerkiksi maanpuolustuksellisiin tavoitteisiin tai aluevalvontaan, säädetään muualla laissa, kuten esimerkiksi alusliikennepalvelulaissa. Säännös koskee erityisesti salassa pidettävän tiedon luovuttamista, ja on erityislaki suhteessa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin. Säännös olisi luonteeltaan täydentävä, sillä eri liikennemuotoja koskevissa laeissa on saatettu säännellä pistemäisistä tiedonsaantioikeuksista.

Ehdotetussa 1 momentissa ei rajata tarkemmin luovutettavia tietoja, vaan kyse on välttämättömyysedellytyksestä. Sen perusteella liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle voidaan luovuttaa esimerkiksi tilannekuvan muodostamiseen tarvittavia tietoja, mukaan lukien tietoja viranomaisten liikennevälineiden sijainnista. Sen sijaan tietojen eteenpäin luovuttaminen on rajoitettu siten, että luovuttava viranomainen voi aina kieltää antamansa tiedon edelleen luovuttamisen. On kuitenkin huomattava, että tietoa voidaan myös käyttää tavalla, joka edistää liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamista, mutta ei paljasta luovutettua tietoa. Tällöin esimerkiksi lisäarvopalveluna tarjottava etäohjaus voi hyödyntää esimerkiksi tietoa viranomaisen liikennevälineen sijainnista ohjaamalla etäohjauksessa olevan liikennevälineen väistämään turvallisesti. Tieto voidaan myös joissakin tilanteissa yhdistää muuhun tietomassaan niin, että siitä on mahdotonta erottaa yksittäistä tietoa. Tällöin on kuitenkin kyse tiedon luovuttamisesta, ja siitä on erikseen sovittava.

Säännöksen nojalla tietoja luovuttavat myös väyläverkkoja hallinnoivat valtion ja kuntien viranomaiset. Tietoja tarvitaan muun muassa väylien kunnossapito- ja rakennustyömaista.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin tietojen luovutustavasta. Liikenteen palveluista annetun lain toista vaihetta koskevassa hallituksen esityksessä (HE 145/2017 vp) on luovuttu aikaisemmin käytetyn teknisen käyttöyhteyden määritelmästä. Tämä johtuu siitä, että aikojen kuluessa teknisellä käyttöyhteydellä on voitu tarkoittaa hyvin erilaisia asioita, eikä niiden avulla ole pystytty rakentamaan yhteentoimivuutta viranomaisten tai viranomaisten ja lakisääteistä tehtävää hoitavien välille. Liikennejärjestelmässä pyritään rakentamaan hajautettu yhteentoinniva tietoinfrastruktuuri, jossa yhteentoimivuus mahdollistetaan ohjelmointirajapintojen (API) avulla. Rajapinta voi olla avoin tai suljettu, mutta avoinkaan rajapinta ei tarkoita sitä, että tiedon tarvitsisi olla avoimesti kaikkien saatavilla.

Säännöksessä viranomaisen edellytetään luovuttavan tiedot sinänsä maksutta. Koska suurin osa tiedonvaihdosta tulee tapahtumaan automaattisesti, ei tietojen käsittelyn rajapinnan rakentamisen jälkeen pitäisi aiheuttaa suuria kustannuksia.

Ehdotetussa 3 momentissa todettaisiin, että palveluntarjoajalla olisi oikeus käyttää toisen liikennemuodon tarpeisiin saamaansa tietoa myös toisen liikennemuodon liikenteen ohjauksessa ja hallinnassa. Vaikka palveluiden tarjonnasta säädetään liikennemuotokohtaisesti, on mahdollista, että sama toimija tarjoaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita useassa eri liikennemuodossa. Tällöin ei ole syytä estää sitä, että palveluntarjoaja voisi käyttää esimerkiksi lennonvarmistusta varten saamaansa tietoa tilanteessa, jossa olisi tarpeen esimerkiksi tehdä tieliikenteen järjestelyä 2 §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla. Kyse voisi olla esimerkiksi tiellä olevalle hätälaskupaikalle laskeutuvasta ilma-aluksesta.

2 §. Muu tiedonsaantioikeus. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan oikeudesta saada tietoja yksityisiltä toimijoilta. Säännös koskee tietoja, joita toimijalla muutoinkin on, eli sen johdosta ei tarvitse uutta tietoa tuottaa. Esimerkiksi liikennevälineiden sijaintia koskevia tietoja on annettava vain, jos sitä on olemassa. Pykälän 1 momentin johdantolause rajaa tiedot, joita toimijoiden tarvitsee toimittaa.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada väylien kunnossapitoa sekä rakennustyömaita koskevia tietoja myös väylänpitäjinä toimivilta viranomaisilta. Kuitenkin esimerkiksi kunnostustyön vaikutukset liikenteen sujuvuuteen voivat vaihdella päiväkohtaisesti. Siksi olisi tärkeää, että tällainen tieto tulisi nykyistä tehokkaammin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle esimerkiksi vaihtoehtoisten reittien käytön lisäämiseksi.

Automaation lisääntyessä ja liikennevälineiden keskinäisen sekä liikennevälineiden ja liikenneinfrastruktuurin välisen viestinnän lisääntyessä myös viestintäverkkojen häiriöihin liittyvien tietojen olisi saavutettava liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat tehokkaasti. Tästä syystä viestintäverkon ylläpitäjille säädettäisiin velvollisuus luovuttaa ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle tietoja viestintäverkon häiriöistä jos ne olisivat välttämättömiä liikenteen tilannekuvan muodostamiseksi tai jos ne muuten liittyisivät liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Tällaista tietoa voisi olla esimerkiksi tieto häiriön laajuudesta tai kestosta sekä arvio häiriön vaikutuksesta liikenteen turvallisuuteen tai sujuvuuteen. Viestintäverkko on määritelty tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 1 momentin 39 kohdassa. Viestintäverkon ylläpitäjällä tarkoitetaan tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 1 momentin 27 kohdassa tarkoitettua teleyritystä tai muuta toimijaa, joka ylläpitää liikenneinfrastruktuuriin liittyvää viestintäverkkoa.

Ilma-alusten ja alusten sijaintitiedot ovat julkisesti saatavilla jo nykyään. Junien sijaintitiedot eivät ole, mutta tällaisen tiedon tarve esimerkiksi tasoristeysonnnettomuuksien estämiseksi olisi ilmeinen.

Muu toimija voi olla esimerkiksi rakennustyömaalla käytetyn nostokurjen operaattori. Tieto tilapäisistä korkeista esteistä saattaa olla tarpeen esimerkiksi miehittämättömien ilma-alusten liikenteen ja sen ohjaamisen lisääntyessä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan tiedot voisivat sisältää sellaisiakin tietoja, joita luovuttava taho pitää liikesalaisina, jos se olisi välttämätöntä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisten tehtävien hoitamisen kannalta. On kuitenkin huomattava, että mitä tahansa yrityksen tietoa ei tarvitse luovuttaa, vaan kyse on edelleen 1 momentissa rajatuista tiedoista. Näihin liittyy vain rajallisesti liike- tai ammattisalaisiksi katsottavaa tietoa, ja pääsääntöisesti luovutettavasta tiedosta voitaneen kuitenkin poistaa salassa pidettävistä elementit. Mikäli luovuttava taho katsoo, että tiedoissa on salassa pidettäviä elementtejä, on tiedon edelleen luovuttamista voimakkaasti rajoitettu.

Ehdotetussa 3 momentissa pyritään jälleen edistämään liikenteen hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin syntymistä. Myös yksityisten toimijoiden välillä pyritään siirtymään pääsääntöisesti rajapintojen kautta tapahtuvaan tietojen vaihtoon. Momentin jälkimmäinen virke vastaa liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädettyä III osan 2 luvun 4 §:n 1 momenttia, ja sillä tarkoitetaan tässä samoja asioita. Rajapinnan käyttöön voi siis liittyä myös maksuja, eli pykälä ei edellytä tietojen toimittamisen maksuttomuutta. Kysymys on pääsääntöisesti yksityisten yritysten tai yhteisöjen välisestä suhteesta, ja terveen liiketoiminnan syntyminen edellyttää yleensä sitä, että hyödykkeen luovuttamisella on hinta. Maksujen on kuitenkin säännöksen mukaan oltava muun muassa kohtuullisia.

Ehdotettu 4 momentti vastaa edellä olevaa 1 §:n 3 momenttia.

3 §. Tietojen luovuttaminen avoimena datana. Ehdotetussa 1 momentissa kyse on reaaliaikaisesta tiedosta, joka annetaan koneluettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta. Tämä on tietoa, joka hyödyttää merkittäväällä tavalla koko liikennejärjestelmää. Pääosa tästä tiedosta julkaistaan jo nykyään avoimena datana Liikenneviraston toimesta. Esimerkiksi tieliikenteessä mittaustietoina julkaistaan LAM-tietoja. Osa tiedoista ei kuitenkaan ole vielä reaaliaikaista, ja tiedon laatua saattaa olla muutoinkin tarve kehittää.

Lisäksi tietojen laatu ja määrä saattavat vaihdella eri liikennemuotojen välillä. Esimerkiksi alusten ja ilma-alusten sijainti on jo nykyään avoimesti saatavilla tavalla, josta käyvät ilmi myös niiden tunnistetiedot. Sen sijaan junien sijaintitiedot eivät ole saatavilla, vaikka tieto on olemassa. Niiden osalta saataville olisi syytä saada vähintään tasoristeyksiä lähestyvien junien tiedot. Niistä ei kuitenkaan tarvitsisi käydä ilmi tarkempia tunnistetietoja, eikä välttämättä edes sitä, onko kyse henkilö- vai tavaraliikenteen junasta. Tieliikenteestä sijaintitietoa ei lainkaan ole. Säännöksen nojalla ei saa myöskään ilmaista viranomaisten salassa pidettävää tietoa, ellei tiedon luovuttanut viranomaisena anna lupaa, kuten edellä 1 §:ssä säädetään.

Myös ehdotetussa 3 momentissa tarkoitetut tiedot ovat nykyäänkin pääsääntöisesti avointa dataa, ja julkaisijana on toiminut Liikennevirasto. Esimerkiksi 1 kohdassa tarkoitetut sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot julkaistaan tieliikenteen osalta edelliseltä päivältä sekä keskimääräiset tiedot 12 edeltävältä viikolta.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin maksuista. Avattava tieto on avoimen datan periaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti raakadataa. Tiedon avaaminen avoimesta rajapinnasta vapaasti hyödynnettäväksi merkitsee sitä, että kolmas osapuoli voi hyödyntää tietoa rakentaessaan kehittyneitä tietopalveluita tai muita palveluita. Rajapinnan käyttöön voi kuitenkin yhtenä ehtona liittyä myös maksuja, mutta niiden on oltava kohtuullisia. Tiedot on kuitenkin avattava maksutta, siltä osin kuin tästä on sovittu Liikenneviraston kanssa tehtävässä sopimuksessa. Viranomaisilta ja etenkin liikenteen viranomaisilta saatavat tiedot ovat merkittävä tietojen lähde, ja siltä osin kuin on kyse yhteiskunnan kustantaman tiedon saamisesta, on myös sen avaamisen syytä tapahtua maksutta. Mikään ei luonnollisestikaan estä sitä, että myös tiedon avannut liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja käyttää 1 ja 3 momentissa tarkoitettua tietoa kehittyneiden tietopalveluiden tarjoamiseksi. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saattaa joutua jalostamaan dataa, jotta se saa tuotettua esimerkiksi 1 momentissa tarkoitettuja tietoja tai tehtyjä tilastoja. Jos palveluntarjoaja jalostaa tietoa, se voi ottaa siitä maksun liiketaloudellisin perustein.

4 §. Tietojen luovuttaminen viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville. Ehdotettu 1 momentti vastaa säädöstekniikaltaan liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä ja toisessa vaiheessa noudatettua yksinkertaista sääntelytapaa. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on luovutettava tietoa viranomaisille riippumatta siitä, onko kyseessä liike- tai ammattisalaisuuden piiriin kuuluva tieto. Tiedot on luovutettava maksutta.

5 §. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen yhteentoimivuus. Kuten aikaisemmin on todettu, liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjontaa säädellään eri laeissa siten, että palveluntarjoajia on rajallinen määrä, ja ne ovat hyvin tiedossa. Palveluntarjoajia voi kuitenkin olla useita, ja myös niiden osalta kyse on palvelumarkkinan synnyttämisestä ja sen toimivuuden varmistamisesta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tehtävänä on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen, mikä edellyttää sitä, että tietokatveja ei saa syntyä myöskään ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien välille. Toimijoiden kannalta on niin ikään tärkeää, että niiden ei tarvitse toimittaa samaa tietoa useaan kertaan, vaan järjestelmässä on voitava luottaa tietojen tarvittavaan liikkumiseen.

On kuitenkin huomattava, että viranomainen voi halutessaan rajoittaa jonkin tiedon saamisen vain yhden tai muutaman palveluntarjoajan piiriin.

Ehdotettu 2 momentti vastaa liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädettyä III osan 2 luvun 5 §:n säännöstä, joka koskee palveluiden ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuutta.

6 §. *Tietojen käyttäminen lisäarvopalveluita tarjottaessa.* Lisäarvopalveluissa voi olla kyse esimerkiksi etäohjauksesta tai optimaaliselle reitille opastavasta palvelusta tai vaikkapa palvelusta, joka kertoo että liikenneruuhkan tai muun esteen johdosta olisi hyvä hetki pitää tauko. Tietoa saa toisin sanoen hyödyntää palvelua tarjottaessa, mutta sen tarjoamisen yhteydessä ei saa luovuttaa tietoa eteenpäin muutoin kuin edellä tässä luvussa on säädetty. Sama tieto on lähtökohtaisesti 5 §:n nojalla kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien käytössä, joten vaara määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä on pyritty minimoimaan. Säännöksessä kuitenkin todettaisiin myös, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa käyttää liikesalaista tietoa esimerkiksi kilpaillakseen tiedon luovuttaneen toimijan kanssa.

1.7 Laki luotsauslain muuttamisesta

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 6 kohdassa muutettaisiin VTS-viranomainen alusliikennepalvelujen tarjoajaksi. Alusliikennepalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa.

4 d §. *Toimintakäsikirja.* Pykälän 1 momentin 3 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

18 §. *Valvonta.* Pykälän 3, 4 ja 5 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalveluntarjoajaksi.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 6 kohdassa alusliikennepalvelujen tarjoajalla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa.

4 d §. *Toimintakäsikirja.* Pykälän 1 momentin 3 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

18 §. *Valvonta.* Pykälän 3,4 ja 5 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalveluntarjoajaksi.

1.8 Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

1 luku

Yleiset säännökset

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 47 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi ja sillä määriteltäisiin tarkoitettavan alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua. Kohtaa muutettaisiin siten, että se vastaa alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohtaa.

2 a luku

Öljylastin siirto aluksesta toiseen

1 §. *STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet* . Pykälän 2 momentissa VTS-palveluntarjoaja muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

3 §. *Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta*. Pykälän 1 ja 4 momenteissa VTS-palveluntarjoaja muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §. *Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*. Pykälän 1 ja 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

2 §. *Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*. Pykälän 1 ja 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

1.9 Laki meripelastuslain muuttamisesta

4 §. *Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat*. Pykälän 2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että Liikenneviraston, joka vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetun alusliikennepalvelun järjestämisestä, tulisi toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä ja toimeenpanna Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana sekä osallistua etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelua ylläpitäisi tulevaisuudessa Liikenneviraston sijaan alusliikennepalvelujen tarjoaja. Käytännössä tilannekuvan tuottamisesta ja Rajavartiolaitoksen tekemien päätösten toteuttamisesta vastaisi alusliikennepalvelujen tarjoaja. Liikenneviraston tulisi kuitenkin valvoa, että alusliikennepalvelujen tarjoaja tuottaisi ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä Rajavartiolaitokselle ja, että alusliikennepalvelujen tarjoaja toimeenpanisi Rajavartiolaitoksen tekemät alusliikennettä koskevat päätökset. Alusliikennepalvelujen tarjoajan velvollisuuksista säädettäisiin tarkemmin pykälän 3 momentissa.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen johdosta olisi tarpeen säätää lain tasolla tarkemmin alusliikennepalveluiden tarjoajan velvollisuuksista meripelastustoimessa. Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin alusliikennepalvelulaissa tarkoitettu alusliikennepalveluiden tarjoaja osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa. Valmiuden ylläpidolla tarkoitettaisiin sekä valmiussuunnittelua että harjoitustoimintaa. Lisäksi sanamuotoa täsmennettäisiin siten, että yhteistoiminnan sisällöstä voitaisiin sopia tarkemmin ja sopiminen ei näin ollen olisi edellytys velvollisuudelle osallistua tehtäviin.

11 a §. *Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen*. Pykälän 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi. Pykälän 2 momentin mukaan alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla VTS-alueella meripelastusjohtajan tekemän päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämisestä toimeenpanisi alusliikennepalvelujen tarjoaja. Asiaa koskeva säännös

on myös alusliikennepalvelulain 17 §:ssä. Päätöstä toimeenpannessaan alusliikennepalvelujen tarjoaja toimisi meripelastusjohtajan antamien ohjeiden ja käskyjen mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa ilmailulaitos muutettaisiin ilmaliikennepalveluiden tarjoajaksi.

14 §. *Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta sekä alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta.* Pykälän 1 momentissa Ilmailulaitos muutettaisiin ilmaliikennepalveluiden tarjoajaksi. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada momentissa säädetyt tiedot myös alusliikennepalvelujen tarjoajalta sekä oikeus luovuttaa tietoja alusliikennepalvelujen tarjoajalle. Vastaava muutos ehdotetaan tehtäväksi myös pykälän otsikkoon.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 7 a kohta, jossa säädettäisiin, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada tietoja Liikennevirastolta koskien ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä.

Pykälän 2 momentin 8 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta ilma-alusliikennettä koskevia tietoja.

24 §. *Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset.* Pykälään ehdotetaan lisättävän, että Liikennevirasto järjestää merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivisen ylläpidon itse tai hankkii sen alusliikennepalvelulaissa tarkoitetulta alusliikennepalvelujen tarjoajalta.

Voimassa olevan pykälän mukaan Rajavartiolaitos vastaa meripelastuksen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Vaaratilanteiden radioviestintään kuuluu hätäkanavien kuuntelu ja radioliikenteen seuranta, hätäkutsuihin vastaaminen, etsintä- ja pelastusyksiköiden hälyttäminen sekä etsintä- ja pelastusoperaatioiden aikaisen radioliikenteen johtaminen. Meripelastuksen vaaratilanteiden radioviestintä hoidetaan yleisten radioliikenneohjeiden ja merenkulun maailmanlaajuisen merihätä- ja turvallisuusjärjestelmän (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) määräysten mukaisena hätä- ja pikaliikenteenä VHF- tai MF-hätä- ja turvallisuuskutsutaajuuksilla.

Liikennevirasto vastaisi pykälän mukaan muusta merenkulun turvallisuusradioviestinnästä, johon kuuluvat erityisesti merenkulun turvallisuustiedotteiden välittäminen ja varoitussanomaliikenne. Liikennevirasto voisi kuitenkin hankkia kyseisen turvallisuusradioviestinnän alusliikennepalvelulaissa tarkoitetulta alusliikennepalvelujen tarjoajalta. Alusliikennepalvelujen tarjoajalla olisi käytössään ajantasainen tieto meriliikenteestä ja mahdollisista vaaratilanteista, minkä vuoksi Liikennevirastolla olisi tarkoituksenmukaista olla mahdollisuus antaa merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivinen ylläpito alusliikennepalvelujen tarjoajalle.

Käytännössä tehtävät on jaettaisiin edelleen siten, että radioliikenteen seuranta ja vaaratilanteiden edellyttämät toimenpiteet hoidetaan ensisijaisesti meripelastuskeskuksessa ja -lohkokeskuksissa. Liikenneviraston tai alusliikennepalvelujen tarjoajan ylläpitämä Turku Radio huolehtii merenkulun muusta turvallisuusradioviestinnästä ja varmentaa toimenpiteet hätäliikenteen osalta. Sekä vaaratilanteiden radioviestinnässä että muussa merenkulun turvallisuusradioviestinnässä käytetään hyväksi valtakunnallista rannikkoradioverkkoa. Pykälä vastaisi Rajavartiolaitoksen ja Liikenneviraston yhteisesti sopimaa nykyistä tehtävänjakoa merenkulun turvallisuusradioviestinnässä.

Liikennevirastolle säädettäisiin vastuu Saimaan alueen hätäradioliikenteen hoitamisesta. Saimaan alue on ainoa Suomen järvistä, jonne suuntautuu kansainvälistä kauppamerenkulkua, minkä vuoksi on tarkoituksenmukaista tuottaa alueelle kansainvälisten normien mukaista turvallisuusradiopalvelua. Tehtävä olisi mahdollista tuottaa Saimaan alusliikennepalvelun kautta ilman ylimääräisiä kustannuksia tai uusia päivystysjärjestelyjä, koska alusliikennepalvelulla on tehtävän hoitamiseen tarvittava radiojärjestelmä ja riittävä tilannekuva Saimaan alueelta.

Alusliikennepalvelujen tarjoaja välittäisi saamansa hätäilmoitukset välittömästi asianomaiselle viranomaiselle, mutta vastaisi onnettomuusalueen VHF-radioliikenteestä koko pelastustapahuman ajan. Liikennevirasto vastaisi Saimaan alueen hätäradioliikenteestä ainoastaan Saimaan kanavan liikennekaudella Saimaan syväväylän liikenteen osalta. Muuna aikana Saimaan alusliikennepalvelun VTS-keskus on kiinni eikä siellä ole päivystystä.

1.10 Laki pelastuslain muuttamisesta

89 a §. *Ölly- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeus.* Pykälän 2 momentin 6 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin alusliikennepalvelujen tarjoajaksi.

1.11 Laki rautatielain muuttamisesta

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 2 ja 10 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi ja taikka-sana muutettaisiin muotoon tai. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin 44 kohta, jossa valtion rataverkon haltijalla määriteltäisiin tarkoitettavan Liikennevirastoa.

20 §. *Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen.* Pykälän 4 momentin 1 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi.

20 a §. *Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen.* Pykälän 1 momentissa, 2 momentin 3 kohdassa sekä 4 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi.

22 §. *Ratakapasiteetin hakeminen.* Pykälän 6 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi.

27 b §. *Ratakapasiteetin jakaminen liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön toimesta.* Pykälä olisi uusi ja sillä valtuutettaisiin rataverkon haltija antamaan rautatielain 27 ja 27 a §:ssä tarkoitettuja ratakapasiteetin jakamiseen liittyviä tehtäviä liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön hoidettavaksi. Unionilainsäädäntö ja etenkin EU:n neljäs rautatiepaketti mahdollistaa sen, että rataverkon haltija voi hankkia rataverkon haltijan toimenkuvaan kuuluvia tehtäviä ulkopuolisilta tahoilta, mukaan lukien liikenteenohjauspalvelut sekä ratakapasiteetin hakemiseen ja jakamiseen liittyvät tehtävät. Rataverkon haltijalla olisi kuitenkin vastuu ratakapasiteetin jakamisesta myös tilanteessa, jossa se on hankkinut liikenteenohjauspalvelut ulkopuoliselta taholta. Suomessa liikenteenohjauspalveluja tarjoaa tällä hetkellä Finrail Oy. Kiireellisen ratakapasiteetin myöntäminen kuuluu nykyisin Liikenneviraston osana olevalle rataliikennekeskukselle. Kiireellisen ratakapasiteetin myöntäminen on useimmissa tapauksissa hyvin operatiivista luonteeltaan ja edellyttää yhteensovittamista liikennetilanteeseen, josta paras kuva on liikenteenohjauksella. Tämän vuoksi tehtäisiin mahdolliseksi, että liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö voisi tehdä nämä kiireellisen ratakapasiteetin jakopäätökset. Edellytyksenä tehtävien ulkoistamiselle olisi, että rataverkon haltijan olisi määriteltävä rataverkolla harjoitettavan liikenteen etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita liikenteenohjaus-

palveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön olisi noudatettava hoitaessaan pykälässä tarkoitettuja tehtäviä ja tehdessään ratakapasiteetin jakamiseen liittyviä ratkaisuja.

Pykälässä tarkoitettuja ratakapasiteetin jakamiseen ja käyttöön liittyviä tehtäviä voisi hankkia liikenteenohjauspalveluja tarjoavalta yhtiöltä ja yhteisöltä niin valtion rataverkon haltija kuin yksityisraiteen haltijat. Näihin tehtäviin kuuluisi myös kiireellisen ratakapasiteetin jakaminen. Koska rataverkon haltijalla säilyy vastuu ratakapasiteetin jakamiseen liittyvistä ratkaisuksista myös tilanteessa, jossa ne on hankittu ulkopuoliselta taholta, ratakapasiteetin hakijalla olisi oikeus pykälän 2 momentin pyytää rataverkon haltijaa tarkistamaan liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön 1 momentissa tarkoitettu ratakapasiteetin jakamista ja käyttämistä koskeva ratkaisu. Rataverkon haltijan olisi ilmoitettava hakijalle lopputuloksesta viipymättä. Hakijan oikeus kääntyä asiassa rataverkon haltijan puoleen ei millään tavoin rajoittaisi asianosaisen oikeutta hakea asiaan oikaisua myös sääntelyelimeltä 72 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetyllä tavalla.

32 §. *Verkkoselostus.* Pykälän 4 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi.

32 a §. *Museoraide.* Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi.

36 §. *Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen.* Liikenteenohjauspalvelulla tarkoitetaan teknisluonteisia junan lähettämiseen, merkin- ja viestinantoon sekä tietojen antamiseen junan liikkumisesta liittyviä toimenpiteitä, joiden avulla junan turvallinen kulku kahden liikennepaikan välisellä rataosuudella voidaan varmistaa. Liikenteenohjauspalvelu kuuluu rataverkon haltijan vastuulle, mutta palvelu voidaan hankkia ulkopuoliselta taholta. Suomessa liikenteenohjauspalvelua on tarjonnut tähän asti rautatieyrityksistä riippumaton ja itsenäinen valtionyhtiö Finrail Oy.

Pykälään tehtäisiin eräitä teknisluonteisia tarkistuksia. Pykälän 1 ja 2 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi. Pykälän 1 momentin mukaan yksityisraiteen haltija voisi sopia valtion rataverkon haltijan kanssa liikenteenohjauspalvelun järjestämisestä rataverkollaan tai jollakin sen osalla. Tämä ei estä sitä, etteikö yksityisraiteen haltija voi suoraan hankkia liikenteenohjauspalvelut näitä tarjoavalta yhtiöltä tai yhteisöltä samalla tavalla kuin valtion rataverkon haltija. Pykälän 2 momentin mukaan valtion rataverkon haltija olisi vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla. Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijoiden olisi huolehdittava siitä, että liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä sovitaan silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään.

Pykälän 4 momentin mukaan jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen on omissa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään otettava huomioon liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toiminta. Rataverkon haltijan on valmisteltava turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä liikenteenohjausta koskeva osuus yhteistyössä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa niin, että palvelun tarjoaja on tietoinen toiminnan harjoittamiseen liittyvistä riskeistä ja sitoutunut turvallisuusjohtamisjärjestelmän tavoitteisiin ja toimenpiteisiin.

Rataverkon haltija vastaisi turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä puitteissa siitä, että liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö on varautunut riittävällä tavalla vaaratilanteisiin, onnettomuuksiin, poikkeusolosuhteisiin sekä häiriötilanteisiin ja näistä säädettäisiin tarkemmin lain 79, 81 ja 81 a §:iin esitettyjen muutosten mukaisesti. Vaikka viranomaisvalvontaa koskevaa 77 §:ää ja viranomaisvalvonnan suorittamista koskevaa 78 §:ää ei esitetä muutetta-

vaksi, on muistettava, että Liikenteen turvallisuusviraston viranomaisvalvonta kohdistuu rata-verkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän pohjalta myös liikenteenohjauspalveluja tarjoavaan yhtiöön tai yhteisöön. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kansallisena turvallisuusviranomaisena esittää turvallisuusjohtamisjärjestelmään muutostarpeita, jos se havaitsee viranomaisvalvonnan yhteydessä puutteita. Myös liikenne- ja viestintäministeriö voi asettaa valtion rataverkon hallinnasta vastaavalle Liikennevirastolle tulosohjauksen puitteissa sekä liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle yhtiölle omistajaohjauksen puitteissa näiden toimintaa koskevia tavoitteita. Rataverkon haltijan on yhteistyössä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa sovittava siitä, miten liikenteenohjauspalvelut on integroitua osaksi rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Rataverkon haltijan on vuosikertomuksessaan myös arvioitava liikenteenohjauspalvelujen järjestämiseen liittyviä riskejä, häiriöitä, poikkeama- ja vaaratilanteita sekä esitettävä näiden osalta kehittämistoimenpiteitä, jotka sen tulisi käydä läpi yhdessä liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on 78 §:n nojalla oikeus päästää rautatiejärjestelmään kuuluvaa tehtävää suorittavan yrityksen toimitiloihin ja muihin tiloihin ja tämä oikeuttaa myös pääsyn liikenteenohjauspalvelua suorittavan yhtiön tai yhteisön tiloihin viranomaisvalvontaa suorittamaan. Rataverkon haltijan olisi myös huolehdittava siitä, että hankkiessaan liikenteenohjauspalvelut ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, se sisällyttää omaan rautatielain 82 §:ssä tarkoitettuun Liikenteen turvallisuusvirastolle antamaansa onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevaan raporttiin myös tiedot liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön rataverkon haltijalle raportoimista vaaratilanteista.

Liikenteenohjauspalvelu on teknisluonteista tosiasiallista toimintaa samalla tavoin kuin lennonvarmistuspalvelu (vrt. lennonvarmistuspalvelun osalta PeVL 47/2005). Näin ollen liikenteenohjauspalvelun tarjontaan ei sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö tee toiminnan yhteydessä varsinaisia hallintopäätöksiä. Liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön on sovellettu ja sovellettaisiin jatkossakin pykälän 5 momentissa säädetyllä tavalla kuitenkin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Momentti sisältäisi jatkossakin viittauksen raideliikennevastuulakiin, jossa säädetään raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta.

37 b §. Lisämaksut. Pykälän 2 momentissa Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana muutettaisiin lyhyempään muotoon valtion rataverkon haltija siten, että maininta Liikennevirastosta poistuisi.

54 §. Kalustoyksiköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat. Pykälän 3 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin valtion rataverkon haltijaksi.

79 §. Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, joka liittyisi rataverkon haltijan mahdollisuuteen hankkia liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä ja yhteisöltä. Jos rataverkon haltija ei itse tuota liikenteenohjauspalveluita, vaan hankkii ne muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen olisi uuden 2 momentin mukaan huolehdittava siitä, että liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö varautuu riittävällä tavalla rautatietä uhkaavaan vaaraan tai onnettomuuteen. Rataverkon haltijan olisi otettava tämä huomioon turvallisuusjohtamisjärjestelmässään ja sitoutettava liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö tältä osin toimimaan rataverkon haltijan turvallisuusohjelman mukaisesti.

Pykälän aikaisemmasta 2 momentista tulisi uusi 3 momentti. Momenttiin lisättäisiin rautatie liikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan sekä rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien tahojen lisäksi myös liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö niiden toimijoiden rinnalle, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi velvoittaa osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan.

81 §. Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin. Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti liittyen liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toimintaan ja samalla pykälän nykyisestä 2 momentista tulisi uusi 3 momentti. Uudessa 2 momentissa säädettäisiin, että jos turvallisuusluvan haltija eli rataverkon haltija ei itse tuota liikenteenohjauspalveluja, vaan hankkii ne muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, turvallisuusluvan haltija vastaa siitä, että liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö varautuu poikkeusoloihin. Turvallisuusluvan haltijan olisi myös huolehdittava siitä, että liikenteen ohjauspalvelua tuottavan yhtiön tai yhteisön toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Liikenteenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön olisi osallistuttava turvallisuusluvan haltijan edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

81 a §. Toimenpiteet häiriötilanteissa. Liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö lisättäisiin pykälän 2 momenttiin niin, että rataverkon haltija voisi vaatia rautatieyritysten lisäksi myös liikenteenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön antamaan rataverkon haltijan käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisenä tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Liikenteenohjauspalveluja tuottavalla yhtiöllä tai yhteisöllä olisi oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi sitä, että liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö noudattaa tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resurssija koskevia vaatimuksia.

84 §. Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että myös liikenteenohjauspalveluja tarjoavalla yhtiöllä tai yhteisöllä olisi oikeus käyttää pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja. Näitä tietoja liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö voisi käyttää esimerkiksi liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtuminen ennaltaehkäisemiseksi. Pykälän 3 momenttia täydennettäisiin siten, että liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön lisäksi myös vastaavalla yhteisöllä olisi momentissa säädetty tiedonsaantioikeus.

1.12 Laki turvallisuustutkintalain muuttamisesta

16 §. Ilmoitusvelvollisuus. Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 7 kohta, jonka mukaan pykälässä säädetty ilmoitusvelvollisuus olisi myös oikeushenkilöllä, joka huolehtisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun (320/2017) lain 1 luvun 2 pykälän 10 kohdan mukaisesti.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Alusliikennepalvelulain (623/2005) 11, 18, 20 b, 20 c ja 23 § muutettavaksi ehdotetut pykälät sisältävät valtuudet säätää valtioneuvoston asetuksella alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä, VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista, avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta koskevasta suunnitelmasta ja niiden vastaanottamisesta sekä merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnetto-

muuksista koskevien ilmoitusten sisällöstä. Tällä esityksellä ei kuitenkaan ehdoteta muutettavaksi asetuksenantovaltuutuksia koskevia kohtia kyseisissä pykälissä.

Alusliikennepalvelulain 19 a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi uusi valtuus antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan vuoden 2019 alusta

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämistä koskevan lakiehdotuksen tarkoituksena on, että Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut sekä siihen läheisesti kuuluvat toiminnot muutettaisiin osakeyhtiöksi ja niihin kuuluva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta perustettavalle osakeyhtiölle. Lakiehdotuksessa säädettäisiin erityisesti oikeudellisten ja taloudellisten sitoumuksien jatkuvuudesta, valtion toissijaisesta vastuusta sekä henkilöstön asemasta suhteessa uuteen osakeyhtiöön. Säädetyt oikeudet vastaavat Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden velvoitteita suhteessa näihin asi-anosaisiin. Liikennevirasto vastaisi edelleen liikenteenohjauksen järjestämisestä hallinnoimiltaan väylillä, mutta se voisi tilata kyseisen palvelun perustettavalta yhtiöltä. Perustettavan yhtiön toimialaan kuuluisivat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen.

Hallituksen esityksen tavoitteena on edistää liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena ja edesauttaa uuden liiketoiminnan syntymistä. Tavoitteena myös on, että liikenteen ohjauksella kerättävä tieto hyödyttää aiempaa tehokkaammin koko yhteiskuntaa. Yhtiöittäminen parantaisi toiminnan taloudellista tehokkuutta ja kannattavuutta sekä lisäisi toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Edellä mainittua kokonaisuutta olisi arvioitava perustuslain 124 §:n kannalta.

Esitys sisältää lakiehdotukset yhtiöittämisen johdosta tarpeellisiksi muutoksiksi toimialalain-säädäntöön, johon tehtäisiin sekä asiasisältöisiä että teknisluonteisia muutoksia. Koska asiassa on kyse nykyisin Liikennevirastossa suoritettavan tehtäväkokonaisuuden siirtämisestä suoritettavaksi yhtiömuodossa valtion kokonaan omistamassa erityistehtäväyhtiössä, on edellä mainittua kokonaisuutta arvioitava ensisijaisesti perustuslain 124 §:n nojalla. Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä tämä hallintotehtävän muulle antaminen vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle.

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

Siirtyvät tehtävät

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa on kyse suurilta osin liikenteen sujuvuuden varmistamisesta, mukaan lukien tilannetiedotus väylänkäyttäjille. Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tehtäviin kuuluisi muun muassa liikenteen tilannekuvan ylläpito, liikenteen sujuvuuteen liittyvä ilmoitus- ja tiedotuspalvelu yleisesti ja häiriötilanteissa sekä tietojen antaminen niin liikenneolosuhteista kuin liikenteen sujuvuudesta. Ehdotetun 2 momentin mukaan palveluntarjoaja voisi hoitaa eräitä liikenteen järjestelyyn liittyviä välttämättömiä tehtäviä sekä tehdä niihin liittyviä lueteltuja tilapäisiä ja ajallisesti tarkasti rajattuja toimenpiteitä. Alusliikennepalvelulain muuttamisesta annetun lakiehdotuksen 16 §:n mukaan VTS-palveluntarjoajan tulisi ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Rautatielain muuttamisesta annetun lakiehdotuksen 36 §:n mukaan valtion rataverkon haltija olisi vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt vastaavankaltaista tematiikkaa lennonvarmistuksen osalta lausunnossaan PeVL 47/2005, joka liittyi lennonvarmistus toiminnan yhtiöittämiseen. Lennonvarmistus on suurelta osin lentoliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu ilma-aluksen ohjailusta ei siirry lennonjohtajalle. Kysymys on lähinnä neuvojen ja ohjeiden antamisesta ilma-aluksen päällikölle sekä ilmailun asiantuntijana toimimisesta. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että lennonvarmistuspalveluja on laajasti ymmärrettynä pidettävä julkisina hallinto-tehtävinä, joiden antamista liikelaitokselle tuli tarkastella perustuslain 124 §:n kannalta (PeVL 47/2005 vp, s. 2). Myös luotsaukseen liittyviä tehtäviä on pidetty julkisen hallintotehtävän hoitamisena. (PeVL 12/2010 vp, s. 2.)

Merkittävän julkisen vallan käyttäminen sisältää lähtökohtaisesti puuttumista yksilön perusoikeuksiin. Merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä pidetään esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 62/2010 vp, s. 6/I ja PeVL 28/2001 vp, s. 5/II). Perustuslakivaliokunta on katsonut, että esimerkiksi kotirauhan piiriin kohdistuvat tarkastusvaltuudet merkitsevät oikeutta puuttua merkittävällä tavalla perustuslaissa jokaiselle turvattuun kotirauhan suojaan eikä tällaista valtuutta voida näin ollen antaa yksityiselle tavallisella lailla (ks. esim. PeVL 44/2016 vp, s. 5 ja siinä viitattut lausunnot PeVL 40/2002 vp, s. 3/II ja PeVL 46/2001 vp, s. 4—5). Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävät niin ikään kaikki sellaiset ratkaisut, joilla olennaisesti puututaan perustuslain 7 §:ssä tarkoitettuun henkilökohtaiseen vapauteen tai koskemattomuuteen (PeVL 5/2014 vp, s. 2/II). Samoin hallinnollisen seuraamuksen määräämiseen sisältyy valiokunnan mukaan merkittävää julkisen vallan käyttöä (PeVL 15/2012 vp, s. 3, PeVL 57/2010 vp, s. 5, PeVL 32/2005 vp, s. 2/II, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I). Myös passin myöntämistä koskevassa päätöksenteossa on valiokunnan mukaan selvästi kysymys merkittävän julkisen vallan käytöstä, jota koskevia tehtäviä ei voida antaa muulle kuin viranomaiselle (PeVL 6/2013 vp, s. 2/I). Liikenteenohjauksessa ei nykyisellään tehdä tämänkaltaisia päätöksiä. Näin ollen esityksessä ehdotetulle yhtiölle ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Arviota tukee myös se, että ilmailun lennonvarmistuksen osalta perustuslakivaliokunta on todennut, että lennonvarmistuselimellä ei ollut määräyksiensä toteuttamiseksi tarkastellun ehdotuksen mukaan erityisiä pakkokeinoja. Kysymys ei siten ollut varsinaisista hallintopäätöksistä, vaan operatiivisista tehtävistä. Merkitystä oli siten annettava sääntelyn kohteena olevan toiminnan korostetun tekniselle luonteelle. Tehtäviin ei myöskään sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä. Koska tehtävien hoitaminen on lähinnä tosiasiallista hallintotoimintaa, jossa

oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan, ei perustuslakivaliokunta pitänyt ehdotusta perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena. (PeVL 48/2005 vp, s. 2 - 3; PeVL 47/2005 vp, s. 2; PeVL 42/2005 vp; s. 3) Myöskään luotsaustoiminnan ei ole katsottu sisältävän merkittävää julkisen vallan käyttöä (PeVL 12/2010 vp, s. 2). Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun pääasiallisena tehtävä on varmistaa tie-, rata- ja meriliikenteen sujuvuus. Vaikka ehdotettu tieliikenteen ohjaus- ja hallinta asiallisesti ja vaikutusten kohteiden osalta selvästi laajempi kokonaisuus kuin ilmailun ohjaustoiminta, kyseessä on silti pitkälti teknisluonteisista operatiivisista toimenpiteistä. Rata- ja meriliikenteessä liikenteen ohjaus ja hallinta kohdistuisivat pääasiassa ammattimaiseen liikenteeseen.

Edelleen tätä oikeudellista arviota tukee se, että verkko- ja infrastruktuuripalveluiden tuottajan osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei kyseessä ollut merkittävän julkisen vallan käyttäminen. Perustuslakivaliokunnan arvioitavana olleessa ehdotuksessa valtion kokonaan omistamalle osakeyhtiölle kuului turvallisuusverkon verkkopalvelujen tuottaminen ja ylläpito, turvallisuusverkon laittilojen ja laitteiden hallinnointi, sekä turvallisuusverkkoa koskevien turvallisuus-, valmius-, varautumis- ja jatkuvuusvaatimusten toteutumisesta vastaaminen tehtäväalueellaan niin normaali- kuin poikkeusoloissakin. Valiokunnan mielestä yhtiön tehtävät koostuivat asiallisesti teknisluonteisista, viranomaisten toimintaa tukevista tehtävistä, jotka toteutetaan pitkälti valtion viranomaisten ohjauksessa ja valvonnassa. Vaikka toiminnalla luodaan edellytykset merkittävän julkisen vallan käytölle, ei palveluntuottajalle itselleen kuulu sellaisia tehtäviä, joita voitaisiin pitää perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna merkittävän julkisen vallan käyttönä. (PeVL 8/2014 vp, s. 3. Vrt. maakaasu- ja sähkömarkkinoiden erityistilanteet, jossa järjestelmävastuu ja ehtojen asettaminen on voitu siirtää PeVL 4/2000 vp, s. 4; PeVL 62/2002 vp, s. 2; PeVL 36/2004 vp jossa aiheeseen ei suoraan oteta kantaa). Lausunnossa PeVL 36/2004 vp mukaan myös tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu olisi asiallisesti teknisluonteista, viranomaisten toimintaa tukevia tehtäviä, jotka toteutetaan valtion viranomaisten ohjauksessa ja valvonnassa.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyuden avulla (PeVL 26/2017 vp, s. 50; PeVL 24/2001 vp, s. 4). Tehtävän luonteella on arvioinnissa väliä. Menettelyn kaikissa vaiheissa on tärkeää huolehtia palveluntuottajiin kohdistuvista korkeista kelpoisuus- ja laatuvaatimuksista sekä palveluntuottajien valvonnasta. (PeVL 6/2013 vp, s. 2). Asianmukaisen ja riittävän koulutuksen vaatimus korostuu erityisesti silloin, kun tosiasiallisella hallintotoiminnalla on vaikutusta perusoikeuksien toteutumiseen tai kun kyseisessä toiminnassa käytetään julkista valtaa (PeVL 27/2014 vp, s. 4). Perustuslain 124 §:n lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Perustuslain katsotaan kuitenkin sallivan sen, että antamisesta voidaan kuitenkin säätää tai päättää myös lain nojalla. (HE 1/1998 vp, s. 179.) Julkisten hallintotehtävien sopimusperusteinen siirtäminen on mahdollista myös silloin, kun tehtävänannolle asetetut valtiosääntöiset edellytykset täyttyvät ja sopimuksen tekemiselle on osoitettavissa asianmukainen laintasoinen valtuutus (PeVL 50/2017 vp, s. 2; PeVL 26/2017 vp, s. 48; PeVL 3/2009 vp, s. 4; PeVL 11/2006 vp, s. 2; PeVL 11/2002 vp, s. 5). Laissa tulee yksilöidä, mitä tehtäviä ulkopuoliselle voidaan siirtää ja millä edellytyksillä (PeVL 11/2002 vp, s. 5; PeVL 47/2005 vp, s. 5 - 6).

Liikenteen ohjauksen ja hallinnan osalta on tarpeen korostaa sitä, että liikennemuodot poikkeavat merkittäväällä tavalla toisistaan niin sääntelyn, tosiasiallisen toiminnan kuin ohjaustehtävään liittyvän vallan käyttämisen kannalta. Tämän vuoksi ohessa on arvioitu PL 124 § kriteerien täyttymistä myös liikennemuotokohtaisesti.

Tieliikenteen ohjaus

Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 1 §:n mukaan tienpitäjä voisi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Pykälän 2 momentin mukaan muu tie- tai katuverkon haltija voisi myös sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tieliikenteen osalta lakiesitys ei sisällä muita muutoksia toimialalainsäädäntöön.

Tieliikenteessä ei nykytilassa tunneta liikenteenohjausta ja -hallintaa samantyyppisenä toimintona kuin muissa liikennemuodoissa. Tieliikennelain (267/1981) 4 §:ssä liikenteenohjauksella tarkoitetaan tilannetta, jossa tienkäyttäjä veloitetaan noudattamaan poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta, eli kyse on yksittäisestä poikkeustilanteesta.

Liikenteenpalveluista annetun lain muuttamisesta annetun lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajalla olisi oikeus sulkea tunneli tai tie ja osoittaa korvaava reitti. Tätä voidaan arvioida perustuslain 9 §:n liikkumisvapautta koskevan säännöksen kannalta. Arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota siihen, että ehdotetut ohjaus- ja hallintapalvelut vain tukevat viranomaisten tehtäviä, kuten tieliikennelain 3 luvussa tarkoitettua liikenteen ohjausta, eivätkä korvaa niitä. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tulisi itsekkin noudattaa näitä viranomaistoimenpiteitä, sillä vastuu liikenteen sujumisesta ja turvallisuudesta pysyisi edelleen viranomaisella. Lisäksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tekemä puuttuminen liikkumisvapauteen on kokonaisuudessaan vähäistä, toimenpiteitä voi tehdä vain kun se on välttämätöntä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Toimenpiteet ovat mahdollisia vain Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston antamien päätösten ja määräysten mukaisesti, toimenpiteet ovat ajallisesti tarkasti rajattuja ja ne palvelevat väylänkävittäjien etua, eikä palvelutarjoajalla ole sanktiovaltaa. Näin ollen myöskään näiden tehtävien osalta kyseessä ei olisi merkittävä julkisen vallan käyttäminen vaan merkitystä on annettava toiminnan korostetun tekniselle luonteelle.

Meriliikenteen ohjaus

Alusliikennepalvelulain muutosta koskevan lakiehdotuksen 16 §:n mukaan Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen tekemän alusliikennepalvelulain 8 §:ssä säädetyn perustamispäätöksen. Käytännössä Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun hankkimisesta alusliikennepalvelujen tarjoajalta. Alusliikennepalvelujen tarjoaja olisi ehdotetun pykälän mukaan velvollinen ylläpitämään alusliikennepalvelua alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitettujen perustamispäätöksen mukaisesti VTS-alueellaan sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Pykälässä asetettaisiin VTS-palvelutarjoajalle velvoite ylläpitää palvelua, johon alukset olisivat velvollisia osallistumaan ja jota ne toisaalta edellyttävät myös saavansa.

Alusliikennepalvelun ylläpidolla tarkoitettaisiin ajantasaista liikenteen ja liikenneolosuhteiden seurantaa, liikenteestä tiedottamista sekä liikenteen operatiivista ohjausta mukaan lukien häiriötilanteiden hallinta. Alusliikenteenohjaus on suurelta osin meriliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu aluksen ohjailusta ei siirry alusliikennepalveluohjaajalle vaan kysymys on lähinnä neuvojen ja ohjeiden antamisesta aluksen päällikölle sekä meriliikenteen asiantuntijana toimimista. Määräyksiensä toteuttamiseksi ei alusliikennepalvelujen tarjoajalla olisi käytettävissä erityisiä pakkokeinoja. Kysymys ei siten olisi varsinaisista hallintopäätöksistä, vaan operatiivisista tehtävistä. Tehtäviin ei myöskään sisälly merkittävän julkisen vallan käyttöä.

Liikenneviraston vastuu koskisi alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun alusliikennepalvelun hankkimista sen sisältöisenä kuin Liikennevirasto nykyisin niitä toteuttaa. Koska Liikenneviraston toimintoihin tällä hetkellä sisältyvä eri liikennemuotoja koskeva liikenteenohjaus toimintona eriytetään ja on tarkoitus tämän esityksen mukana olevan esityksen mukaisesti yhtiöittää, korostettaisiin tällä kohdalla liikenteen ohjauksen järjestämisen vastuun säilymistä Liikennevirastolla. Hankkiessaan kyseistä palvelua alusliikennepalvelujen tarjoajalta tulisi Liikenneviraston ottaa huomioon Liikenteen turvallisuusviraston tekemä perustamispäätös ja siinä palvelulle asetetut kriteerit. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi toimivaltaisena viranomaisena sitä, että alusliikennepalvelujen tarjoaja täyttäisi sille tässä ja muualla lainsäädännössä asetetut velvoitteet ja että Liikenneviraston tilaamat palvelut täyttäisivät sille lainsäädännössä asetetut vaatimukset.

Alusliikennepalvelulain 17.3 §:ssä ehdotetaan, että alusliikennepalvelujen tarjoaja voisi omasta aloitteestaan sulkea tai avata vesialueen, väylän tai väylän osan, osoittaa aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriiin sekä asettaa tilapäisesti nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan olisi välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle tekemästään päätöksestä. Liikenneviraston olisi tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä. Lähtökohtaisesti alusliikenteen ohjaaminen erityistilanteissa kuuluisi lain 17.1 §:n mukaan Liikennevirastolle, mutta poikkeustilanteissa VTS-palveluntarjoaja voisi tehdä itsenäisesti päätöksen rajoitetuksi ajaksi.

Päävastuu alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa säilyisi edelleen viranomaisella. Alusliikennepalvelujen tarjoaja tuntisi hyvin alueensa olosuhteet ja heillä on kokemusta niiden aiheuttamasta vaarasta alusliikenteelle. Näin ollen alusliikennepalvelujen tarjoajalla olisi parhaat mahdollisuudet arvioida, missä tilanteissa poikkeustoimiin olisi syytä ryhtyä. Kyseessä olisi kiireellistä ja välitöntä puuttumista edellyttävistä toiminnasta silloin kun muut viranomaiset eivät olisi saavutettavissa. Toimivallan myöntäminen rajoitetuissa tapauksissa VTS-palveluntarjoajalle olisi tarkoituksenmukaista yleisen turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Alusliikennepalvelujen tarjoajalle osoitetuissa julkisessa hallintotehtävässä olisi kysymys sille osoitetuista operatiivisista tehtävistä, jotka kohdistuvat rajattuun kohderyhmään rajoitetuksi ajaksi. Alusliikennepalvelujen tarjoajalla olisi myös niiden hoitamiseen paras mahdollinen osaaminen. Perustuslakivaliokunta on vastaavanlaisissa tilanteissa (PeVL 24/2001 vp, PeVL 28/2001 vp ja PeVL 2/2002 vp, PeVL 47/2005) katsonut, että perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tällaisissa tehtävissä huolehtia palvelun tarjontaan sovellettavan lainsäädännön asianmukaisuuden, asianomaisen henkilöstön pätevyyden ja heidän toimintaansa kohdistuvan riittävän julkisen valvonnan avulla.

Perusoikeudet, oikeusturva ja muut hyvän hallinnon vaatimukset turvattaisiin siten, että kyseisten hallintotehtävien toiminnassa noudatettaisiin hallinnon yleislakeja. Laissa säädettäisiin myös edellä mainittuja julkisia hallintotehtäviä suorittavien henkilöiden rikosoikeudellisesta virkavastuusta heidän suorittaessaan kyseisiä tehtäviä. Alusliikennepalveluohjaajien pätevyyksistä säädettäisiin edelleen myös lailla ja pätevyudet myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Näin ollen ei olisi estettä sille, että kyseiset tehtävät siirrettäisiin perustettavalle osakeyhtiölle.

Rautatieliikenteen ohjaus

Rautatielain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 36 §:n mukaan rataverkon haltija voisi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Liikenteenohjauspalvelulla tarkoitetaan teknisluonteisia junan lähettämiseen, merkin- ja viestintätoimien antamiseen junan liikkumisesta liittyviä toimenpiteitä, joiden avulla junan turvallinen kulku kahden liikennepaikan välisellä rataosuudella voidaan varmistaa. Liikenteenohjauspalvelu kuuluu rataverkon haltijan vastuulle, mutta palvelu voidaan hankkia ulkopuoliselta taholta.

Rautatielain 36 pykälän 1 momentin mukaan yksityisraiteen haltija voisi sopia valtion rataverkon haltijan kanssa liikenteenohjauspalvelun järjestämisestä rataverkolla tai jollakin sen osalla. Tämä ei estä sitä, etteikö yksityisraiteen haltija voi suoraan hankkia liikenteenohjauspalvelut näitä tarjoavalta yhtiöltä tai yhteisöltä samalla tavalla kuin valtion rataverkon haltija. Pykälän 2 momentin mukaan valtion rataverkon haltija olisi vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla. Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltijoiden olisi huolehdittava siitä, että liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä sovitaan silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään. Liikenteen turvallisuusviraston viranomaisvalvonta kohdistuu rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän pohjalta myös liikenteenohjauspalveluja tarjoavaan yhtiöön tai yhteisöön. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kansallisena turvallisuusviranomaisena esittää turvallisuusjohtamisjärjestelmään muutostarpeita, jos se havaitsee viranomaisvalvonnan yhteydessä puutteita. Myös liikenne- ja viestintäministeriö voi asettaa valtion rataverkon hallinnasta vastaavalle Liikennevirastolle tulosohtauksen puitteissa sekä liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle yhtiölle omistajaohjauksen puitteissa näiden toimintaa koskevia tavoitteita. Rataverkon haltijan on yhteistyössä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa sovittava siitä, miten liikenteenohjauspalvelut on integroitu osaksi rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Rataverkon haltijan on vuosikertomuksessaan myös arvioitava liikenteenohjauspalvelujen järjestämiseen liittyviä riskejä, häiriöitä, poikkeama- ja vaaratilanteita sekä esitettävä näiden osalta kehittämistoimenpiteitä, jotka sen tulisi käydä läpi yhdessä liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa.

Liikenteenohjauspalvelu on teknisluonteista tosiasiallista toimintaa samalla tavoin kuin lennonvarmistuspalvelu (vrt. lennonvarmistuspalvelun osalta PeVL 47/2005). Näin ollen liikenteenohjauspalvelun tarjontaan ei sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö tee toiminnan yhteydessä varsinaisia hallintopäätöksiä. Liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön on sovellettu ja sovellettaisiin jatkossakin pykälän 5 momentissa säädetyllä tavalla kuitenkin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Momentti sisältäisi jatkossakin viittauksen raideliikennevastaalakiin, jossa säädetään raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta.

Edellä mainitun perusteella voidaan todeta, että lakiehdotuksissa esitetyt säännökset liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen järjestämisestä täyttävät perustuslain vaatimukset, ja että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Perustettava osakeyhtiö

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut siirretään perustettavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana on meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiöllä voi olla toimintaa ulkomailla.

Valtio merkitsee osakeyhtiötä perustettaessa kaikki sen osakkeet.

2 §

Luovutusvaltuus

Valtioneuvosto oikeutetaan luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa oleva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

3 §

Luovutuksen ehdot

Valtioneuvosto määrää luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Valtioneuvosto määrää myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Valtioneuvosto määrää, mikä osa omaisuudesta luovutetaan osakeyhtiöön osakkeita vastaan.

Valtion laina yhtiölle voi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

4 §

Verotus

Tuloverotuksessa noudatetaan elinkeinotulon verottamisesta annetun lain (360/1968) 52 d §:ssä tarkoitettua liiketoimintasiirtoa koskevia säännöksiä.

Osakeyhtiö ei ole velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 2 §:ssä tarkoitettua 1 momentin mukaisesti toteutettavasta luovutuksesta perustettavan osakeyhtiön osakkeita vastaan.

5 §

Vastuu sitoumuksista

Yhtiö vastaa laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa.

Valtion toissijainen vastuu Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden ottamista lainoista ja sitoumuksista jää voimaan.

6 §

Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa

Liikenneviraston osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset ovat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä.

Vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulee hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä Liikenneviraston sijaan ilman eri päätöstä.

7 §

Henkilöstön asema

Henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:issä (1548/2011) sekä työsopimuslaissa (55/2001).

8 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Valtioneuvosto voi tehdä ennen lain voimaantuloa 1 ja 2 §:ssä tarkoitettuja toimenpiteitä, joihin sovelletaan myös 4 §:ää. Yhtiön yhtiöjärjestys voidaan vahvistaa ja yhtiö voidaan merkitä kaupparekisteriin ennen tämän lain voimaantuloa.

2.

Laki

aluevalvontalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluevalvontalain (755/2000) 24 a–c, 26, 30 a, 34 a ja 37 §, sellaisina kuin niistä
ovat 24 a–24 c, 30 a, 34 a ja 37 § laissa 195/2015, sekä
lisätään uusi 30 b §, seuraavasti:

24 a §

Alusliikennepalvelujen tarjoajan, nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön tehtävät

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettu alusliikennepalvelujen tarjoaja ja ilmailulaissa tarkoitettu ilmaliikennepalvelujen tarjoaja sekä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö avustavat aluevalvontaviranomaisia hoitamalla tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan, ei kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää.

24 b §

Alerikkomuksesta ja alueloukkauksesta ilmoittaminen

Alusliikennepalvelujen tarjoajan, ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on ilmoitettava sotilas- tai Rajavartioviranomaiselle havaitsemastaan aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka aluerikkomuksen tai alueloukkauksen uhasta sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin keinoin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja alueloukkauksen estämiseksi.

24 c §

Valtion ilma-alueen ja merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaaminen

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä ilmatilan esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-aluekselle.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulain 107 §:ssä.

Liikenneviraston on alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä merialueen esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-aluekselle.

26 §

Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen

Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan kieltää vesiliikenteen sellaisella rajoitetulla Suomen

aluevesien osalla, jolla aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta.

Ennen 1 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä on kuultava merenkulkuviranomaisia. Puolustusministeriö voi ennen 1 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelujen tarjoajaa. Merenkulkuviranomaiset vastaavat 1 momentissa tarkoitettua päätöksen tiedottamisesta asianomaisille ja osallistuvat päätöksen toimeenpanoon.

Alusliikennepalvelun tarjoaja toteuttaa puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten meriliikenteelle määräämät (meriliikenteen) rajoitukset ja valvoo niiden toteuttamista.

30 a §

Aluevalvonnan tilannekuva

Puolustusvoimien tehtävänä on koota aluevalvonnan tilannekuvaa Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista ja sitä koskevaa päätöksentekoa sekä muiden viranomaisten tukemista varten tarpeellisista aluevalvonnan yhteydessä hankituista tai muilta aluevalvontaviranomaisilta sekä vieraan valtion viranomaisilta ja kansainvälisiltä toimielimiltä saaduista tiedoista. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ja lentoaseman pitäjältä tietoja ilmaliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada korvaukset alusliikennepalvelujen tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Tilannekuvatietoihin saa sisältyä henkilötietoja, jos ne liittyvät tässä laissa säädettyihin lupiin tai niitä on tarpeen käsitellä valvottaessa lupaehtojen tai tässä laissa säädettyjen liikkumisen ja muiden toimintarajoitusten noudattamista taikka selvitettyä epäiltyä aluerikkomusta tai alueloukkausta.

30b §

Tiedon tuottaminen, vaaratilanteiden ennaltaehkäiseminen ja alusliikenteen turvaaminen

Liikenneviraston tulee alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

34 a §

Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa ja merialueella

Sen lisäksi, mitä ilmailulaissa säädetään ilmatilan käytöstä, ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on rajoitettava ilmatilan käyttöä aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava ilmatilan esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

Liikenneviraston on alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana alusliikennettä ohjaamalla rajoitettava merialueen käyttöä aluevalvontaviranomaisen päätöksen mukaisesti tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava merialueen esteetön käyttö valtionaluksille.

37 §

Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten

Aluevalvontaviranomaisella, alusliikennepalvelujen tarjoajalla, ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla ja ilmatilan hallintayksiköllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa toisilleen 30 a ja 36 a §:ssä tarkoitettuja tietoja, joita tiedon saaja tarvitsee aluevalvontatehtävässään.

Tiedot saadaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

3.

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2, 3, 6, 8–11, 14, 16, 17, 17 a, 18, 18 a, 19, 19 a, 20, 20 a–c, 21, 22, 22 a, 22 d, 22 f, 23–26, 28, 29 ja 33 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 1307/2009, 1237/2011, 225/2012 ja 791/2013, 3 § osaksi laeissa 791/2013 ja 1313/2016, 8 § osaksi laissa 1237/2011, 11, 20, 20b, 20 c ja 23 § laissa 1237/2011, 17–19 § osaksi laissa 1313/2016, 17 a § laissa 511/2015, 20 a, 22 a ja 22 d § laissa 255/2012, 22 f ja 29 § laissa 791/2013, 25 § laissa 1237/2011 sekä 26 ja 28 § osaksi laissa 1307/2009, ja

lisätään uusi 16 a, 18 a ja 19 a §, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *alusliikennepalvelulla* (*Vessel Traffic Service, VTS*) alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;
- 2) *toimivaltaisella viranomaisella* Liikenteen turvallisuusvirastoa;
- 3) *alusliikennepalvelun järjestäjällä* Liikennevirastoa;
- 4) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueelle;
- 4) *VTS-palveluntarjoajalla*; momentin 1 kohdassa tarkoitetun alusliikennepalvelun tarjoajaa;
- 5) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;
- 6) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua;
- 7) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys;
- 8) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;
- 9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;
- 10) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititystoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositteluja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);
- 11) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;
- 12) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;

13) *suojapaikalla* Liikenneviraston merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaista aluetta;

14) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi meritse;

15) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

16) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

17) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännösten 17 luvussa, IGC-säännösten 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

18) *ympäristöä pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita;

19) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

20) *ilmoitusmuodollisuudirektiivillä* jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

21) *seurantadirektiivillä* alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

22) *meriliikenteen tilastodirektiivillä* tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;

23) *Schengenin rajasäännöstöllä* henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 562/2006;

24) *turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

25) *alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla* merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) *SafeSeaNet -järjestelmällä* seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

27) *säännöllisellä liikenteellä* sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja.

3 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Lakia sovelletaan myös VTS-palveluntarjoajan suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai tässä laissa tarkoitetuissa alusliikennepalveluun osallistumista tai ilmoitusvelvollisuuksia koskevissa säännöksissä toisin säädetä:

- 1) sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin;
- 2) kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin;
- 3) hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

Aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstöön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen.

6 §

Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

VTS-palveluntarjoajan viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteeseen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aiheista; sekä
- 4) varoituksia tietylle alukselle.

8 §

Perustamispäätös

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

- 1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä
- 2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyyydet;
- 6) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;

- 7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;
8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; sekä
9) edellä 7 §:ssä säädetty pysyvät liikennejärjestelyt.
Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

Toimivaltainen viranomainen voi VTS-palveluntarjoajan esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

10 §

Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen

Toimivaltaisen viranomaisen on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

Toimivaltainen viranomainen voi antaa edellä 1 momentissa säädetyn tiedotusvelvollisuuden VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi 8 §:ssä säädettyssä perustamispäätöksessä.

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. VTS-palveluntarjoaja tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

14 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusida.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammatitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

VTS-palveluntarjoajan tulee suorittaa vuosittain pätevyyden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyyden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

16 §

Alusliikennepalvelun ylläpito

VTS-palveluntarjoajan tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-palveluntarjoajan tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

VTS-palveluntarjoaja voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. VTS-palveluntarjoaja vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä.

VTS-palveluntarjoajan on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

VTS-palveluntarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen edellä 8 §:ssä säädetyn perustamispäätöksen.

16 a §

Meritilannekuva

Liikenneviraston tulee tuottaa ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana puolustus- ja turvallisuusviranomaisille.

17 §

Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa

Liikennevirasto voi poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

Liikenneviraston on tiedotettava päätöksestään välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voi tehdä tarvittavat toimenpiteet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan on tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

VTS-palveluntarjoaja voi tehdä omasta aloitteestaan 1 momentin mukaisen päätöksen poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle päätöksestään. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheutonta viivytystä.

17 a §

Kielto-oikeus

Liikennevirastolla on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämisestä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen tai varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämiss päätöksen taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää

- 1) alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta;
- 4) jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Liikenneviraston on välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle kiellosta tai rajoituksesta, jotta VTS-palveluntarjoaja voi antaa päätöksen toimeenpanemiseksi tarpeelliset määräykset alukselle sen varmistamiseksi, että aluksen kulkuun puututaan ottaen huomioon vallitsevat olosuhteet ja vaarantamatta muuta alusliikennettä. VTS-palveluntarjoajan tulee ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta, kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdöstään satamasta tai ankkuripaikalta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua kiellon tehostamiseksi Liikennevirastolla on oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä.

Edellä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kiellon tehostamiseksi, taikka aluksesta johtuvasta muusta, meriliikennettä, ympäristöä taikka turvallisuutta vaarantavasta syystä taikka toisen toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä, Liikennevirastolla on oikeus määrätä alus siirrettäväksi. Kustannukset siirtämisestä kantaa aluksen omistaja tai laivanisäntä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoasiainministeriölle.

18 §

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudet

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-palveluntarjoajan tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainitussa laissa.

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

18 a §

Tietoturvaan liittyvistä häiriöistä ilmoittaminen

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuden liittyvästä häiriöstä.

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

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

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

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojenluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa tässä pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

19 §

VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja

VTS-palveluntarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Toimintakäsikirjassa on määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenteen turvallisuusviraston ja luotsauslaissa tarkoitettujen luotsausyhtiön kanssa.

19 a

Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin

Tämän lain 2 §:ssä tarkoitettujen VTS-palveluntarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

VTS-palvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston 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.

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan on toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikennevirastolle, joka valvoo VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista, havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

Liikenneviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikennevirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Liikennevirasto voi järjestää kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Myös VTS-palveluntarjoajan tulee noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

Liikenneviraston on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenettelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

20 b §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

Liikennevirasto laatii yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauseلمien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettusta suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen

Liikennevirasto päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitetun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilanearvion perusteella. Liikenneviraston on päätöstä tehdessään kuultava VTS-palveluntarjoajaa.

VTS-palveluntarjoajan on avustettava alus suojapaikkaan Liikenneviraston laatimien ohjeiden, päätöksen ja suojapaikkasuunnitelman mukaisesti.

Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittavat Liikennevirastolle niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

Alusliikennepalveluun osallistuminen

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrättyllä tavalla VTS-palveluntarjoajalle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset voivat ilmoittautua VTS-palveluntarjoajalle tämän kanssa erikseen sovittavalla tavalla.

VTS-palveluntarjoaja voi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuuksien vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun. VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava tekemästään päätöksestä viipymättä Liikennevirastolle.

Liikennevirasto voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohutuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alus-
turvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

22 §

Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava asiasta Liikennevirastolle erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan edellä 2 momentissa säädetyistä ilmoituksesta Liikennevirastolle.

22 a §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

22 d §

Tilastointia koskevien tietojen antaminen

Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikennevirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-tilastojen laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä. Liikennevirasto voi antaa momentissa säädettyjen tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi.

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämisessä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikennevirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot Liikennevirastolle tai VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikennevirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi, sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

22 f §

Vapautukset

Liikennevirasto voi hakemuksesta vapauttaa aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 22 a §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa saapumisilmoitus, 22 b §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa lähtöilmoitus ja 22 c §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapautus on kaik-

kien rantavaltioiden hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetyt vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Liikenneviraston on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät ja peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

Liikenneviraston on pidettävä ajantasaista luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille vapautus on myönnetty. Luettelo ja siihen tehdyt muutokset on toimitettava Euroopan komissiolle.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle:

1) kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä veteen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä saamansa 1 momentin mukaiset ilmoitukset Liikennevirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

24 §

Alusliikennepalveluntarjoajan avustaminen

Aluevalvontaviranomaiset, muut viranomaiset sekä valtion alusten päälliköt avustavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei sille ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

25 §

Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

26 §

VTS-pätevyysrekisteri

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuraamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto pitää henkilörekisteriä (VTS-pätevyysrekisteri).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;
- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, VTS-palveluntarjoajalle ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitetun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan kanssa.

VTS-pätevyysrekisteriin merkittyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan muutoin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

28 §

Valvonta

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudattamisen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkominen on selvää ja vakavaa.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava 16 §:n 5 momentissa tarkoitetun riskienhallinnan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Veloitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1190).

29 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitetussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka 17 §:n 1 ja 3 momentin tai 17 a §:n nojalla annettuja määräyk-

siä, 21 §:n säännöksiä tai laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

Tullin 22 g §:n nojalla antamien määräysten rikkomisesta voidaan määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.

33 §

Siirtymäsäännökset

Alusliikenneohjaajalla ja alusliikennepalvelun esimiehellä tulee olla 11 tai 13 §:ssä tarkoitettu pätevyys 1 päivästä heinäkuuta 2007. Alusliikenneohjaajalta ja alusliikennepalvelun esimiehellä, joka on virassa tai toimessa tämän lain voimaan tullessa, ei vaadita vahtiperämiehen tutkintoa ja saatua vahtiperämiehenkirjaa.

Ennen tämän lain voimaantuloa liikenne- ja viestintäministeriön 8 §:n nojalla tehdyt alusliikennepalvelua koskevat perustamispäätökset ovat edelleen voimassa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

4.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 20 § sellaisena kuin se on laissa 877/2014, sekä
lisätään uusi 9 a §, seuraavasti:

9 a §

Alusliikennepalvelujen tarjoajan velvollisuus avustaa valvontaviranomaista

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla alusliikennepalvelujen tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua valvontaviranomaiselle tarkastustehtävässä.

20 §

Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksentekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyys tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaessa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydettyä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen ja 9 a §:ssä mainitun alusliikennepalvelujen tarjoajan tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksiensa mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyys tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

5.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 32 §, seuraavasti:

32 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, tullilaitoksen ja työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa.

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetulla alusliikennepalvelujen tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolleen tämän lain mukaisessa tarkastustehtävässä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

6.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään I osan 2 §:ään uusi 10 kohta sekä uusi II A osa seuraavasti:

I OSA

Yleistä

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

II A OSA

Liikenteen ohjaus ja hallinta

1 luku

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

1 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestäminen

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita voidaan tarjota valtion maantieverkolla ja kuntien hallinnoimilla kaduilla sekä yksityisteillä. Liikennevirasto vastaa tienpitäjänä hallinnoimansa maantieverkon liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestämisestä maantieverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen laadusta ja tasapuolisuudesta. Tienpitäjä voi järjestää jäljempänä 2 §:ssä tarkoitetut tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Muu tie- tai katuverkon haltija voi sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tie- ja katuverkon haltijoiden on sovittava liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä silloin, kun väylät liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään. Liikennevirasto voi yhteistyössä kuntia ja yksityisteitä edustavien

toimijoiden kanssa yhteensovittaa maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita.

2 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun liittyvät tehtävät

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää liikenneväylien liikennetilanteen seuranta (liikenteen tilannekuva) sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. Tietojen antaminen voi tapahtua myös jäljempänä 2 luvun 3 §:ssä tarkoitettulla tavalla avoimen rajapinnan kautta.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja hoitaa lisäksi liikenteen järjestelyä, joka on välttämätöntä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston antamien päätösten ja määräysten mukaisesti. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi tehdä tilapäisesti, enintään yhden vuorokauden ajaksi seuraavat toimenpiteet:

- 1) sulkea tunnelin tai tien ja osoittaa korvaavan reitin;
- 2) osoittaa kohtaamispaikan;
- 3) osoittaa ohittamispaikan ja antaa ohittamiskiellon;
- 4) osoittaa pysähtymispaikan tai antaa pysähtymiskiellon;
- 5) jaksottaa liikennettä ajan tai matkan suhteen;
- 6) osoittaa reitin vaarallisia aineita kuljettaville liikennevälineille ja erikoiskuljetuksille;
- 7) tehdä muita välttämättömiä toimenpiteitä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitettusta liikenteen järjestelystä. Liikennevirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitettusta liikenteen järjestelystä. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava tiedot 2 momentin mukaisesti tekemistään toimenpiteistä. Liikennevirasto voi tarvittaessa ottaa tarkasteluunsa 2 momentissa tarkoitettun liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan toimenpiteen. Liikennevirasto voi päättää toimenpiteen pidentämisestä, jos sen tarve ylittää 2 momentissa tarkoitettun vuorokauden aikarajan.

3 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on oltava luotettava ja tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa sekä tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet.

Palveluntarjoajaa ei voida pitää luotettavana, jos tämä on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana, tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen tai katsoa osoittavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palvelun-

tarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määräävässä asemassa olevia henkilöitä sekä 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavia henkilöitä.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa. Toimintakäsikirjassa määritellään palveluntarjoajan toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen palvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla henkilöstöllä on tehtävään tarvittava osaaminen ja että se pystyy muutoinkin tieliikenteen turvalliseen ja tehokkaaseen ohjaamiseen.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan tieliikenteen ohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

4 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Tieliikennepalveluntarjoajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmistettava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

5 §

Tietoturva

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä liikenteen turvallisuuden kannalta merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista sen järjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuden liittyvästä häiriöstä, joka voi aiheuttaa merkittävän vaaran liikenteen turvallisuudelle. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

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

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltiota ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava ja säilytettävä tieliikenteen tilannekuva tavalla, joka turvaa tallenteet oikeudettomalta puuttumiselta. Tallenteita on säilytettävä 14 vuorokautta.

6 §

Poikkeamailmoitukset

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on ilmoitettava havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista onnettomuus- ja vaaratilanteisiin, väylänpitoon, liikenneturvallisuuteen tai ympäristösuojeluun, pelastustoimintaan tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista:

- 1) liikenne-, pelastus-, ympäristö-, aluevalvonta, poliisi- tai tulliviranomaisille, Rajavartiolaitokselle ja Hätäkeskuslaitokselle,
- 2) väyläverkon haltijoille,
- 3) maakunnille,
- 4) satamanpitäjille tai muille terminaaleille,
- 5) tieliikennelain (267/1981) 3 luvussa tarkoitettulle liikenteen ohjaajalle ja 7 luvussa tarkoitettulle liikenteenvalvojalle,
- 6) muille toimijoille, joiden toiminta voi estää vaaran tai vahingon tapahtumisen tai minimoida sen.

Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuille tahoille toimenpiteistä, jotka se tekee 2 §:n 2 momentin nojalla, jos toimenpiteet voivat vaikuttaa 1 momentissa tarkoitettun toimijan tehtävien hoitamiseen.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä ja ilmoitustavasta.

7 §

Tieliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Hätäkeskuslaitoksen on ilmoitettava tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle ilman aiheutonta viivästystä liikenteen turvallisuutta tai sujuvuutta olennaisesti vaarantavista liikenteen häiriötilanteista. Ilmoittaminen tapahtuu automaattisesta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

8 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan avustaminen

Viranomaiset avustavat vastikkeetta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei sille ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

2 luku

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

1 §

Tiedonsaantioikeudet viranomaisilta

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada viranomaisilta salassapitosäännösten estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Viranomainen voi asettaa salassa pidettävän tiedon luovutuksen edellytykseksi tietoturvasuorituksen. Salassa pidettäviä tietoja ei saa luovuttaa edelleen, ellei luovuttanut viranomainen anna tähän erikseen lupaa.

Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamiaan tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, jos sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

2 §

Muu tiedonsaantioikeus

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi, eli liikenteen tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavia tietoja sekä muita liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja, kuten sää- ja olosuhdetietoja, tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkon häiriöistä ja liikennevälineiden sijainnista:

- 1) väyläverkon huolto- ja kunnossapitotoimia sekä rakennustöitä tekeviltä julkisilta tai yksityisiltä toimijoilta;
- 2) viestintäverkkojen ylläpitäjiltä viestintäverkon häiriöistä;
- 3) luotsauspalvelun tarjoajilta ja satamanpitäjiltä;
- 4) muilta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajilta;
- 5) junien, alusten ja ilma-alusten omistajilta, liikennöitsijöiltä tai niiden edustajilta;
- 6) erillisestä pyynnöstä muilta toimijoilta, joiden toiminta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa antaa liike- tai ammatillisuuksiksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tietojen on oltava tällöin sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liike- ja ammatillisuudet vaarannu. Edellä sanottu ei kuitenkaan estä tietojen luovuttamista viranomaiselle jäljempänä 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamiaan tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, mikäli sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

3 §

Tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta kone-luettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat ajantasaiset tiedot 1 luvun 2 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävän toteuttamiseksi:

- 1) liikenteen säätiedot ja -ennusteet,
- 2) liikenteen olosuhdetiedot,
- 3) liikennemäärien mittaustiedot,
- 4) sujuvuus- ja matka-aikatiedot,
- 5) häiriö- ja poikkeustilannetiedot,
- 6) tiedot vaihtuvista nopeusrajoituksista sekä muista vaihtuvista liikennesäännöistä,
- 7) tiedot liikennevälineiden sijainnista, jos tieto on olemassa,

8) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomaisen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmaliikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

1) Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat staattiset tiedot:

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot,
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot,
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot,
- 4) muut tilastotiedot.

Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietojen avaaminen perustuu sopimukseen Liikenneviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan ottaa maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että henkilötietojen suoja ja liiketäi ammattisalaisuutta ei vaaranneta.

4 §

Tietojen luovuttaminen viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovutettava viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Lentoliikenteen osalta tietojen luovutuksesta säädetään ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010.

5 §

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen yhteentoimivuus

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen edellä 1 tai 2 §:n nojalla saama tieto on ilman aiheutonta viivästystä muiden lain mukaan vastaavia palveluita tarjoavien liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien käytössä rajapinnan kautta maksutta, ellei tiedon antanut viranomaisen ole kieltänyt tai rajoittanut sen antamista.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien on palveluitaan ja järjestelmiään sekä tietosisältöjä kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteentoimivuuden varmistamisesta.

6 §

Tietojen käyttäminen lisäarvopalveluita tarjottaessa

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää 1 ja 2 §:n nojalla saamia tietoja muita kuin laissa säädettyjä palveluita tarjotessaan, mutta palvelua tarjottaessa ei voida luovut-

taa tietoa muutoin kuin edellä on säädetty, eikä salassa pidettävä tieto saa muutoinkaan käydä ilmi palvelusta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei myöskään saa hyödyntää 2 §:n nojalla saamaansa salassa pidettävää tietoa tavalla, joka vahingoittaisi tiedon luovuttaneen toimijan liiketaloudellisia etuja.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20 .

7.

Laki

luotsauslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan luotsauslain (940/2003) 2, 4 d ja 18 §,
sellaisina kuin ne ovat laissa 1312/2016,
seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;
- 2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitettulla Saimaan kanavan vuokra-alueella;
- 3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);
- 4) *luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomeren puoleisessa päässä tai väylällä olevaa karttaan merkittyä aluetta, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia;
- 5) *yleisellä kulkuväylällä* vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n 1 momentin 13 kohdassa tarkoitettua yleistä kulkuväylää
- 6) *Alusliikennepalvelujen tarjoajalla* alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa;
- 7) *jäänmurtajalla* alusta, jota käytetään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettun jäänmurtaja-avustuksen antamiseen;
- 8) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin kauppamerenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;
- 9) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 10) *automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS)* SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa tarkoitettua alusten automaattista tunnistusjärjestelmää;
- 11) *STCW-yleissopimuksella* merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 12) *laivasimulaattorilla* STCW-yleissopimuksen mukaisesti arvioidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun merenkulkijoiden koulutuksessa käyttämää laivasimulaattoria;
- 13) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 14) *IGC-säännöstöllä* nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstöä;

15) *IMDG-säännöstöllä* vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevaa IMO:n säännöstöä;

16) öljyllä kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

17) *nesteytetyllä kaasulla* IGC-säännösten 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja;

18) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z;

19) *vaarallisella kiinteällä irtolastilla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia;

20) *INF-lastilla* SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetaan IMDG-säännösten mukaisesti;

21) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

22) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brunitsnojen sulun alatasaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun ylätasaman välillä;

23) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

4 d §

Toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedoksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen.

18 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain muiden kuin 6 §:n säännösten noudattamista.

Alusliikennepalveluntarjoaja ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla alusliikennepalveluntarjoajalle ajantasaiset tiedot luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa alusliikennepalveluntarjoajalle myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.

Luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön on toimitettava alusliikennepalveluntarjoajalle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava alusliikennepalveluntarjoajalle poikkeamista tai häiriöistä luotsaustoiminnassa.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20 .

8.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §, 2 a luvun 1 ja 3 § sekä 11 luvun 1 ja 2 §,

sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 § osaksi laeissa 998/2014, 473/2016, 275/2017 ja 628/2017 sekä 2 a luvun 1 ja 3 § laissa 275/2017, seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *SOLAS—yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4) *AFS—yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4 a) painolastivesiyleissopimuksella alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

5 a) aluskierrätysasetuksella aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

6) *aluevesillä*, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerä, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisäntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8'P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määrittellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyyppistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä;

26) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun tyyppien ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

- 28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;
- 29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;
- 30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia (absoluuttinen paine);
- 31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;
- 32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;
- 33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;
- 34) *käymäläjätevedellä*
- käymälöistä, pisaareista ja WC-lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;
 - lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;
 - tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä
 - muuta jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;
- 35) *käsittelyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;
- 36) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpoltouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteen eivätkä kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;
- 37) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;
- 38) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;
- 39) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista ja kelausta tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;
- 40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;
- 41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMB- ja DMC-laatujuen viskositeetin tai tiheyden mukainen;
- 42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMX- ja DMA-laatujuen viskositeetin tai tiheyden mukainen;
- 43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;
- 44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;
- 45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien

polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

46) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasiutusta;

46 b) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biologisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

47) *Alusliikennepalvelujen tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palvelutarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

47 a) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitettut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

2 a luku

Öljylastin siirto aluksesta toiseen

1 §

STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää, meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, Liikenneviraston ja alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitettut alueet ja pitää niistä luettelo. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

3 §

Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

- 1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;
- 2) Alusliikenteenpalvelujen tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, öljyastian tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja alusliikennepalvelujen tarjoajan tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelujen tarjoajasta säädetään.

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §

Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelujen tarjoajalle. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelujen tarjoajalle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettut viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

2 §

Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelujen tarjoajalle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohdulla voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelujen tarjoajalle 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtiajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

9.

Laki

meripelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 4, 11 a, 14 ja 24 §, sellaisina kuin niistä ovat 4 § osittain laeissa 1660/2009 ja 752/2014, 11 a ja 24 § laissa 1660/2009 ja 14 § osittain laeissa 597/2005, 1250/2005, 1660/2009, 429/2014, 752/2014, 865/2014 ja xx/xxxx (HE 145/2017), seuraavasti:

4 §

Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat

Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettu alueen pelastustoimi, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystoimikunnat, Tulli ja ympäristöviranomaiset (muu meripelastusviranomaisen) ovat Rajavartiolaitoksen ohella velvollisia osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, eikä meripelastustoimen tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista. (19.9.2014/752)

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

- 1) hätäkeskuslaitos osallistuu etsintä- ja pelastusyksiköiden sekä meripelastustoimen tehtäviin osallistuvan henkilöstön hälyttämiseen sen mukaan kuin siitä erikseen sovitaan;
- 2) Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusturvallisuudesta ja sen kehittämisestä sekä antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.
- 3) Ilmatieteen laitos antaa Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta sekä tuottaa Rajavartiolaitokselle meripelastustoimen tarvitsemat sää- ja meripalvelut;
- 4) Liikennevirasto vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetun alusliikennepalvelun järjestämisestä, toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaa alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa;
- 5) alueen pelastustoimi, poliisi ja Tulli osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa; alueen pelastustoimi osallistuu pelastustoimen erikoiskoulutetun meritoimintaryhmän toimintaan, jos tästä on alueen pelastustoimen ja Rajavartiolaitoksen kesken erikseen sovittu;
- 6) puolustusvoimat valvoo merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa erityisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa;
- 7) sosiaali- ja terveystoimikunnat vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä puhelinvälitteisten lääkäripalveluiden tuottamisesta;
- 8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten

kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu ilmaliikennepalveluiden tarjoaja ja alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettu alusliikennepalvelujen tarjoaja osallistuu korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa. Yhteistoiminnan tarkemmasta sisällöstä voidaan sopia tarkemmin Rajavartiolaitoksen ja ilmaliikennepalveluiden tarjoajan sekä alusliikennepalvelujen tarjoajan välisellä sopimuksella.

Muut kuin edellä tarkoitetut valtion viranomaiset, yhtiöt ja laitokset antavat pyynnöstä korvauksetta Rajavartiolaitoksen ja muun meripelastusviranomaisen käyttöön niille kuuluvaa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa siltä osin kuin se on tarpeen valmiussuunnittelua varten tai vaaratilanteessa.

11 a §

Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen

Meripelastusjohtaja voi tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen merialueella ja rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi.

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla VTS-alueella meripelastusjohtajan 1 momentin nojalla tekemän päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämisestä toimeenpantava alusliikenteen osalta alusliikennepalvelujen tarjoaja.

Meripelastusjohtaja voi pyytää ilmaliikennepalveluiden tarjoajaa toimivaltansa rajoissa kieltämään liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen ilmatilassa ja rajoittamaan sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi.

14 §

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta sekä alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäynnösten estämättä maksutta muulta meripelastusviranomaiselta meripelastustoimen suunnittelussa tarvittavat mainitun viranomaisen toimintavalmiutta ja sijoittautumista koskevat tiedot sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystiedot. Rajavartiolaitoksella on oikeus saada vastaavat tiedot ilmaliikennepalveluiden tarjoajalta ja alusliikennepalveluiden tarjoajalta sekä oikeus luovuttaa tietoja ilmaliikennepalveluiden tarjoajalle ja alusliikennepalveluiden tarjoajalle.

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäynnösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteissa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän liikenneasioiden rekistereistä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

2) hätäkeskustietojärjestelmästä, poliisin tehtävailmoitusrekisteri mukaan lukien, hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja, henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja sekä merellä toimivien viranomaisten yksiköiden valmius- ja paikatietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioidenrekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

4) kunnan satamalaitokselta aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

5) kalastusviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen alusrekistereistä ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

7a) Liikennevirastolta ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä;

8) alusliikennepalvelujen tarjoajan alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta ilma-alusliikennettä koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja

9) Viestintävirastolta tietoja radiolaitteen sijainnista sekä radioluparekisteristä radiolaitetta ja sen omistajaa sekä haltijaa koskevia tietoja;

10) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja sekä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

11) Väestörekisterikeskukselta väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 13–17 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

12) poliisin henkilörekistereistä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja.

Henkilötietojen käsittelystä Rajavartiolaityksessä annetun lain (579/2005) 3 §:ssä tarkoitettujen Rajavartiolaityksen toiminnallisen tietojärjestelmän tietoja voidaan vaaratilanteessa tarvittaessa käyttää etsintä- ja pelastustoimenpiteiden järjestämiseksi.

24 §

Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset

Rajavartiolaityks vastaa 3 §:ssä säädettyjen tehtävien lisäksi meripelastustoimen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteestä. Liikennevirasto järjestää merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivisen ylläpidon itse tai hankkii sen alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulta alusliikennepalvelujen tarjoajalta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

10.

Laki

pelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muokataan pelastuslain (379/2011) 89 a §, sellaisena kuin se on laissa xx/xxxx (HE /), seuraavasti:

89 a §

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeus

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta torjuntatoiminnassa mukana olevalta muulta viranomaiselta torjuntatoimen suunnittelussa tarvittavia, tämän viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja sekä henkilöstön valmius-, tunnist- ja yhteystietoja.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

- 1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;
- 2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 3) kalatalousviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;
- 4) Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja (x.x.2017/x);
- 5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
- 6) Alusliikennepalvelujen tarjoajan alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;
- 7) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 8) Rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja; sekä
- 9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Maaöljyvahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

- 1) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 2) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitettua Turvallisuus- ja kemikaaliviraston rekisteristä tietoja yrityksen toiminnan laadusta sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määristä; (21.12.2010/1267)
- 3) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20 .

11.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatielain (304/2011) 2, 20, 20 a, 22, 32, 32 a, 36, 37 b, 54, 79, 81, 81 a ja 84 §.

sellaisena kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 323/2013, 939/2013, 1394/2015, 323/2017 ja xx/xxxx (HE 145/2017), 20 § osaksi laeissa 939/2013, 1394/2015 ja xx/xxxx (HE 145/2017), 20 a, 32 a, § laissa 939/2013, 22, 37 b ja 81 a, § laissa 1394/2015, 36 § osaksi laissa 939/2013, 84 § osaksi laissa 515/2014, 54 § osaksi laeissa 939/2013 ja 515/2014, 81 § laissa xx/xxxx (HE 145/2017), sekä

lisätään uusi 27 b §, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatieyrityksellä* julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä;

2) *rataverkolla* valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta;

3) *rataverkon haltijalla* valtion rataverkon tai yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalan piiriin;

4) *rautatieliikenteen harjoittamisella* rautatieyrityksen liikennöintiä, radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, museoliikenteen harjoittajan liikennöintiä, muun kuin päätoimenaan liikennöivän yrityksen tai yhteisön liikennöintiä ja rataverkon haltijan liikennöintiä rataverkolla;

5) *museoliikenteellä* museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;

6) *radan kunnossapitoa harjoittavalla yrityksellä* yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotyötä ja harjoittaa siihen liittyvää liikennöintiä rataverkolla;

7) *liikennöinnillä* junaliikennettä ja vaihtotyötä;

8) *ratakapasiteetilla* mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitäville reiteille;

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;

10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta;

11) *rautatiejärjestelmällä* rataverkkoa raiteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä;

12) *Euroopan laajuuisella rautatiejärjestelmällä* rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY, jäljempänä yhteentoimivuusdirektiivi, liitteen I 1 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisia ja 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä;

13) *yhteentoimivuudella* rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritusasolla, joka näiltä radoilta vaaditaan; tämä soveltuvuus edellyttää, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät siten, että olennaisia vaatimuksia on noudatettu;

14) *olennaisilla vaatimuksilla* niitä yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitännöjen on täytettävä;

15) *osajärjestelmällä järjestelmiä*, joihin Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä on jaettu rakenteellisiin tai toiminnallisiin perustein;

16) *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

17) *yhteentoimivuuden osatekijällä* sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettua laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rataverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti; osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat;

18) *kalustoyksiköllä* rautatiejärjestelmässä käytettävää liikkuvan kaluston yksikköä, joka liikkuu omilla pyörillään liikennöinnille avoimilla raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä ja koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta tai toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisten osajärjestelmien osasta;

19) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenne- ja viestintäasioiden rekisteriin;

20) *sarjalla* tietyn suunnittelutyyppin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa;

21) *kalustoyksikkötyypillä* kalustoyksikön suunnittelua koskevia tyyppitarkastustodistuksen kattamia perusominaisuuksia;

22) *eriyistäpauksella* rautatiejärjestelmän osaa, jota varten yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on sisällytetty joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia;

23) *parantamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritusasoa;

24) *uudistamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritusasoa;

25) *käyttöönnotolla* kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon;

26) *kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä* kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;

27) *hankintayksiköllä* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun, rakentamisen, uudistamisen tai parantamisen;

28) *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetaan yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuusdirektiivi) an-

netun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY, jäljempänä rautatieturvallisuudirektiivi, liitteessä I;

29) *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* rautatiejärjestelmän ja sen eri osien vähimmäisturvallisuuden tasoa, joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevin edellytyksinä rautatieturvallisuudirektiivin 7 artiklassa;

30) *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettu ja turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamisen arviointia kuvaamaan kehitettyjä menetelmiä;

31) *ilmoitetulla laitoksella* toimielimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen;

32) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että sen teknisten toimitusehtojen muuttaminen ei ole mahdollista oikeudellisesta, taloudellisesta, rahoituskellisesta tai sopimukseen muutoin perustuvasta syystä taikka yhteiskunnallisesta tai ympäristöön liittyvästä taikka niihin verrattavasta syystä;

33) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelun tarjoamiseen;

34) *palvelupaikan ylläpitäjällä* julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja;

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;

36) *kohtuullisella tuotolla* oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla;

37) *ylikuormitetulla rautatiereitillä* tai sen osalla rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tietynä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;

38) kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi;

39) *rautatiereitillä* ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietynä ajanjaksona;

40) *aikataululla* tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana;

41) *varikkosivuraiteella* sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulku-
neuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä;

42) *puitesopimuksella* julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

43) *verkkoselostuksella* rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohdallisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa;

44) *valtion rataverkon haltijalla* Liikennevirastoa.

20 §

Oikeus rataverkolla pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyrittäjä, jolla on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 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.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta.

Suomen ja jonkin toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välistä kansainvälistä henkilöliikennettä harjoittavalla rautatieyrittäjällä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia asemilla, jotka sijaitsevat rautatiereitillä, jolla kansainvälistä henkilöliikennettä harjoitetaan. Kansainvälisen henkilöliikenteen päätarkoituksena tulee olla kuljettaa matkustajia Euroopan talousalueeseen kuuluvissa eri valtioissa sijaitsevien asemien välillä.

Lain 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin päättää, onko 3 momentissa tarkoitettua henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrittäjän pääasiallisena tarkoituksena harjoittaa kansainvälistä henkilöliikennettä Suomen ja jonkin toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välillä, jos asian ratkaisemista pyytää:

- 1) valtion rataverkon haltija;
- 2) rataverkon käyttöoikeutta 3 momentissa tarkoitettua kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamista varten hakenut rautatieyrittäjä;
- 3) samalla rautatiereitillä henkilöliikennettä harjoittava muu rautatieyrittäjä.

20 a §

Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen

Valtion rataverkon haltija voi rajoittaa oikeutta käyttää valtion rataverkkoa 20 §:n 3 momentissa tarkoitettuun kansainväliseen henkilöliikenteeseen sekä rautatieyrittäjän oikeutta ottaa ja jättää matkustajia sanotussa momentissa tarkoitettua kansainvälisessä henkilöliikenteessä rautatiereitillä, jolla jokin toinen rautatieyrittäjä harjoittaa rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 nojalla julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaista henkilöliikennettä. Oikeutta ottaa ja jättää matkustajia saa rajoittaa ainoastaan, jos 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin katsoo, että oikeuden käyttäminen voi vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Sääntelyelin ottaa 1 momentissa tarkoitettua asian käsiteltäväkseen, jos sitä pyytää:

- 1) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt toimivaltainen viranomaisena;
- 2) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyrittäjä;
- 3) valtion rataverkon haltija.

Edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettua viranomaisena ja 2 kohdassa tarkoitettua rautatieyrittäjänä on toimitettava sääntelyelimelle päätöksen tekemistä varten kaikki tarvittavat tiedot. Saatuaan kaikki tarvittavat tiedot sääntelyelimen on aloitettava osapuolten kuuleminen yhden kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitettua pyynnön vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on kuultuaan kaikkia osapuolia annettava perusteltu päätöksensä kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat tiedot.

Valtion rataverkon haltija, 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu viranomainen, saman momentin 2 kohdassa tarkoitettu rautatieyrittäjä ja rataverkon käyttöoikeutta hakenut rautatieyrittäjä voivat pyytää sääntelyelintä käsittelemään 1 momentissa tarkoitettua asiaa uudelleen sääntelyelimen määräämien edellytysten täytyessä ja sen asettamassa kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla yhtä kuukautta lyhyempi.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteetin hakijan on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään. Ratakapasiteettia voivat hakea rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitettut hakijat sekä rautatiealan koulutuslaitos, joka voi hakea ratakapasiteettia omaa koulutustoimintaa varten.

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 21 §:ssä tarkoitettua puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta unionilainsäädännön mahdollistamaa ennakkomaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea valtion rataverkon haltijalta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

27 b §

Ratakapasiteettia koskevat järjestelytehtävät liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön toimesta

Rataverkon haltija voi antaa 27 ja 27 a §:ssä tarkoitettuja ratakapasiteetin käyttämiseen liittyviä avustavia tehtäviä ja järjestelytehtäviä, kuten kiireellisen ratakapasiteetin jakaminen, 36 §:ssä tarkoitettua liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön hoidettavaksi. Rataverkon haltijan on tällöin määriteltävä yleiset liikenteen etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön on noudatettava hoitaessaan rataverkon haltijan toimeksiannosta näitä tehtäviä ja tehdessään niihin liittyviä ratkaisuja.

Rataverkon haltijan on ratakapasiteetin hakijan pyynnöstä otettava viipymättä tarkistettavakseen 1 momentissa tarkoitettu ratakapasiteetin käyttämistä koskeva ratkaisu ja ilmoitettava hakijalle lopputuloksesta. Tämä ei rajoita asianosaisen oikeutta hakea asiaan oikaisua sääntelyelimeltä 72 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetyllä tavalla.

32 §

Verkkoselostus

Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomeksi ja ruotsiksi tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus. Verkkoselostuksen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitetusta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista sekä edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Lisäksi rataverkon haltijan on ilmoitettava verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää;
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikkoja.

Rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Jos 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin haltijoita ja ratakapasiteetin hakijoita muutettavista tiedoista ja viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.

Verkkoselostus on julkaistava sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 22 §:ssä tarkoitetun ratakapasiteetin hakuajan alkamista. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla. Valtion rataverkon haltija huolehtii siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaisemat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

32 a §

Museoraide

Valtion rataverkon haltija voi Liikenteen turvallisuusvirastoa kuultuaan päättää, että valtion rataverkkoon kuuluva raide on museoraide, jolla saa harjoittaa ainoastaan museoliikennettä. Museoraiteeksi määrättävällä raiteella ei saa olla muuta henkilöliikennettä eikä tavaraliikennettä. Valtion rataverkon haltijan on varattava niille rautatieliikenteen harjoittajille, jotka harjoittavat liikennöintiä raiteella, jolta on liikennöintiyhteys museoraiteeksi määrättävään raiteeseen, tilaisuus tulla kuulluiksi ennen kuin virasto päättää museoraiteesta.

36 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta tai sen järjestämisestä rataverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteenohjauspalvelujen tasapuolisuudesta. Rataverkon haltija voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Yksityisraiteen haltija voi myös sopia valtion rataverkon haltijan kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä rataverkolla tai jollakin sen osalla.

Valtion rataverkon haltija on vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Rataverkon haltijoiden on huolehdittava siitä, että liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä sovitaan silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään.

Rataverkon haltija voi hankkia liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, mutta vastuu liikenteenohjauspalveluista säilyy rataverkon haltijalla. Tässä tapauksessa rataverkon haltijan on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään otettava huomioon liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toiminta.

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille sekä niille rataverkon haltijoille, jotka palveluja siltä pyytävät ja joiden raiteilla on riittävät tekniset valmiudet ja muut edellytykset palvelujen vastaanottamiseen. Yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).

37 b §

Lisämaksut

Rataverkon haltija voi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttää, että rataverkon haltija luokittelee markkinat vähintään rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja arvioi lisähintojen vaikutukset markkinoihin. Maksut eivät saa olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voi käyttää sellaiset rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun sekä sen katetuoton, jonka kyseiset markkinat kestävät. Rataverkon haltijan on osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan. Markkinaluokittelu on julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Jos valtion rataverkon haltija ottaa lisämaksut käyttöön, sen on noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla annetun Liikenneviraston maksullisia suoritteita koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita.

Ennen lisämaksujen asettamista rataverkon haltijan on kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelintä. Sääntelyelin ilmoittaa rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut Euroopan unionin lainsäädännön ja Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisia. Lisämaksuja voidaan asettaa vasta sen jälkeen, kun sääntelyelin on todennut ne voimassa olevien säännösten mukaiseksi.

Rataverkon haltijan on raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuuttaan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadirektiivissä tarkoitettulla tavalla.

54 §

Kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat

Muulla Euroopan talousalueella käyttöönottoluvan saaneilla kalustoyksiköillä on oltava täydentävä käyttöönottolupa ennen niiden ottamista käyttöön Suomessa. Täydentävällä käyttöönottoluvalla on varmistettava erityisesti, että kalustoyksikkö on yhteensopiva rataverkon ja kiinteiden laitteistojen kanssa sekä sopii käytettäväksi Suomen ilmastossa. Täydentävää käyttöönottolupaa ei kuitenkaan vaadita kalustoyksiköiltä, joita käytetään ainoastaan satama-

alueella tai rautatieraja-aseamalla raiteilla, joiden raideleveys poikkeaa Suomessa käytettävästä raideleveydestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää täydentävän käyttöönottoluvan kalustoyksikölle, jos kalustoyksiköllä on muualla Euroopan talousalueella myönnetty voimassa oleva rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa ja muut tässä pykälässä ja 55 tai 56 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia riskiarviointien tekemistä tai erilaisten testien suorittamista rataverkolla. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava hakijaa määrittämiseksi vaadittujen lisätietojen, riskianalyysien tai testien laajuuden ja sisällön. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto vaatii testien suorittamista rataverkolla ennen kuin se antaa päätöksen käyttöönottoluvan myöntämisestä koskevaan hakemukseen, valtion rataverkon haltijan on hakijaa kuultuaan toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tarvittavat testit voidaan tehdä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on esittänyt valtion rataverkon haltijalle pyyntönsä testien suorittamiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston on ryhdyttävä tarvittaessa toimenpiteisiin, jotta testit suoritetaan.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei tee päätöstä kalustoyksikön täydentävästä käyttöönottoluvasta 55 tai vastaavasti 56 §:ssä säädetyssä määräajassa, kyseessä olevan kalustoyksikön katsotaan olevan hyväksytty käyttöön Suomessa kolmen kuukauden kuluttua säädetyin määräajan päättymisestä.

79 §

Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on riittävällä tavalla varauduttava rautateitä uhkaavan vaaran tai onnettomuuden varalta.

Jos rataverkon haltija ei itse tuota liikenteenohjauspalveluja, vaan hankkii ne muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen on huolehdittava siitä, että liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö varautuu riittävällä tavalla rautatietä uhkaavaan vaaraan tai onnettomuuteen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, liikenteenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön sekä sen, joka suorittaa liikenteenohjauspalveluja, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastustoimintaan, kuitenkin enintään viideksi vuorokaudeksi kalenterivuodessa.

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin

Turvallisuusluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Jos turvallisuusluvan haltija ei itse tuota liikenteenohjauspalveluja, vaan hankkii ne muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, turvallisuusluvan haltija vastaa siitä, että liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö varautuu poikkeusoloihin. Turvallisuusluvan haltijan on myös huolehdittava siitä, että liikenteen ohjauspalvelua tuottavan yhtiön tai yhteisön toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Liikenteenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön on osallistuttava turvallisuusluvan haltijan edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnitelun järjestämisestä.

81 a §

Toimenpiteet häiriötilanteissa

Jos rautatiejärjestelmässä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 81 §:ssä tarkoitettujen varautumista koskevien säännösten mukaisesti tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi vaatia liikenteenohjauspalveluja tuottavia yhtiöitä tai yhteisöjä sekä rautatieyhtiöitä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Liikenteenohjauspalveluja tuottavalla yhtiöllä tai yhteisöllä ja rautatieyhtiöllä on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Edellä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo sitä, että häiriötilanteissa rautatieyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Sääntelyelin valvoo myös sitä, että rautatieyhtiöiden noudattavat rataverkon haltijan tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo sitä, että liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö noudattaa tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia.

84 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rautatieliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkimuksessa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot tulee hävittää sen jälkeen kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenteenturvallisuusvirasto ja Liikennevirasto, saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenteen turvallisuusvirasto rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) Liikennevirasto turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, rautatieliikenteen harjoittajalla, yksityisraiteen haltijalla ja liikenteenohjauspalveluja tarjoavalla yhtiöllä tai yhteisöllä on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja toimijan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa varten vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi sekä rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän kehittämiseksi. Tässä momentissa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita, joissa toimija itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkimuskeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkimuksen, 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kui-

tenkin 2 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää ja 3 momentin perusteella luovuttaa vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20 .

12.

Laki

turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, seuraavasti:

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitettussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.
- 7) oikeushenkilöllä, joka huolehtii liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun lain 320/2017 luvun 2 pykälän mukaisesti.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .
Helsingissä _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

2.

Laki**aluevalvontalain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluevalvontalain (755/2000) 24 a–c, 26, 30 a, 34 a ja 37 §, sellaisina kuin niistä
 ovat 24 a–24 c, 30 a, 34 a ja 37 § laissa 195/2015, sekä
lisätään uusi 30 b §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

24 a §

*Nimetyn ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja
 ilmatilan hallintayksikön aluevalvontatehtä-
 vät*

Ilmailulaissa tarkoitettu ilmaliikennepalve-
 lujen tarjoaja sekä ilmatilan joustavaa käyttöä
 koskevista yhteisistä säännöistä annetussa
 komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005
 tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö avustavat
 aluevalvontaviranomaisia hoitamalla tässä
 laissa tarkoitettuja aluevalvontatehtäviä
 omalla toimialallaan, ei kuitenkaan merkittä-
 vää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtä-
 vää.

24 b §

*Aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta il-
 moittaminen*

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan
 hallintayksikön on ilmoitettava sotilas- tai
 rajavartiolaitosviranomaiselle havaitsemastaan
 aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka
 aluerikkomuksen tai alueloukkauksen
 uhasta sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin
 keinoin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja
 alueloukkauksen estämiseksi.

Ehdotus

24 a §

*Alusliikennepalvelujen tarjoajan, nimetyn il-
 maliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan
 hallintayksikön tehtävät*

*Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettu alus-
 liikennepalvelujen tarjoaja ja ilmailulaissa
 tarkoitettu ilmaliikennepalvelujen tarjoaja
 sekä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista
 yhteisistä säännöistä annetussa komission
 asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 tarkoitettu
 ilmatilan hallintayksikkö avustavat alueval-
 vontaviranomaisia hoitamalla tässä laissa
 tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan, ei
 kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyt-
 töä sisältävää tehtävää.*

24 b §

*Aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta il-
 moittaminen*

*Alusliikennepalvelujen tarjoajan, ilmali-
 ikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallin-
 tayksikön on ilmoitettava sotilas- tai Raja-
 vartiolaitosviranomaiselle havaitsemastaan alue-
 rikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka
 aluerikkomuksen tai alueloukkauksen uhasta
 sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin kei-
 noin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja
 alueloukkauksen estämiseksi.*

Valtion ilma-aluksen aluevalvontatehtävän turvaaminen

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä ilmatilan esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-alukselle.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulain 107 §:ssä.

Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen

Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan kieltää vesiliikenteen sellaisella rajoitetulla Suomen aluevesien osalla, jolla aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta.

Ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä on kuultava merenkulkuviranomaisia. Merenkulkuviranomaiset vastaavat 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedottamisesta asianomaisille ja osallistuvat päätöksen toimeenpanoon.

Valtion ilma-aluksen ja merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaaminen

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä ilmatilan esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-alukselle.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulain 107 §:ssä.

Liikenneviraston on alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä merialueen esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionalukselle.

Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen

Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan kieltää vesiliikenteen sellaisella rajoitetulla Suomen aluevesien osalla, jolla aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta.

Ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä on kuultava merenkulkuviranomaisia. *Puolustusministeriö voi ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelujen tarjoajaa. Merenkulkuviranomaiset vastaavat 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedottamisesta asianomaisille ja osallistuvat päätöksen toimeenpanoon.*

Alusliikennepalvelun tarjoaja toteuttaa puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten meriliikenteelle määräämät (meriliikenteen) rajoitukset ja valvoo niiden toteuttamista.

Voimassa oleva laki

30 a §

Aluevalvonnan tilannekuva

Puolustusvoimien tehtävänä on koota aluevalvonnan tilannekuvaa Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista ja sitä koskevaa päätöksentekoa sekä muiden viranomaisten tukemista varten tarpeellisista aluevalvonnan yhteydessä hankituista tai muilta aluevalvontaviranomaisilta sekä vieraan valtion viranomaisilta ja kansainvälisiltä toimielimiltä saaduista tiedoista. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ja lentoaseman pitäjältä tietoja ilmaliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Tilannekuvatietoihin saa sisältyä henkilötietoja, jos ne liittyvät tässä laissa säädettyihin lupiin tai niitä on tarpeen käsitellä valvottaessa lupaehtojen tai tässä laissa säädettyjen liikkumis- ja muiden toimintarajoitusten noudattamista taikka selvitetessä epäiltyä aluerikkomusta tai alueloukkausta.

(uusi)

Ehdotus

30 a §

Aluevalvonnan tilannekuva

Puolustusvoimien tehtävänä on koota aluevalvonnan tilannekuvaa Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista ja sitä koskevaa päätöksentekoa sekä muiden viranomaisten tukemista varten tarpeellisista aluevalvonnan yhteydessä hankituista tai muilta aluevalvontaviranomaisilta sekä vieraan valtion viranomaisilta ja kansainvälisiltä toimielimiltä saaduista tiedoista. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ja lentoaseman pitäjältä tietoja ilmaliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja. *Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada korvausetta alusliikennepalvelujen tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.*

Tilannekuvatietoihin saa sisältyä henkilötietoja, jos ne liittyvät tässä laissa säädettyihin lupiin tai niitä on tarpeen käsitellä valvottaessa lupaehtojen tai tässä laissa säädettyjen liikkumis- ja muiden toimintarajoitusten noudattamista taikka selvitetessä epäiltyä aluerikkomusta tai alueloukkausta.

30b §

Tiedon tuottaminen, vaaratilanteiden ennaltaehkäiseminen ja alusliikenteen turvaaminen

Liikenneviraston tulee alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Voimassa oleva laki

34 a §

Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa

Sen lisäksi, mitä ilmailulaissa säädetään ilmatilan käytöstä, ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on rajoitettava ilmatilan käyttöä aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava ilmatilan esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

37 §

Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten

Aluevalvontaviranomaisella, ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla ja ilmatilan hallintayksiköllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa toisilleen 30 a ja 36 a §:ssä tarkoitettuja tietoja, joita tiedon saaja tarvitsee aluevalvontatehtävässään.

Tiedot saadaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla.

Ehdotus

34 a §

Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa ja merialueella

Sen lisäksi, mitä ilmailulaissa säädetään ilmatilan käytöstä, ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on rajoitettava ilmatilan käyttöä aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava ilmatilan esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

Liikenneviraston on alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana alusliikennettä ohjaimalla rajoitettava merialueen käyttöä aluevalvontaviranomaisen päätöksen mukaisesti tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava merialueen esteetön käyttö valtionaluksille.

37 §

Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten

Aluevalvontaviranomaisella, *alusliikennepalvelujen tarjoajalla*, ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla ja ilmatilan hallintayksiköllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa toisilleen 30 a ja 36 a §:ssä tarkoitettuja tietoja, joita tiedon saaja tarvitsee aluevalvontatehtävässään.

Tiedot saadaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____

3.

Laki

alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2, 3, 6, 8–11, 14, 16, 17, 17 a, 18, 18 a, 19, 19 a, 20, 20 a–c, 21, 22, 22 a, 22 d, 22 f, 23–26, 28, 29 ja 33 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 1307/2009, 1237/2011, 225/2012 ja 791/2013, 3 § osaksi laeissa 791/2013 ja 1313/2016, 8 § osaksi laissa 1237/2011, 11, 20, 20b, 20 c ja 23 § laissa 1237/2011, 17–19 § osaksi laissa 1313/2016, 17 a § laissa 511/2015, 20 a, 22 a ja 22 d § laissa 255/2012, 22 f ja 29 § laissa 791/2013, 25 § laissa 1237/2011 sekä 26 ja 28 § osaksi laissa 1307/2009, ja

lisätään uusi 16 a, 18 a ja 19 a §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *alusliikennepalvelulla* (*Vessel Traffic Service, VTS*) alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;

2) *toimivaltaisella viranomaisella* liikenne- ja viestintäministeriötä;

3) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueille;

4) *VTS-viranomaisella* Liikennevirastoa;

5) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;

6) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-viranomainen ylläpitää alusliikennepalvelua;

7) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *alusliikennepalvelulla* (*Vessel Traffic Service, VTS*) alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;

2) *toimivaltaisella viranomaisella* Liikenteen turvallisuusvirastoa;

3) *alusliikennepalvelun järjestäjällä* Liikennevirastoa;

4) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueille;

4) *VTS-palveluntarjoajalla; momentin 1 kohdassa tarkoitetun alusliikennepalvelun tarjoajaa;*

5) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;

6) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa *VTS-palveluntarjoaja* ylläpitää alusliikennepalvelua;

7) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään

Voimassa oleva laki

vaadittava pätevyys;

8) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;

9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;

10) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);

11) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;

12) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;

13) *suojapaikalla* VTS-viranomaisen merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaavaa aluetta;

14) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi meritse;

15) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

16) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

17) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

18) *ympäristöä pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita;

19) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen eh-

Ehdotus

vaadittava pätevyys;

8) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;

9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;

10) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);

11) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;

12) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;

13) *suojapaikalla Liikenneviraston* merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaavaa aluetta;

14) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi meritse;

15) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

16) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

17) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

18) *ympäristöä pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita;

19) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen eh-

käisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

20) *ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä* jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

21) *seurantadirektiivillä* alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

22) *meriliikenteen tilastodirektiivillä* tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;

23) *Schengenin rajasäännöstöllä* henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 562/2006;

24) *turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

25) *alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla* merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) *SafeSeaNet -järjestelmällä* seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

27) *säännöllisellä liikenteellä* sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja.

käisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

20) *ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä* jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

21) *seurantadirektiivillä* alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

22) *meriliikenteen tilastodirektiivillä* tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;

23) *Schengenin rajasäännöstöllä* henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 562/2006;

24) *turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

25) *alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla* merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) *SafeSeaNet -järjestelmällä* seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

27) *säännöllisellä liikenteellä* sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja.

3 §

3 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Lakia sovelletaan myös VTS-viranomaisen suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai tässä laissa tarkoitetuissa alusliikennepalveluun osallistumista tai ilmoitusvelvollisuuksia koskevissa säännöksissä toisin säädetä:

1) sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin;

2) kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin;

3) hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

Aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstyön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen.

6 §

Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-viranomaisen havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jää-

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Lakia sovelletaan myös *VTS-palveluntarjoajan* suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai tässä laissa tarkoitetuissa alusliikennepalveluun osallistumista tai ilmoitusvelvollisuuksia koskevissa säännöksissä toisin säädetä:

1) sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, *Rajavartiolaitoksen* aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin;

2) kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin;

3) hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

Aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstyön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen.

6 §

Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai *VTS-palveluntarjoajan* havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa

Voimassa oleva laki

olosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

VTS-viranomaisen viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista; sekä
- 4) varoituksia tietylle alukselle.

8 §

Perustamispäätös

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä

2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-viranomainen;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) VTS-viranomaisen henkilöstön vähim-

Ehdotus

tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

VTS-palveluntarjoajan viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista; sekä
- 4) varoituksia tietylle alukselle.

8 §

Perustamispäätös

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä *viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan* välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä

2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä *VTS-palveluntarjoaja*;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) *VTS-palveluntarjoajan* henkilöstön vä-

Voimassa oleva laki

mäislukumäärä ja pätevyudet;

6) VTS-viranomaisen toimintatavat ja toiminta-ajat;

7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät; sekä

8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat.

Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

Toimivaltainen viranomainen voi VTS-viranomaisen esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

10 §

Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen

VTS-viranomaisen on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen

Ehdotus

himmäislukumäärä ja pätevyudet;

6) *VTS-palveluntarjoajan* toimintatavat ja toiminta-ajat;

7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;

8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; *sekä*

9) *edellä 7 §:ssä säädetty pysyvät liikennejärjestelyt.*

Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

9 §

Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen

Toimivaltainen viranomainen voi *VTS-palveluntarjoajan* esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

10 §

Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen

Toimivaltaisen viranomaisen on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

Toimivaltainen viranomainen voi antaa edellä 1 momentissa säädetyn tiedotusvelvollisuuden VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi 8 §:ssä säädetyssä perustamispäätöksessä.

11 §

Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen

pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. VTS-viranomainen tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta.

VTS-viranomaisella on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

14 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusida.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

VTS-viranomaisen tulee suorittaa vuosittain pätevyuden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyuden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. *VTS-palveluntarjoaja* tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

14 §

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusida.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

VTS-palveluntarjoajan tulee suorittaa vuosittain pätevyuden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyuden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

16 §

16 §

*Alusliikennepalvelun ylläpito**Alusliikennepalvelun ylläpito*

VTS-viranomaisen tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-viranomaisen tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

VTS-viranomainen voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. VTS-viranomainen vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

VTS-viranomaisen on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

VTS-palveluntarjoajan tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. *VTS-palveluntarjoajan* tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

VTS-palveluntarjoaja voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. *VTS-palveluntarjoaja* vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä *hänen suorittaessaan lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä*.

VTS-palveluntarjoajan on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

VTS-palveluntarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen edellä 8 §:ssä säädetyn perustamispäätöksen.

(uusi)

16 a §

Meritilannekuva

Liikenneviraston tulee tuottaa ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana puolustus- ja turvallisuusviranomaisille.

Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityis-tilanteissa

VTS-viranomainen voi tarvittaessa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi tilapäisesti määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriiin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

Toimenpiteistä on tiedotettava välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

VTS-viranomaisen kielto-oikeus

VTS-viranomaisella on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unio-

Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityis-tilanteissa

Liikennevirasto voi poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriiin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

Liikenneviraston on tiedotettava päätöksensä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voi tehdä tarvittavat toimenpiteet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan on tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

VTS-palveluntarjoaja voi tehdä omasta aloitteestaan 1 momentin mukaisen päätöksen poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle päätöksestään. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

Kielto-oikeus

Liikennevirastolla on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unio-

Voimassa oleva laki

unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämistä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen tai varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämisspäätöksen taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää:

- 1) alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta.

Toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoasiainministeriölle.

Ehdotus

nin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämistä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen tai varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämisspäätöksen taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää

- 1) alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta;
- 4) jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Liikenneviraston on välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle kiellosta tai rajoituksesta, jotta VTS-palveluntarjoaja voi antaa päätöksen toimeenpanemiseksi tarpeelliset määräykset alukselle sen varmistamiseksi, että aluksen kulkuun puututaan ottaen huomioon vallitsevat olosuhteet ja vaarantamatta muuta alusliikennettä. VTS-palveluntarjoajan tulee ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta, kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdestään satamasta tai ankkuripaikalta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun kiellon tehostamiseksi Liikennevirastolla on oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä.

Edellä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettun kiellon tehostamiseksi, taikka aluksesta johtuvasta muusta, meriliikennettä, ympäristöä taikka turvallisuutta vaarantavasta syystä taikka toisen toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä, Liikennevirastolla on oikeus määrätä alus siirrettäväksi. Kustannukset siirtämisestä kantaa aluksen omistaja tai laivanisäntä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoasiainministeriölle.

VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuudet

VTS-viranomaisen on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-viranomaisen tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-viranomaisen velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainituissa laissa.

VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(uusi)

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudet

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-palveluntarjoajan tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainituissa laissa.

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

18 a §

Tietoturvaan liittyvistä häiriöistä ilmoittaminen

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sen käyttämiin viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuden liittyvästä häiriöstä.

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

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja il-

moitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

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

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäynnösten ja muiden tietojenluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa tässä pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

19 §

VTS-viranomaisen toimintakäsikirja

VTS-viranomaisen on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirjassa on määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenteen turvallisuusviraston ja luotsauslaissa tarkoitetun luotsausyhtiön kanssa.

(uusi)

19 §

VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja

VTS-palveluntarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Toimintakäsikirjassa on määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenteen turvallisuusviraston ja luotsauslaissa tarkoitetun luotsausyhtiön kanssa.

19 a

Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin

Tämän lain 2 §:ssä tarkoitetun VTS-palveluntarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

VTS-palvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

VTS-viranomaisen on valvottava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

VTS-viranomaisen on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. VTS-viranomainen noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen

20 §

Valvonta kansainvälisillä merialueilla

§:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston 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.

VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan on toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikennevirastolle, joka valvoo VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista, havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

20 a §

Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä

Liikenneviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikennevirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen

Voimassa oleva laki

III säännöksiä.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

VTS-viranomaisen on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenetelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

20 b §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

VTS-viranomainen laatii yhteistyössä rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuden kohdistuviin uhkatilanteisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Ehdotus

III säännöksiä.

Liikennevirasto voi järjestää kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Myös VTS-palveluntarjoajan tulee noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidosta, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

Liikenneviraston on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenetelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

20 b §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma

Liikennevirasto laatii yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuden kohdistuviin uhkatilanteisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen

VTS-viranomainen päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella.

Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittavat VTS-viranomaiselle niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

Alusliikennepalveluun osallistuminen

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrättyllä tavalla VTS-viranomaiselle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset voivat ilmoittautua VTS-viranomaiselle tämän kanssa erikseen sovitavalla tavalla.

VTS-viranomainen voi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös mui-

20 c §

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen

Liikennevirasto päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. *Liikenneviraston on päätöstä tehdessään kuultava VTS-palveluntarjoajaa.*

VTS-palveluntarjoajan on avustettava alus suojapaikkaan Liikenneviraston laatimien ohjeiden, päätöksen ja suojapaikkasuunnitelman mukaisesti.

Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittavat *Liikennevirastolle* niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

Alusliikennepalveluun osallistuminen

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrättyllä tavalla *VTS-palveluntarjoajalle*, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja *Rajavartiolaitoksen* alukset voivat ilmoittautua *VTS-palveluntarjoajalle* tämän kanssa erikseen sovitavalla tavalla.

VTS-palveluntarjoaja voi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös

Voimassa oleva laki

ta aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun.

VTS-viranomainen voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

22 §

Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuden liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-viranomaiselle sekä annettava asiasta VTS-viranomaisen pyynnöstä erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

22 a §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta

Ehdotus

muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun. *VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava tekemästään päätöksestä viipymättä Liikennevirastolle.*

Liikennevirasto voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

22 §

Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuden liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi *VTS-palveluntarjoajalle* sekä annettava asiasta *Liikennevirastolle* erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan edellä 2 momentissa säädetyistä ilmoituksesta Liikennevirastolle.

22 a §

Aluksen saapumisilmoitus

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta

kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

Aluksen turvatoimiin liittyvistä ilmoituksista säädetään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa, aluksesta valvontaviranomaiselle sähköisesti tehtävästä ennakoilmoituksesta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa, alusjätettiin liittyvistä ilmoituksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja Schengenin rajasäännöstyön liittyvistä ilmoituksista henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (579/2005). Tullukseen liittyvistä ilmoituksista säädetään yhteisön tullikoodeksista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92 ja yhteisön tullikoodeksista (uudistettu tullikoodeksi) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 450/2008.

22 d §

Tilastointia koskevien tietojen antaminen

Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikennevirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-tilastojen

kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden *sekä meriterveysilmoituksen sisältämät* tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

(kumotaan)

22 d §

Tilastointia koskevien tietojen antaminen

Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikennevirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-tilastojen

Voimassa oleva laki

laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämässä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikennevirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohdaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot Liikennevirastolle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

22 f §

Vapautukset

VTS-viranomainen voi hakemuksesta vapauttaa aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 22 a §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa saapumisilmoitus, 22 b §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa lähtöilmoitus ja 22 c §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapautus on kaikkien rantavaltioiden hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetty vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

VTS-viranomaisen on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät ja peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

Ehdotus

laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä. *Liikennevirasto voi antaa momentissa säädettyjen tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi.*

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämässä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikennevirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohdaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot *Liikennevirastolle tai VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikennevirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi*, sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

22 f §

Vapautukset

Liikennevirasto voi hakemuksesta vapauttaa aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 22 a §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa saapumisilmoitus, 22 b §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa lähtöilmoitus ja 22 c §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapautus on kaikkien rantavaltioiden hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetty vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Liikenneviraston on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät ja peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

Voimassa oleva laki

VTS-viranomaisen on pidettävä ajantasais- ta luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille va- pautus on myönnetty. Luettelo ja siihen teh- dyt muutokset on toimitettava Euroopan ko- missiolle.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja on- nettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-viranomaiselle:

1) kaikista aluksen turvallisuuden vaikut- tavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketukses- ta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaa- rantavista vaaratilanteista tai onnettomuuk- sista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai meri- kelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häi- riöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneis- toon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaittei- siin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aihe- uttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä ve- teen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalai- sen aluksen päällikön on tehtävä 1 momen- tissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantaval- tion asianomaiselle viranomaiselle.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tar- kemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoit-usten sisällöstä.

24 §

Virka-apu

VTS-viranomaisella on oikeus saada puo- lustusvoimilta, rajavartiolaitokselta, ympäris-

Ehdotus

Liikenneviraston on pidettävä ajantasais- ta luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille vapautus on myönnetty. Luettelo ja siihen tehdyt muu- tokset on toimitettava Euroopan komissiolle.

23 §

Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja on- nettomuuksista ilmoittaminen

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava *VTS-palveluntarjoajalle*:

1) kaikista aluksen turvallisuuden vaikut- tavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketukses- ta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaa- rantavista vaaratilanteista tai onnettomuuk- sista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai meri- kelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häi- riöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneis- toon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaittei- siin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aihe- uttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä ve- teen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalai- sen aluksen päällikön on tehtävä 1 momen- tissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantaval- tion asianomaiselle viranomaiselle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava vii- pymättä saamansa 1 momentin mukaiset il- moitukset Liikennevirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tar- kemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoit-usten sisällöstä.

24 §

Alusliikennepalveluntarjoajan avustaminen

Aluevalvontaviranomaiset, muut viran- omaiset sekä valtion alusten päälliköt avus-

Voimassa oleva laki

tö-, tulli- ja poliisiviranomaisilta, pelastuslaitoksilta ja valtion alusten päälliköiltä virka-apua.

25 §

Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat

VTS-viranomaisella on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-viranomaisella on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

26 §

VTS-pätevyysrekisteri

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuraamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto pitää henkilörekisteriä (VTS-pätevyysrekisteri).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;

Ehdotus

tavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei sille ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

25 §

Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

26 §

VTS-pätevyysrekisteri

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuraamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto pitää henkilörekisteriä (VTS-pätevyysrekisteri).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä*
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.*

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;*

Voimassa oleva laki

- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, VTS-viranomaiselle ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitettun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-viranomaisen kanssa.

VTS-pätevyysrekisteriin merkittyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan muutoin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

28 §

Valvonta

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudattamisen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja VTS-viranomainen valvovat tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on Liikenteen turvallisuusviraston tai VTS-viranomaisen ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkominen on selvää ja vakavaa.

Ehdotus

- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, VTS-palveluntarjoajalle ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitettun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan kanssa.

VTS-pätevyysrekisteriin merkittyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan muutoin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.

28 §

Valvonta

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudattamisen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkominen on selvää ja vakavaa.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava 16 §:n 5 momentissa tarkoitettun riskienhallinnan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan

29 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo VTS-viranomaisen 17 §:n 1 momentin nojalla antamia määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

Tullin antaman määräyksen rikkomiseen sovelletaan lisäksi tullilakia (1466/1994).

33 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa toiminnassa oleville alusliikennepalveluille on haettava 8 §:n mukainen perustamispäätös kuuden kuukauden kuluessa lain voimaantulosta.

Alusliikenneohjaajalla ja alusliikennepalvelun esimiehellä tulee olla 11 tai 13 §:ssä tarkoitettu pätevyys 1 päivästä heinäkuuta 2007. Alusliikenneohjaajalta ja alusliikennepalvelun esimieheltä, joka on virassa tai toimessa tämän lain voimaan tullessa, ei vaadita vahtiperämiehen tutkintoa ja saatua vahtiperämiehenkirjaa.

merkittävän riskin poistamiseksi. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaisissa (1113/1190).

29 §

Rangaistussäännökset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka 17 §:n 1 ja 3 momentin tai 17 a §:n nojalla annettuja määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

Tullin 22 g §:n nojalla antamien määräysten rikkomisesta voidaan määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.

33 §

Siirtymäsäännökset

Alusliikenneohjaajalla ja alusliikennepalvelun esimiehellä tulee olla 11 tai 13 §:ssä tarkoitettu pätevyys 1 päivästä heinäkuuta 2007. Alusliikenneohjaajalta ja alusliikennepalvelun esimieheltä, joka on virassa tai toimessa tämän lain voimaan tullessa, ei vaadita vahtiperämiehen tutkintoa ja saatua vahtiperämiehenkirjaa.

Ennen tämän lain voimaantuloa liikenne- ja viestintäministeriön 8 §:n nojalla tehdyt alusliikennepalvelua koskevat perustamispäätökset ovat edelleen voimassa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____

4.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 20 § sellaisena kuin se on laissa 877/2014, sekä
lisätään uusi 9 a §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

(uusi)

20 §

Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaes-

Ehdotus

9 a §

Alusliikennepalvelujen tarjoajan velvollisuus avustaa valvontaviranomaista

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla alusliikennepalvelujen tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua valvontaviranomaiselle tarkastustehtävässä.

20 §

Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaes-

sa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydettyä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle.

Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

sa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydettyä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen ja 9 a §:ssä mainitun alusliikennepalvelujen tarjoajan tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

Tämä laki tulee voimaan

kuuta 20 .

päivänä

5.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 32 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

32 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa (578/2005).

Ehdotus

32 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, tullilaitoksen ja työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa.

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetulla alusliikennepalvelujen tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastollenne tämän lain mukaisessa tarkastustehtävässä.

Tämä laki tulee voimaan
kuuta 20 .

päivänä

6.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään I osan 2 §:ään uusi 10 kohta sekä uusi II A osa seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

I OSA

Yleistä

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

(uusi)

II A OSA

Liikenteen ohjaus ja hallinta

1 luku

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

1 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestäminen

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita voidaan tarjota valtion maantieverkolla ja kuntien hallinnoimilla kaduilla sekä yksityisteillä. Liikennevirasto vastaa tienpitäjänä hallinnoimansa maantieverkon liikenteen ohja-

us- ja hallintapalveluiden järjestämisestä maantieverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen laadusta ja tasa-puolisuudesta. Tienpitäjä voi järjestää jäljempänä 2 §:ssä tarkoitetut tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Muu tie- tai katuverkon haltija voi sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tie- ja katuverkon haltijoiden on sovitettava liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä silloin, kun väylät liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään. Liikennevirasto voi yhteistyössä kuntia ja yksityisteitä edustavien toimijoiden kanssa yhteensovittaa maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita.

2 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun liittyvät tehtävät

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää liikenneväylien liikennetilanteen seuranta (liikenteen tilannekuva) sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujumuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujumuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujumuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. Tietojen antaminen voi tapahtua myös jäljempänä 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla avoimen rajapinnan kautta.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja hoitaa lisäksi liikenteen järjestelyä, joka on välttämätöntä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston antamien päätösten ja määräys-

ten mukaisesti. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi tehdä tilapäisesti, enintään yhden vuorokauden ajaksi seuraavat toimenpiteet:

- 1) sulkea tunnelin tai tien ja osoittaa korvaavan reitin;
- 2) osoittaa kohtaamispaikan;
- 3) osoittaa ohittamispaikan ja antaa ohittamiskiellon;
- 4) osoittaa pysähtymispaikan tai antaa pysähtymiskiellon;
- 5) jaksottaa liikennettä ajan tai matkan suhteen;
- 6) osoittaa reitin vaarallisia aineita kuljetaville liikennevälineille ja erikoiskuljetuksille;
- 7) tehdä muita välttämättömiä toimenpiteitä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetusta liikenteen järjestelystä. Liikennevirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetusta liikenteen järjestelystä. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava tiedot 2 momentin mukaisesti tekemistään toimenpiteistä. Liikennevirasto voi tarvittaessa ottaa tarkasteluunsa 2 momentissa tarkoitetun liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan toimenpiteen. Liikennevirasto voi päättää toimenpiteen pidentämisestä, jos sen tarve ylittää 2 momentissa tarkoitetun vuorokauden aikarajan.

3 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on oltava luotettava ja tällä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa sekä tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet.

Palveluntarjoajaa ei voida pitää luotettavana, jos tämä on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viiden viimeisen vuoden aikana, tuomittu viimeisen viiden

vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen tai katsoa osoittavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palveluntarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määräävässä asemassa olevia henkilöitä sekä 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavia henkilöitä.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa. Toimintakäsikirjassa määritellään palveluntarjoajan toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen palvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla henkilöstöllä on tehtävään tarvittava osaaminen ja että se pystyy muutoinkin tieliikenteen turvalliseen ja tehokkaaseen ohjaamiseen.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan tieliikenteen ohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessa 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

4 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Tieliikennepalveluntarjoajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen

poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

5 §

Tietoturva

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava käyttämiensä liikenteen turvallisuuden kannalta merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista sen järjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä, joka voi aiheuttaa merkittävän vaaran liikenteen turvallisuudelle. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

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

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltiota ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava ja säilytettävä tieliikenteen tilannekuva tavalla, joka turvaa tallenteet oikeudettomalta puuttumiselta. Tallenteita on säilytettävä 14 vuorokautta.

6 §

Poikkeamailmoitukset

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on ilmoitettava havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista onnettomuus- ja vaaratilantei-

siin, väylänpitoon, liikenneturvallisuuteen tai ympäristösuojeluun, pelastustoimintaan tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista:

1) liikenne-, pelastus-, ympäristö-, aluevalvonta, poliisi- tai tulliviranomaisille, Rajavartiolaitokselle ja Häätäkeskuslaitokselle,

2) väyläverkon haltijoille,

3) maakunnille,

4) satamanpitäjille tai muille terminaaleille,

5) tieliikennelain (267/1981) 3 luvussa tarkoitettulle liikenteen ohjaajalle ja 7 luvussa tarkoitettulle liikenteenvalvojalle,

6) muille toimijoille, joiden toiminta voi estää vaaran tai vahingon tapahtumisen tai minimoida sen.

Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuille tahoille toimenpiteistä, jotka se tekee 2 §:n 2 momentin nojalla, jos toimenpiteet voivat vaikuttaa 1 momentissa tarkoitettun toimijan tehtävien hoitamiseen.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä ja ilmoitustavasta.

7 §

Tieliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen

Hätäkeskuslaitoksen on ilmoitettava tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle ilman aiheetonta viivästystä liikenteen turvallisuutta tai sujuvuutta olennaisesti vaarantavista liikenteen häiriötilanteista. Ilmoittaminen tapahtuu automaattisesta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

8 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan avustaminen

Viranomaiset avustavat vastikkeetta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja

jolle sille ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

2 luku

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

1 §

Tiedonsaantioikeudet viranomaisilta

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada viranomaisilta salassapitosäännösten estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Viranomainen voi asettaa salassa pidettävän tiedon luovutuksen edellytykseksi tietoturvaluottelu- ja tietosuojatarkastuksen. Salassa pidettäviä tietoja ei saa luovuttaa edelleen, ellei luovuttanut viranomainen anna tähän erikseen lupaa.

Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamiaan tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, jos sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

2 §

Muu tiedonsaantioikeus

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi, eli liikenteen tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavia tietoja sekä muita liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja, kuten sää- ja olosuhdetietoja, tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkon häiriöistä ja liikennevälineiden sijainnista:

1) väyläverkon huolto- ja kunnossapitotoimia sekä rakennustöitä tekeviltä julkisilta tai yksityisiltä toimijoilta;

2) viestintäverkkojen ylläpitäjiltä viestintäverkon häiriöistä;

3) luotsauspalvelun tarjoajilta ja satamanpittäjiltä;

4) muilta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajilta;

5) junien, alusten ja ilma-alusten omistajilta, liikennöitsijöiltä tai niiden edustajilta;

6) erillisestä pyynnöstä muilta toimijoilta, joiden toiminta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa antaa liike- tai ammattisalaisuuk- siksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tietojen on oltava tällöin sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liike- ja ammattisalaisuudet vaarannu. Edellä sanottu ei kuitenkaan estä tietojen luovuttamista viranomaiselle jäljempänä 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamiaan tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, mikäli sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikenne- muotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

3 §

Tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettä-

väksi seuraavat ajantasaiset tiedot 1 luvun 2 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävän toteuttamiseksi:

- 1) liikenteen säätiedot ja -ennusteet,
- 2) liikenteen olosuhdetiedot,
- 3) liikennemäärien mittaustiedot,
- 4) sujuvuus- ja matka-aikatiedot,
- 5) häiriö- ja poikkeustilannetiedot,
- 6) tiedot vaihtuvista nopeusrajoituksista sekä muista vaihtuvista liikennesäännöistä,
- 7) tiedot liikennevälineiden sijainnista, jos tieto on olemassa,
- 8) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomaisen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmailiikennevirtojen säätelystä säädetään ilmailiikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

1) Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat staattiset tiedot:

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historia-tiedot,
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot,
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot,
- 4) muut tilastotiedot.

Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietojen avaaminen perustuu sopimukseen Liikenneviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan ottaa maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa

sa, että henkilötietojen suojaa ja liike- tai ammattisalaisuutta ei vaaranneta.

4 §

Tietojen luovuttaminen viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovutettava viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Lentoliikenteen osalta tietojen luovutuksesta säädetään ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010.

5 §

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen yhteentoimivuus

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen edellä 1 tai 2 §:n nojalla saama tieto on ilman aiheutonta viivästystä muiden lain mukaan vastaavia palveluita tarjoavien liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien käytössä rajapinnan kautta maksutta, ellei tiedon antanut viranomaislainen ole kieltänyt tai rajoittanut sen antamista.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien on palveluitaan ja järjestelmiään sekä tietosisältöjä kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteentoimivuuden varmistamisesta.

6 §

Tietojen käyttäminen lisäarvopalveluita tarjottaessa

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tar-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

joaja saa käyttää 1 ja 2 §:n nojalla saamiaan tietoja muita kuin laissa säädettyjä palveluita tarjotessaan, mutta palvelua tarjottaessa ei voida luovuttaa tietoa muutoin kuin edellä on säädetty, eikä salassa pidettävä tieto saa muutoinkaan käydä ilmi palvelusta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei myöskään saa hyödyntää 2 §:n nojalla saamaansa salassa pidettävää tietoa tavalla, joka vahingoittaisi tiedon luovuttaneen toimijan liiketaloudellisia etuja.

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____*

7.

Laki

luotsauslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan luotsauslain (940/2003) 2, 4 d ja 18 §,
sellaisina kuin ne ovat laissa 1312/2016,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;

2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitettulla Saimaan kanavan vuokra-alueella;

3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);

4) *luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomerren puoleisessa päässä tai väylällä olevaa karttaan merkittyä aluetta, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia;

5) *yleisellä kulkuväylällä* vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n 1 momentin 13 kohdassa tarkoitettua yleistä kulkuväylää;

6) *VTS-viranomaisella* alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua VTS-viranomaista;

7) *jäänmurtajalla* alusta, jota käytetään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettun jäänmurtaja-avustuksen antamiseen;

8) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;

2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitettulla Saimaan kanavan vuokra-alueella;

3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);

4) *luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomerren puoleisessa päässä tai väylällä olevaa karttaan merkittyä aluetta, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia;

5) *yleisellä kulkuväylällä* vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n 1 momentin 13 kohdassa tarkoitettua yleistä kulkuväylää

6) *Alusliikennepalvelujen tarjoajalla* alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua *VTS-palveluntarjoajaa*;

7) *jäänmurtajalla* alusta, jota käytetään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettun jäänmurtaja-avustuksen antamiseen;

8) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin

Voimassa oleva laki

kaupparenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;

9) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

10) *automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS)* SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa tarkoitettua alusten automaattista tunnistusjärjestelmää;

11) *STCW-yleissopimuksella* merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) *laivasimulaattorilla* STCW-yleissopimuksen mukaisesti arvioidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun merenkulkijoiden koulutuksessa käyttämää laivasimulaattoria;

13) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

14) *IGC-säännöstöllä* nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkijärjestön (IMO) säännöstöä;

15) *IMDG-säännöstöllä* vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevaa IMO:n säännöstöä;

16) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

17) *nesteytetyllä kaasulla* IGC-säännöstön 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljettavia kaasuja;

18) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z;

19) *vaarallisella kiinteällä irtolastilla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia;

Ehdotus

kaupparenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;

9) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

10) *automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS)* SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa tarkoitettua alusten automaattista tunnistusjärjestelmää;

11) *STCW-yleissopimuksella* merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) *laivasimulaattorilla* STCW-yleissopimuksen mukaisesti arvioidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun merenkulkijoiden koulutuksessa käyttämää laivasimulaattoria;

13) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

14) *IGC-säännöstöllä* nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkijärjestön (IMO) säännöstöä;

15) *IMDG-säännöstöllä* vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevaa IMO:n säännöstöä;

16) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

17) *nesteytetyllä kaasulla* IGC-säännöstön 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljettavia kaasuja;

18) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z;

19) *vaarallisella kiinteällä irtolastilla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia;

20) *INF-lastilla* SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti;

21) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

22) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alatasaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun ylätasaman välillä;

23) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

4 d §

Toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-viranomaisen kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedoksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen.

18 §

20) *INF-lastilla* SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti;

21) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

22) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alatasaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun ylätasaman välillä;

23) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

4 d §

Toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta *alusliikennepalvelujen tarjoajan* kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedoksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen.

18 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain muiden kuin 6 §:n säännösten noudattamista.

VTS-viranomainen ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla VTS-viranomaiselle ajantasaiset tiedot luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa VTS-viranomaiselle myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.

Luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön on toimitettava VTS-viranomaiselle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava VTS-viranomaiselle poikkeamista tai häiriöistä luotsaustoiminnassa.

Valvonta

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain muiden kuin 6 §:n säännösten noudattamista.

Alusliikennepalveluntarjoaja ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla *alusliikennepalveluntarjoajalle* ajantasaiset tiedot luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa *alusliikennepalveluntarjoajalle* myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.

Luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön on toimitettava *alusliikennepalveluntarjoajalle* sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava *alusliikennepalveluntarjoajalle* poikkeamista tai häiriöistä luotsaustoiminnassa.

Tämä laki tulee voimaan
kuuta 20 .

päivänä

8.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §, 2 a luvun 1 ja 3 § sekä 11 luvun 1 ja 2 §,

sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 § osaksi laeissa 998/2014, 473/2016, 275/2017 ja 628/2017 sekä 2 a luvun 1 ja 3 § laissa 275/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suoje-
lua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Eu-

Ehdotus

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suoje-
lua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Eu-

Voimassa oleva laki

roopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

5 a) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätystä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

6) *aluevesillä*, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määritellyjä alueita;

7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määritellyä merialuetta;

10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8"P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Viirevojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasi-

Ehdotus

roopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

5 a) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätystä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

6) *aluevesillä*, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määritellyjä alueita;

7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määritellyä merialuetta;

10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8"P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Viirevojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasi-

assa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella alusta*, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

assa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella alusta*, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai *Rajavartiolaitoksen* asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

Voimassa oleva laki

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevia lastijäämiä, jotka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin lastaamisen ja purkamisen päätyttyä;

26) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia (absoluuttinen paine);

31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

34) *käymäläjätevedellä*

a) käymälöistä, pisaareista ja WC-

Ehdotus

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä;

26) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia (absoluuttinen paine);

31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

34) *käymäläjätevedellä*

a) käymälöistä, pisaareista ja WC-

Voimassa oleva laki

lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

35) *käsittelyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

36) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

37) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

38) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

39) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai

Ehdotus

lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

35) *käsittelyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

36) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

37) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

38) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

39) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai

jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyjen DMX-, DMA- ja DMZ- laatujuen mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiseksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

46) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasisusta;

46 b) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biolo-

jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon I mukaisten DMB- ja DMC- laatujuen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon I mukaisten DMX- ja DMA -laatujuen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiseksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

46) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasisusta;

46 b) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biolo-

gisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

47) *VTS-viranomaisella* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua Liikenneviraston yksikköä, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

47 a) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitettut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

2 a luku

Öljylastin siirto aluksesta toiseen

1 §

STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

gisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

47) *Alusliikennepalvelujen tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

47 a) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitettut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

2 a luku

Öljylastin siirto aluksesta toiseen

1 §

STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää, meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin ja alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun VTS-viranomaisen kanssa, 1 momentissa tarkoitetut alueet ja pitää niistä luettelo. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

3 §

Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) VTS-viranomaiselle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää, meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan *Rajavartiolaitoksen*, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, *Liikenneviraston ja alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa*, 1 momentissa tarkoitetut alueet ja pitää niistä luettelo. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

3 §

Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) *Alusliikenteenpalvelujen tarjoajalle* suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä

tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 - yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja VTS-viranomaisen tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa VTS-viranomaisesta säädetään.

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §

Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen

tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 - yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja *alusliikennepalvelujen tarjoajan* tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa *alusliikennepalvelujen tarjoajasta* säädetään.

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §

Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelujen tarjoajalle*. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen

Voimassa oleva laki

on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettut viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

2 §

Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion vi-

Ehdotus

on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelujen tarjoajalle* taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettut viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

2 §

Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelujen tarjoajalle* asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelujen tarjoajalle* 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion vi-

Voimassa oleva laki

ranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

Ehdotus

ranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

Tämä laki tulee voimaan _____ *päivänä*
kuuta 20 .

9.

Laki

meripelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 4, 11 a, 14 ja 24 §, sellaisina kuin niistä ovat 4 § osittain laeissa 1660/2009 ja 752/2014, 11 a ja 24 § laissa 1660/2009 ja 14 § osittain laeissa 597/2005, 1250/2005, 1660/2009, 429/2014, 752/2014, 865/2014 ja xx/xxxx (HE 145/2017), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

4 §

Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat

Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, pelastuslaitos (379/2011) tarkoitettu alueen pelastustoimi, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystoimikunnat, Tulli ja ympäristöviranomaiset (muu meripelastusviranomainen) ovat rajavartiolaitoksen ohella velvollisia osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, eikä meripelastustoimen tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

- 1) hätäkeskuslaitos osallistuu etsintä- ja pelastusyksiköiden sekä meripelastustoimen tehtäviin osallistuvan henkilöstön hälyttämiseen sen mukaan kuin siitä erikseen sovitaan;
- 2) Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusturvallisuudesta ja sen kehittämisestä sekä antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta;
- 3) Ilmatieteen laitos antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta sekä tuottaa rajavartiolaitokselle meripelastustoimen tarvitsemat sää- ja meripalvelut;

Ehdotus

4 §

Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat

Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, pelastuslaitos (379/2011) tarkoitettu alueen pelastustoimi, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystoimikunnat, Tulli ja ympäristöviranomaiset (muu meripelastusviranomainen) ovat *Rajavartiolaitoksen* ohella velvollisia osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, eikä meripelastustoimen tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista. (19.9.2014/752)

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

- 1) hätäkeskuslaitos osallistuu etsintä- ja pelastusyksiköiden sekä meripelastustoimen tehtäviin osallistuvan henkilöstön hälyttämiseen sen mukaan kuin siitä erikseen sovitaan;
- 2) Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusturvallisuudesta ja sen kehittämisestä sekä antaa *Rajavartiolaitoksen* käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.
- 3) Ilmatieteen laitos antaa *Rajavartiolaitoksen* käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta sekä tuottaa *Rajavartiolaitokselle* meripelastustoimen tarvitsemat sää- ja meripalvelut;

4) Liikennevirasto ylläpitää alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelua sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa;

5) alueen pelastustoimi, poliisi ja Tulli osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa; alueen pelastustoimi osallistuu pelastustoimen erikoiskoulutetun meritoimintaryhmän toimintaan, jos tästä on alueen pelastustoimen ja rajavartiolaitoksen kesken erikseen sovittu;

6) puolustusvoimat valvoo merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa erityisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa;

7) sosiaali- ja terveystieteelliset vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä puhelinvälitteisten lääkäripalveluiden tuottamisesta;

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu ilma-liikennepalveluiden tarjoaja osallistuu korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa.

Yhteistoiminnan sisällöstä sovitaan tarkemmin rajavartiolaitoksen ja ilmaliikennepalveluiden tarjoajan välisellä sopimuksella.

4) Liikennevirasto vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelun järjestämisestä, toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaavaa alusliikenteestä ja toimeenpanee Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä alusliikennepalvelujen tarjoajan avustamana sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa;

5) alueen pelastustoimi, poliisi ja Tulli osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa; alueen pelastustoimi osallistuu pelastustoimen erikoiskoulutetun meritoimintaryhmän toimintaan, jos tästä on alueen pelastustoimen ja Rajavartiolaitoksen kesken erikseen sovittu;

6) puolustusvoimat valvoo merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa erityisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa;

7) sosiaali- ja terveystieteelliset vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä puhelinvälitteisten lääkäripalveluiden tuottamisesta;

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu ilma-liikennepalveluiden tarjoaja ja alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettu alusliikennepalvelujen tarjoaja osallistuu korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa. Yhteistoiminnan tarkemmasta sisällöstä voidaan sopia tarkemmin Rajavartiolaitoksen ja ilmaliikennepal-

Muut kuin edellä tarkoitetut valtion viranomaiset, yhtiöt ja laitokset antavat pyynnöstä korvauksetta rajavartiolaitoksen ja muun meripelastusviranomaisen käyttöön niille kuuluvaa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa siltä osin kuin se on tarpeen valmiussuunnittelua varten tai vaaratilanteessa.

11 a §

Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen

Meripelastusjohtaja voi tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen meri-alueella ja rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi.

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla VTS-alueella päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämiseksi tekee VTS-viranomainen meripelastusjohtajan esityksestä.

Meripelastusjohtaja voi pyytää Ilmailulaitosta toimivaltansa rajoissa kieltämään liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen ilmatilassa ja rajoittamaan sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi.

14 §

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta muulta meripelastusviranomaiselta meripelastustoimen suunnittelussa tarvittavat mainitun viranomaisen toimintavalmiutta ja sijoittautumista koskevat tiedot sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystiedot. Rajavartiolaitoksella on oikeus saada vastaavat tiedot Ilmailulaitokselta sekä oikeus luovuttaa tietoja Ilmailulaitokselle.

veluiden tarjoajan sekä alusliikennepalvelujen tarjoajan välisellä sopimuksella.

Muut kuin edellä tarkoitetut valtion viranomaiset, yhtiöt ja laitokset antavat pyynnöstä korvauksetta *Rajavartiolaitoksen* ja muun meripelastusviranomaisen käyttöön niille kuuluvaa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa siltä osin kuin se on tarpeen valmiussuunnittelua varten tai vaaratilanteessa.

11 a §

Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen

Meripelastusjohtaja voi tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen meri-alueella ja rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi.

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla VTS-alueella *meripelastusjohtajan I momentin nojalla tekemän* päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämiseksi *toimeenpanee alusliikenteen osalta alusliikennepalvelujen tarjoaja*.

Meripelastusjohtaja voi pyytää *ilmaliikennepalveluiden tarjoajaa* toimivaltansa rajoissa kieltämään liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen ilmatilassa ja rajoittamaan sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi.

14 §

Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta sekä alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta muulta meripelastusviranomaiselta meripelastustoimen suunnittelussa tarvittavat mainitun viranomaisen toimintavalmiutta ja sijoittautumista koskevat tiedot sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystiedot. Rajavartiolaitoksella on oikeus saada vastaavat tiedot *ilmaliikennepalveluiden tarjoajalta ja alusliikennepalveluiden tarjoajalta* sekä oikeus luovuttaa tietoja *ilmaliikennepalveluiden tar-*

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän tieliikenteen tietojärjestelmän ajoneuvo- ja ajokorttirekistereistä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

2) hätäkeskustietojärjestelmästä, poliisin tehtävailmoitusrekisteri mukaan lukien, hätät ilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja, henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja sekä merellä toimivien viranomaisten yksiköiden valmius- ja paikkatietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä ilma-alusrekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

4) kunnan satamalaitokselta aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

5) kalastusviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston vesikuluneuvorekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen alusrekistereistä sekä muista Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja; (uusi)

8) Liikenneviraston alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja ja puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;

9) Viestintävirastolta tietoja radiolaitteen

joajalle ja alusliikennepalveluiden tarjoajalle.

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän liikenneasioiden rekistereistä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

2) hätäkeskustietojärjestelmästä, poliisin tehtävailmoitusrekisteri mukaan lukien, hätät ilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja, henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja sekä merellä toimivien viranomaisten yksiköiden valmius- ja paikkatietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioidenrekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

4) kunnan satamalaitokselta aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

5) kalastusviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;

6) *Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;*

7) *Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen alusrekistereistä ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;*

7a) Liikennevirastolta ajantasaista meritalannekuvaa alusliikenteestä;

8) *alusliikennepalvelujen tarjoajan alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta ilma-alusliikennettä koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja*

9) Viestintävirastolta tietoja radiolaitteen

Voimassa oleva laki

sijainnista sekä radioluparekisteristä radiolaitetta ja sen omistajaa sekä haltijaa koskevia tietoja;

10) Tullin tietojärjestelmistä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja sekä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

11) Väestörekisterikeskukselta väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 13–17 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

12) poliisin henkilörekistereistä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja.

Henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 3 §:ssä tarkoitettua rajavartiolaitoksen toiminnallisen tietojärjestelmän tietoja voidaan vaaratilanteessa tarvittaessa käyttää etsintä- ja pelastustoimenpiteiden järjestämiseksi.

24 §

Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset

Rajavartiolaitos vastaa 3 §:ssä säädettyjen tehtävien lisäksi meripelastustoimen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteestä.

Ehdotus

sijainnista sekä radioluparekisteristä radiolaitetta ja sen omistajaa sekä haltijaa koskevia tietoja;

10) Tullin tietojärjestelmistä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja sekä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

11) Väestörekisterikeskukselta väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 13–17 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

12) poliisin henkilörekistereistä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja.

Henkilötietojen käsittelystä *Rajavartiolaitoksessa* annetun lain (579/2005) 3 §:ssä tarkoitettua Rajavartiolaitoksen toiminnallisen tietojärjestelmän tietoja voidaan vaaratilanteessa tarvittaessa käyttää etsintä- ja pelastustoimenpiteiden järjestämiseksi.

24 §

Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset

Rajavartiolaitos vastaa 3 §:ssä säädettyjen tehtävien lisäksi meripelastustoimen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteestä. *Liikennevirasto järjestää merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivisen ylläpidon itse tai hankkii sen alusliikennepalvelulaisissa tarkoitettulta alusliikennepalvelujen tarjoajalta.*

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

10.

Laki

pelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muokataan pelastuslain (379/2011) 89 a §, sellaisena kuin se on laissa xx/xxxx (HE /), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

89 a §

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeus

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta torjuntatoiminnassa mukana olevalta muulta viranomaiselta torjuntatoimen suunnittelussa tarvittavia, tämän viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystietoja.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;

2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

3) kalatalousviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;

4) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja (x.x.2017/x);

5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa

Ehdotus

89 a §

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeus

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta torjuntatoiminnassa mukana olevalta muulta viranomaiselta torjuntatoimen suunnittelussa tarvittavia, tämän viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystietoja.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;

2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

3) kalatalousviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;

4) Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja (x.x.2017/x);

5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa

Voimassa oleva laki

jaa koskevia tietoja;

6) Liikenneviraston alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;

7) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja;

8) rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja; sekä

9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Maaöljyvahinkojen pelastustoimintaa johdettavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

1) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja;

2) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitetusta Turvallisuus- ja kemikaaliviraston rekisteristä tietoja yrityksen toiminnan laadusta sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määristä; (21.12.2010/1267)

3) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Ehdotus

jaa koskevia tietoja;

6) *Alusliikennepalvelujen tarjoajan* alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;

7) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja;

8) Rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja; sekä

9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Maaöljyvahinkojen pelastustoimintaa johdettavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

1) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja;

2) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitetusta Turvallisuus- ja kemikaaliviraston rekisteristä tietoja yrityksen toiminnan laadusta sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määristä; (21.12.2010/1267)

3) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Tämä laki tulee voimaan
kuuta 20 .

päivänä

11.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatielain (304/2011) 2, 20, 20 a, 22, 32, 32 a, 36, 37 b, 54, 79, 81, 81 a ja 84 §,

sellaisena kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 323/2013, 939/2013, 1394/2015, 323/2017 ja xx/xxxx (HE 145/2017), 20 § osaksi laeissa 939/2013, 1394/2015 ja xx/xxxx (HE 145/2017), 20 a, 32 a, § laissa 939/2013, 22, 37 b ja 81 a, § laissa 1394/2015, 36 § osaksi laissa 939/2013, 84 § osaksi laissa 515/2014, 54 § osaksi laeissa 939/2013 ja 515/2014, 81 § laissa xx/xxxx (HE 145/2017), sekä

lisätään uusi 27 b §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatieyrityksellä* julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä;

2) *rataverkolla* Liikenneviraston hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta;

3) *rataverkon haltijalla* Liikennevirastoa taikka yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalan piiriin;

4) *rautatieliikenteen harjoittamisella* rautatieyrityksen liikennöintiä, radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, museoliikenteen harjoittajan liikennöintiä, muun kuin päätoimenaan liikennöivän yrityksen tai yhteisön liikennöintiä ja rataverkon haltijan liikennöintiä rataverkolla;

5) *museoliikenteellä* museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;

6) *radan kunnossapitoa harjoittavalla yri-*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatieyrityksellä* julkista tai yksityisoikeudellista yritystä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn asianomaisen toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä;

2) *rataverkolla valtion rataverkon haltijan* hallinnoimaa valtion rataverkkoa ja lain soveltamisalan piiriin kuuluvaa yksityisraidetta;

3) *rataverkon haltijalla valtion rataverkon tai yksityisraiteen haltijaa*, kun raide kuuluu tämän lain soveltamisalan piiriin;

4) *rautatieliikenteen harjoittamisella* rautatieyrityksen liikennöintiä, radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, museoliikenteen harjoittajan liikennöintiä, muun kuin päätoimenaan liikennöivän yrityksen tai yhteisön liikennöintiä ja rataverkon haltijan liikennöintiä rataverkolla;

5) *museoliikenteellä* museokalustolla rataverkolla harjoitettavaa laajuudeltaan vähäistä liikennöintiä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa;

6) *radan kunnossapitoa harjoittavalla yri-*

Voimassa oleva laki

tyksellä yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siihen liittyvää liikennöintiä rataverkolla;

7) liikennöinnillä junaliikennettä ja vaihtotyötä;

8) ratakapasiteetilla mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitävälle reiteille;

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;

10) yksityisraiteella muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta;

11) rautatiejärjestelmällä rataverkkoa raihteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä;

12) Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY, jäljempänä yhteentoimivuusdirektiivi, liitteen I 1 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisia ja 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä;

13) yhteentoimivuudella rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritusastolla, joka näiltä radoilta vaaditaan; tämä soveltuvuus edellyttää, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät siten, että olennaisia vaatimuksia on noudatettu;

14) olennaisilla vaatimuksilla niitä yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitântöjen on täytettävä;

15) osajärjestelmällä järjestelmiä, joihin Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä on jaettu rakenteellisin tai toiminnallisin perus-

Ehdotus

tyksellä yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siihen liittyvää liikennöintiä rataverkolla;

7) liikennöinnillä junaliikennettä ja vaihtotyötä;

8) ratakapasiteetilla mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitävälle reiteille;

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;

10) yksityisraiteella muuta kuin valtion omistamaa ja valtion rataverkon haltijan hallinnoimaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvaa raidetta;

11) rautatiejärjestelmällä rataverkkoa raihteineen ja ratapihoineen, niillä käytettäviä kalustoyksiköitä ja muita rakenteellisia ja toiminnallisia osajärjestelmiä sekä koko järjestelmän hallinnointia ja käyttöä;

12) Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY, jäljempänä yhteentoimivuusdirektiivi, liitteen I 1 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisia ja 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä;

13) yhteentoimivuudella rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritusastolla, joka näiltä radoilta vaaditaan; tämä soveltuvuus edellyttää, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät siten, että olennaisia vaatimuksia on noudatettu;

14) olennaisilla vaatimuksilla niitä yhteentoimivuusdirektiivin liitteessä III tarkoitettuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden sekä liitântöjen on täytettävä;

15) osajärjestelmällä järjestelmiä, joihin Euroopan laajuinen rautatiejärjestelmä on jaettu rakenteellisin tai toiminnallisin perus-

tein;

16) *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

17) *yhteentoimivuuden osatekijällä* sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rataverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti; osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat;

18) *kalustoyksiköllä* rautatiejärjestelmässä käytettävää liikkuvan kaluston yksikköä, joka liikkuu omilla pyörillään liikennöinnille avoimilla raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä ja koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta tai toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisten osajärjestelmien osasta;

19) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana 68 §:ssä tarkoitettuun kalustorekisteriin;

20) *sarjalla* tietyn suunnittelutyypin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa;

21) *kalustoyksikkötyypillä* kalustoyksikön suunnittelua koskevia tyyppitarkastustodistuksen kattamia perusominaisuuksia;

22) *erityistapauksella* rautatiejärjestelmän osaa, jota varten yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on sisällytetty joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia;

23) *parantamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritus tasoa;

24) *uudistamisella* osajärjestelmän tai osa-

tein;

16) *yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä* kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevia vaatimuksia, joilla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

17) *yhteentoimivuuden osatekijällä* sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rataverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti; osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat;

18) *kalustoyksiköllä* rautatiejärjestelmässä käytettävää liikkuvan kaluston yksikköä, joka liikkuu omilla pyörillään liikennöinnille avoimilla raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä ja koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta tai toiminnallisesta osajärjestelmästä taikka tällaisten osajärjestelmien osasta;

19) *kalustoyksikön haltijalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana tai muutoin oikeus käyttää sitä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sen haltijana *liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenne- ja viestintäasioiden rekisteriin*;

20) *sarjalla* tietyn suunnittelutyypin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa;

21) *kalustoyksikkötyypillä* kalustoyksikön suunnittelua koskevia tyyppitarkastustodistuksen kattamia perusominaisuuksia;

22) *erityistapauksella* rautatiejärjestelmän osaa, jota varten yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin on sisällytetty joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia;

23) *parantamisella* osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritus tasoa;

24) *uudistamisella* osajärjestelmän tai osa-

järjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

25) *käyttönotolla* kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saataan suunniteltuun toimintakuntoon;

26) *kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä* kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;

27) *hankintayksiköllä* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun, rakentamisen, uudistamisen tai parantamisen;

28) *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuudirektiivi) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY, jäljempänä rautatieturvallisuudirektiivi, liitteessä I;

29) *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* rautatiejärjestelmän ja sen eri osien vähimmäis-turvallisuuden tasoa, joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevinä edellytyksinä rautatieturvallisuudirektiivin 7 artiklassa;

30) *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamisen arviointia kuvaamaan kehitettyjä menetelmiä;

31) *ilmoitetulla laitoksella* toimielimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen;

32) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että sen teknisten toimintusehtojen muuttaminen ei ole mahdollista

järjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

25) *käyttönotolla* kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saataan suunniteltuun toimintakuntoon;

26) *kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä* kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;

27) *hankintayksiköllä* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun, rakentamisen, uudistamisen tai parantamisen;

28) *yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla* niitä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja yleisen kehittymisen seuraamiseksi kerättäviä tietoja, jotka luetellaan yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuudirektiivi) annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY, jäljempänä rautatieturvallisuudirektiivi, liitteessä I;

29) *yhteisillä turvallisuustavoitteilla* rautatiejärjestelmän ja sen eri osien vähimmäis-turvallisuuden tasoa, joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevinä edellytyksinä rautatieturvallisuudirektiivin 7 artiklassa;

30) *yhteisillä turvallisuusmenetelmillä* rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuuden tason ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisen ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamisen arviointia kuvaamaan kehitettyjä menetelmiä;

31) *ilmoitetulla laitoksella* toimielimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen;

32) *pitkälle edenneellä hankkeella* hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että sen teknisten toimintusehtojen muuttaminen ei ole mahdollista

oikeudellisesta, taloudellisesta, rahoituksellisesta tai sopimukseen muutoin perustuvasta syystä taikka yhteiskunnallisesta tai ympäristöön liittyvästä taikka niihin verrattavasta syystä;

33) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;

34) *palvelupaikan ylläpitäjällä* julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja;

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;

36) *kohtuullisella tuotolla* oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla;

37) *ylikuormitetulla rautatiereitillä tai sen osalla* rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tietynä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;

38) *kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla* toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi;

39) *rautatiereitillä* ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietynä ajanjaksona;

oikeudellisesta, taloudellisesta, rahoituksellisesta tai sopimukseen muutoin perustuvasta syystä taikka yhteiskunnallisesta tai ympäristöön liittyvästä taikka niihin verrattavasta syystä;

33) *palvelupaikalla* rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;

34) *palvelupaikan ylläpitäjällä* julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja;

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;

36) *kohtuullisella tuotolla* oman pääoman tuottoastetta, jossa otetaan huomioon palvelupaikan ylläpitäjälle aiheutunut mahdollinen riski ja joka vastaa viimeksi kuluneiden vuosien keskimääräistä tuottoastetta asianomaisella palvelutoimialalla;

37) *ylikuormitetulla rautatiereitillä tai sen osalla* rataverkon osuutta, johon kohdistuvaan ratakapasiteetin kysyntään ei voida tietynä ajankohtana täysin vastata ratakapasiteetin varaushakemusten yhteensovittamisesta huolimatta;

38) *kapasiteetin vahvistamissuunnitelmalla* toimenpidettä tai toimenpiteiden sarjaa, jonka toteuttamiselle on vahvistettu aikataulu ja jonka tarkoituksena on vähentää niitä kapasiteetin rajoitteita, jotka ovat johtaneet infrastruktuurin osuuden nimittämiseen ylikuormitetuksi rautatiereitiksi tai sen osaksi;

39) *rautatiereitillä* ratakapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietynä ajanjaksona;

40) aikataululla tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana;

41) varikkosivuraiteella sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä;

42) puitesopimuksella julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

43) verkkoselostuksella rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa.
(uusi)

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyri-tytys, jolla on liikenne- ja viestintäministeriön 10 §:n nojalla myöntämä toimilupa tai Euroopan talousalueella rautatieliikenteen harjoittamista varten myönnetty toimilupa ja joka muutoinkin täyttää 3 §:ssä rautatieliikenteen harjoittamiselle säädetyt edellytykset. Myös muut rautatieliikenteen harjoittajat saavat käyttää tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia liikennöintiä varten, jos 3 §:ssä säädetyt liikennöinnin edellytykset täyttyvät.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta.

40) aikataululla tietoja, joissa määritellään kaikki junien ja liikkuvan kaluston suunniteltu liikkuminen kyseisellä rataverkolla, rautatiereitillä tai sen osalla aikataulun voimassaoloaikana;

41) varikkosivuraiteella sivuraidetta, joka on erityisesti tarkoitettu rautatieliikenteen kulkuneuvojen pysäköintiin kahden ajovuoron välillä;

42) puitesopimuksella julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määrätään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

43) verkkoselostuksella rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa;

44) valtion rataverkon haltijalla Liikennevirastoa.

20 §

Oikeus rataverkolle pääsyyn ja oikeus sen käyttämiseen

Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia rataverkolla saa harjoittamaansa rautatieliikennettä varten käyttää rautatieyri-tytys, jolla on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 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.

Suomen ja Venäjän väliseen suoraan kansainväliseen rautatieliikenteeseen sovelletaan sitä koskevaa sopimusta.

Suomen ja jonkin toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välistä kansainvälistä henkilöliikennettä harjoittavalla rautatieyrityksellä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia asemilla, jotka sijaitsevat rautatiereitillä, jolla kansainvälistä henkilöliikennettä harjoitetaan. Kansainvälisen henkilöliikenteen päätarkoituksena tulee olla kuljettaa matkustajia Euroopan talousalueeseen kuuluvissa eri valtioissa sijaitsevien asemien välillä.

Lain 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin päättää, onko 3 momentissa tarkoitettua henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen pääasiallisena tarkoituksena harjoittaa kansainvälistä henkilöliikennettä Suomen ja jonkin toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välillä, jos asian ratkaisemista pyytää:

- 1) Liikennevirasto;
- 2) rataverkon käyttöoikeutta 3 momentissa tarkoitettua kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamista varten hakenut rautatieyritys;
- 3) samalla rautatiereitillä henkilöliikennettä harjoittava muu rautatieyritys.

20 a §

Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen

Liikennevirasto voi rajoittaa oikeutta käyttää valtion rataverkkoa 20 §:n 3 momentissa tarkoitettuun kansainväliseen henkilöliikenteeseen sekä rautatieyrityksen oikeutta ottaa ja jättää matkustajia sanotussa momentissa tarkoitettussa kansainvälisessä henkilöliikenteessä rautatiereitillä, jolla jokin toinen rautatieyritys harjoittaa rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 nojalla julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaista henkilöliikennettä. Oikeutta ottaa ja jättää matkustajia saa rajoittaa ainoastaan, jos 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin katsoo, että oikeuden käyttäminen voi vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Suomen ja jonkin toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välistä kansainvälistä henkilöliikennettä harjoittavalla rautatieyrityksellä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia asemilla, jotka sijaitsevat rautatiereitillä, jolla kansainvälistä henkilöliikennettä harjoitetaan. Kansainvälisen henkilöliikenteen päätarkoituksena tulee olla kuljettaa matkustajia Euroopan talousalueeseen kuuluvissa eri valtioissa sijaitsevien asemien välillä.

Lain 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin päättää, onko 3 momentissa tarkoitettua henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen pääasiallisena tarkoituksena harjoittaa kansainvälistä henkilöliikennettä Suomen ja jonkin toisen Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välillä, jos asian ratkaisemista pyytää:

- 1) valtion rataverkon haltija;
- 2) rataverkon käyttöoikeutta 3 momentissa tarkoitettua kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamista varten hakenut rautatieyritys;
- 3) samalla rautatiereitillä henkilöliikennettä harjoittava muu rautatieyritys.

20 a §

Rataverkon käyttöoikeuden rajoittaminen

Valtion rataverkon haltija voi rajoittaa oikeutta käyttää valtion rataverkkoa 20 §:n 3 momentissa tarkoitettuun kansainväliseen henkilöliikenteeseen sekä rautatieyrityksen oikeutta ottaa ja jättää matkustajia sanotussa momentissa tarkoitettussa kansainvälisessä henkilöliikenteessä rautatiereitillä, jolla jokin toinen rautatieyritys harjoittaa rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 nojalla julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaista henkilöliikennettä. Oikeutta ottaa ja jättää matkustajia saa rajoittaa ainoastaan, jos 71 §:ssä tarkoitettu sääntelyelin katsoo, että oikeuden käyttäminen voi vaarantaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Sääntelyelin ottaa 1 momentissa tarkoitetun asian käsiteltäväkseen, jos sitä pyytää:

- 1) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt toimivaltainen viranomainen;
- 2) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyrittäjä;
- 3) Liikennevirasto.

Edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun viranomaisen ja 2 kohdassa tarkoitetun rautatieyrittäjän on toimitettava sääntelyelimelle päätöksen tekemistä varten kaikki tarvittavat tiedot. Saatuaan kaikki tarvittavat tiedot sääntelyelimen on aloitettava osapuolten kuuleminen yhden kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on kuultuaan kaikkia osapuolia annettava perusteltu päätöksensä kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat tiedot.

Liikennevirasto, 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu viranomainen, saman momentin 2 kohdassa tarkoitettu rautatieyrittäjä ja rataverkon käyttöoikeutta hakenut rautatieyrittäjä voivat pyytää sääntelyelintä käsittelemään 1 momentissa tarkoitetun asian uudelleen sääntelyelimen määräämien edellytysten täytyessä ja sen asettamassa kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla yhtä kuukautta lyhyempi.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteetin hakijan on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään. Ratakapasiteettia voivat hakea rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitetut hakijat sekä rautatiealan koulutuslaitos, joka voi hakea ratakapasiteettia omaa koulutustoimintaa varten.

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kah-

Sääntelyelin ottaa 1 momentissa tarkoitetun asian käsiteltäväkseen, jos sitä pyytää:

- 1) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt toimivaltainen viranomainen;
- 2) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt rautatieyrittäjä;
- 3) *valtion rataverkon haltija*.

Edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun viranomaisen ja 2 kohdassa tarkoitetun rautatieyrittäjän on toimitettava sääntelyelimelle päätöksen tekemistä varten kaikki tarvittavat tiedot. Saatuaan kaikki tarvittavat tiedot sääntelyelimen on aloitettava osapuolten kuuleminen yhden kuukauden kuluessa 2 momentissa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on kuultuaan kaikkia osapuolia annettava perusteltu päätöksensä kuuden viikon kuluessa siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat tiedot.

Valtion rataverkon haltija, 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu viranomainen, saman momentin 2 kohdassa tarkoitettu rautatieyrittäjä ja rataverkon käyttöoikeutta hakenut rautatieyrittäjä voivat pyytää sääntelyelintä käsittelemään 1 momentissa tarkoitetun asian uudelleen sääntelyelimen määräämien edellytysten täytyessä ja sen asettamassa kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla yhtä kuukautta lyhyempi.

22 §

Ratakapasiteetin hakeminen

Ratakapasiteetin hakijan on haettava ratakapasiteettia siten kuin tässä pykälässä säädetään. Ratakapasiteettia voivat hakea rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi rautatieliikenteen henkilöliikenteen palvelusopimuksista vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010 tarkoitetut hakijat sekä rautatiealan koulutuslaitos, joka voi hakea ratakapasiteettia omaa koulutustoimintaa varten.

Ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kah-

deksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 21 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta unionilainsäädännön mahdollistamaa ennakkomaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Liikennevirastolta ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

(uusi)

deksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa. Uutta ratakapasiteettia tai ratakapasiteetin muutosta voidaan hakea säännöllistä liikennettä varten myös ratakapasiteetin jakamista koskevan päätöksen antamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään neljä viikkoa ennen säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin muutoksen voimaantuloa.

Jos ratakapasiteetin hakija ja rataverkon haltija ovat tehneet 21 §:ssä tarkoitetun puitesopimuksen ratakapasiteetin käytöstä, ratakapasiteettia on haettava kyseisen sopimuksen mukaisesti.

Jos rataverkon haltija edellyttää ratakapasiteetin hakijalta unionilainsäädännön mahdollistamaa ennakkomaksua tai vakuuksia ratakapasiteettia haettaessa, rataverkon haltijan on ilmoitettava tästä verkkoselostuksessaan.

Tarkemmat säännökset ratakapasiteetin hakemisesta ja hakuajoista sekä rautatieliikenteen aikataulukaudesta, muutosajankohdista aikataulukauden aikana ja niihin liittyvistä määräajoista annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Ratakapasiteetin hakija voi hakea *valtion rataverkon haltijalta* ratakapasiteettia myös Euroopan talousalueen kansainvälistä rautatiereittiä varten.

27 b §

Ratakapasiteettia koskevat järjestelytehtävät liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön toimesta

Rataverkon haltija voi antaa 27 ja 27 a §:ssä tarkoitettuja ratakapasiteetin käyttämiseen liittyviä avustavia tehtäviä ja järjestelytehtäviä, kuten kiireellisen ratakapasiteetin jakaminen, 36 §:ssä tarkoitetun liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön hoidettavaksi. Rataverkon haltijan on tällöin määriteltävä yleiset liikenteen etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön on noudatettava hoitaessaan rataverkon haltijan toimeksiannosta näitä tehtäviä ja tehdessään niihin liittyviä ratkaisuja.

Rataverkon haltijan on ratakapasiteetin hakijan pyynnöstä otettava viipymättä tarkistet-

Verkkoselostus

Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomeksi ja ruotsiksi tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus. Verkkoselostuksen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitetusta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista sekä edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Lisäksi rataverkon haltijan on ilmoitettava verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää;
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikoja.

Rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Jos 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin haltijoita ja ratakapasiteetin hakijoita muutettavista tiedoista ja viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.

Verkkoselostus on julkaistava sähköisessä

Verkkoselostus

tavakseen 1 momentissa tarkoitettu ratakapasiteetin käyttämistä koskeva ratkaisu ja ilmoitettava hakijalle lopputuloksesta. Tämä ei rajoita asianomaisen oikeutta hakea asiaan oikeuslaitamelta 72 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädettyllä tavalla.

Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava aikataulukausittain suomeksi ja ruotsiksi tai vaihtoehtoisesti jollakin muulla Euroopan unionin virallisella kielellä verkkoselostus. Verkkoselostuksen on sisällytettävä rautatiemarkkinadirektiivin liitteen IV mukaiset tiedot.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta sekä antaa tarkemmat tiedot 33 §:ssä tarkoitetusta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvistä palveluista sekä edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa. Lisäksi rataverkon haltijan on ilmoitettava verkkoselostuksessa tiedot niistä tämän lain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

- 1) oikeutta rataverkolle pääsyyn;
- 2) ratamaksujen määräytymisperusteita;
- 3) ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja;
- 4) rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää;
- 5) muita rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä koskevia seikoja.

Rataverkon haltijan on kuultava verkkoselostusta laatiessaan ratakapasiteetin haltijoita ja Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. Jos 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat verkkoselostuksen voimassaoloaikana, rataverkon haltijan on kuultava ratakapasiteetin haltijoita ja ratakapasiteetin hakijoita muutettavista tiedoista ja viipymättä julkaistava muuttuneet tiedot.

Verkkoselostus on julkaistava sähköisessä

Voimassa oleva laki

muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 22 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin hakuajan alkamista. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla. Liikennevirasto huolehtii siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaistavat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

32 a §

Museoraide

Liikennevirasto voi Liikenteen turvallisuusvirastoa kuultuaan päättää, että valtion rataverkkoon kuuluva raide on museoraide, jolla saa harjoittaa ainoastaan museoliikennettä. Museoraiteeksi määrättävällä raiteella ei saa olla muuta henkilöliikennettä eikä tavaraliikennettä. Liikenneviraston on varattava niille rautatieliikenteen harjoittajille, jotka harjoittavat liikennöintiä raiteella, jolta on liikennöintiyhteys museoraiteeksi määrättävään raiteeseen, tilaisuus tulla kuulluiksi ennen kuin virasto päättää museoraiteesta.

36 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta tai sen järjestämisestä rataverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteenohjauspalvelujen tasapuolisuudesta. Rataverkon haltija voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Muu rataverkon haltija kuin Liikennevirasto voi myös sopia Liikenneviraston kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä rataverkon haltijan raiteella tai jollakin sen osalla.

Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Rataverkon haltijoiden on sovittava liikenteen

Ehdotus

muodossa rataverkon haltijan verkkosivuilla vähintään neljä kuukautta ennen 22 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin hakuajan alkamista. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla. *Valtion rataverkon haltija* huolehtii siitä, että yksityisraiteen haltijoiden sähköisessä muodossa julkaistavat verkkoselostukset on linkitetty rataverkon haltijoiden yhteiselle verkkosivulle.

32 a §

Museoraide

Valtion rataverkon haltija voi Liikenteen turvallisuusvirastoa kuultuaan päättää, että valtion rataverkkoon kuuluva raide on museoraide, jolla saa harjoittaa ainoastaan museoliikennettä. Museoraiteeksi määrättävällä raiteella ei saa olla muuta henkilöliikennettä eikä tavaraliikennettä. *Valtion rataverkon haltijan* on varattava niille rautatieliikenteen harjoittajille, jotka harjoittavat liikennöintiä raiteella, jolta on liikennöintiyhteys museoraiteeksi määrättävään raiteeseen, tilaisuus tulla kuulluiksi ennen kuin virasto päättää museoraiteesta.

36 §

Liikenteenohjaus ja liikennöinnistä sopiminen

Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksesta tai sen järjestämisestä rataverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteenohjauspalvelujen tasapuolisuudesta. Rataverkon haltija voi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. *Yksityisraiteen haltija voi myös sopia valtion rataverkon haltijan kanssa liikenteenohjauksen järjestämisestä rataverkolla tai jollakin sen osalla.*

Valtion rataverkon haltija on vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Rataverkon haltijoiden on *huolehdittava*

Voimassa oleva laki

nöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään.

Jos rataverkon haltija hankkii liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään otettava huomioon liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toiminta.

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille sekä niille rataverkon haltijoille, jotka palveluja siltä pyytävät ja joiden raiteilla on riittävät tekniset valmiudet ja muut edellytykset palvelujen vastaanottamiseen. Yhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).

37 b §

Lisämaksut

Rataverkon haltija voi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvin ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttää, että rataverkon haltija luokittelee markkinat vähintään rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja arvioi lisähintojen vaikutukset markkinoihin. Maksut eivät saa olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voi käyttää sellaiset rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun sekä sen katetuoton, jonka kyseiset markkinat kestävät. Rataverkon haltijan on osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan. Markkinaluokittelu

Ehdotus

siitä, että liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä sovitaan silloin, kun rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään.

Rataverkon haltija voi hankkia liikenteenohjauspalvelut muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, mutta vastuu liikenteenohjauspalveluista säilyy rataverkon haltijalla. Tässä tapauksessa rataverkon haltijan on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään otettava huomioon liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön toiminta.

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava palveluita tasapuolisesti kaikille rautatieliikenteen harjoittajille sekä niille rataverkon haltijoille, jotka palveluja siltä pyytävät ja joiden raiteilla on riittävät tekniset valmiudet ja muut edellytykset palvelujen vastaanottamiseen. Yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta säädetään raideliikennevastuulaissa (113/1999).

37 b §

Lisämaksut

Rataverkon haltija voi markkinoiden niin salliessa periä lisämaksuja toimivien, läpinäkyvin ja ketään syrjimättömien periaatteiden mukaisesti. Lisämaksujen käyttöönotto edellyttää, että rataverkon haltija luokittelee markkinat vähintään rautatiemarkkinadirektiivin mukaisella tavalla ja arvioi lisähintojen vaikutukset markkinoihin. Maksut eivät saa olla niin korkeita, että rataverkkoa eivät voi käyttää sellaiset rautatieliikenteen harjoittajat, jotka pystyvät maksamaan vain ratamaksun perusmaksun sekä sen katetuoton, jonka kyseiset markkinat kestävät. Rataverkon haltijan on osoitettava verkkoselostuksessa ne lisä- ja erityispalvelut, joita lisämaksujen vastineena kyseisessä markkinaluokassa rataverkolla tarjotaan. Markkinaluokittelu

on julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Jos Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana ottaa lisämaksut käyttöön, sen on noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla annetun Liikenneviraston maksullisia suoritteita koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita.

Ennen lisämaksujen asettamista rataverkon haltijan on kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelintä. Sääntelyelin ilmoittaa rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut Euroopan unionin lainsäädännön ja Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisia. Lisämaksuja voidaan asettaa vasta sen jälkeen, kun sääntelyelin on todennut ne voimassa olevien säännösten mukaiseksi.

Rataverkon haltijan on raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuuttaan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadiirektiivissä tarkoitettulla tavalla.

54 §

Kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat

Mualla Euroopan talousalueella käyttöönottoluvan saaneilla kalustoyksiköillä on oltava täydentävä käyttöönottolupa ennen niiden ottamista käyttöön Suomessa. Täydentävällä käyttöönottoluvalla on varmistettava erityisesti, että kalustoyksikkö on yhteensopiva rataverkon ja kiinteiden laitteistojen kanssa sekä sopii käytettäväksi Suomen ilmastossa. Täydentävää käyttöönottolupaa ei kuitenkaan vaadita kalustoyksiköiltä, joita käytetään ainoastaan satama-alueella tai rautatieraj asemalla raiteilla, joiden raideleveys poikkeaa Suomessa käytettävästä raideleveydestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää

on julkaistava verkkoselostuksessa ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Tarkemmat säännökset markkinoiden luokittelusta ja sen mukaisesta rataverkon käytön hinnoittelusta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Jos valtion rataverkon haltija ottaa lisämaksut käyttöön, sen on noudatettava lisämaksuissa valtion maksuperustelakia (150/1992) ja sen nojalla annetun Liikenneviraston maksullisia suoritteita koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisia hinnoitteluperusteita.

Ennen lisämaksujen asettamista rataverkon haltijan on kuultava rautatieliikenteen harjoittajia ja 13 luvussa tarkoitettua sääntelyelintä. Sääntelyelin ilmoittaa rataverkon haltijalle, ovatko lisämaksut Euroopan unionin lainsäädännön ja Suomessa voimassa olevien säännösten mukaisia. Lisämaksuja voidaan asettaa vasta sen jälkeen, kun sääntelyelin on todennut ne voimassa olevien säännösten mukaiseksi.

Rataverkon haltijan on raportoitava viiden vuoden välein liikenne- ja viestintäministeriölle ja sääntelyelimelle lisämaksuista ja siitä, ovatko lisämaksut kannustaneet rautatieliikenteen harjoittajia parantamaan tuottavuuttaan ja kilpailukykyään rautatiemarkkinadiirektiivissä tarkoitettulla tavalla.

54 §

Kalustoyksikköjä koskevat täydentävät käyttöönottoluvat

Mualla Euroopan talousalueella käyttöönottoluvan saaneilla kalustoyksiköillä on oltava täydentävä käyttöönottolupa ennen niiden ottamista käyttöön Suomessa. Täydentävällä käyttöönottoluvalla on varmistettava erityisesti, että kalustoyksikkö on yhteensopiva rataverkon ja kiinteiden laitteistojen kanssa sekä sopii käytettäväksi Suomen ilmastossa. Täydentävää käyttöönottolupaa ei kuitenkaan vaadita kalustoyksiköiltä, joita käytetään ainoastaan satama-alueella tai rautatieraj asemalla raiteilla, joiden raideleveys poikkeaa Suomessa käytettävästä raideleveydestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää

Voimassa oleva laki

täydentävän käyttöönottoluvan kalustoyksikölle, jos kalustoyksiköllä on muualla Euroopan talousalueella myönnetty voimassa oleva rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa ja muut tässä pykälässä ja 55 tai 56 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia riskiarviointien tekemistä tai erilaisten testien suorittamista rataverkolla. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava hakijaa määritelmään vaadittujen lisätietojen, riskianalyysojen tai testien laajuuden ja sisällön. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto vaatii testien suorittamista rataverkolla ennen kuin se antaa päätöksen käyttöönottoluvan myöntämistä koskevaan hakemukseen, Liikenneviraston on hakijaa kuultuaan toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tarvittavat testit voidaan tehdä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on esittänyt Liikennevirastolle pyyntönsä testien suorittamiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston on ryhdyttävä tarvittaessa toimenpiteisiin, jotta testit suoritetaan.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei tee päätöstä kalustoyksikön täydentävästä käyttöönottoluvasta 55 tai vastaavasti 56 §:ssä säädetyssä määräajassa, kyseessä olevan kalustoyksikön katsotaan olevan hyväksytty käyttöön Suomessa kolmen kuukauden kuluttua säädetyin määräajan päättymisestä.

79 §

Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on riittävällä tavalla varauduttava rautateitä uhkaavan vaaran tai onnettomuuden varalta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoit-

Ehdotus

täydentävän käyttöönottoluvan kalustoyksikölle, jos kalustoyksiköllä on muualla Euroopan talousalueella myönnetty voimassa oleva rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottolupa ja muut tässä pykälässä ja 55 tai 56 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi vaatia riskiarviointien tekemistä tai erilaisten testien suorittamista rataverkolla. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava hakijaa määritelmään vaadittujen lisätietojen, riskianalyysojen tai testien laajuuden ja sisällön. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto vaatii testien suorittamista rataverkolla ennen kuin se antaa päätöksen käyttöönottoluvan myöntämistä koskevaan hakemukseen, *valtion rataverkon haltijan* on hakijaa kuultuaan toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tarvittavat testit voidaan tehdä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on esittänyt *valtion rataverkon haltijalle* pyyntönsä testien suorittamiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston on ryhdyttävä tarvittaessa toimenpiteisiin, jotta testit suoritetaan.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei tee päätöstä kalustoyksikön täydentävästä käyttöönottoluvasta 55 tai vastaavasti 56 §:ssä säädetyssä määräajassa, kyseessä olevan kalustoyksikön katsotaan olevan hyväksytty käyttöön Suomessa kolmen kuukauden kuluttua säädetyin määräajan päättymisestä.

79 §

Rautateitä uhkaavaan vaaraan ja onnettomuuteen varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on riittävällä tavalla varauduttava rautateitä uhkaavan vaaran tai onnettomuuden varalta.

Jos rataverkon haltija ei itse tuota liikenteenohjauspalveluja, vaan hankkii ne muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, sen on huolehdittava siitä, että liikenteenohjauspalveluja tarjoava yhtiö tai yhteisö varautuu riittävällä tavalla rautatietä uhkaavaan vaaraan tai onnettomuuteen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoit-

Voimassa oleva laki

taa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan ja sen, joka suorittaa liikenneturvallisuu-teen liittyviä tehtäviä rautatiejärjestelmäs-sä, osallistumaan pelastusharjoituksiin ja rau- tatieliikenteen pelastustoimintaan, kuitenkin enintään viideksi vuorokaudeksi kalenteri- vuodessa.

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilan- teisiin

Turvallisuustodistuksen tai -luvan haltijoi- den on varauduttava poikkeusoloihin ja hu- lehdittava siitä, että niiden toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmi- uslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeus- oloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolo- jen häiriötilanteissa. Niiden on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmius- suunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi sen li- säksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtio- neuvoston ja ministeriön toimivallasta, antaa poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumi- sen edellyttämiä tarkempia säännöksiä val- miussuunnittelun järjestämisestä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ehdotus

taa rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, *liikenteenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yhteisön sekä* sen, joka suorittaa liikenneturvallisuu-teen liittyviä tehtäviä rau- tatiejärjestelmässä, osallistumaan pelastus- harjoituksiin ja rautatieliikenteen pelastus- toimintaan, kuitenkin enintään viideksi vuo- rokaudeksi kalenterivuodessa.

81 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilan- teisiin

Turvallisuusluvan haltijan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöt- tömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tar- koitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Sen on osallistuttava toi- mintansa edellyttämällä tavalla valmiussuun- nitteluun ja valmisteltava etukäteen poikke- usoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Jos turvallisuusluvan haltija ei itse tuota liikenteenohjauspalveluja, vaan hankkii ne muulta yhtiöltä tai yhteisöltä, turvallisuuslu- van haltija vastaa siitä, että liikenteenoh- jauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö va- rautuu poikkeusoloihin. Turvallisuusluvan haltijan on myös huolehdittava siitä, että lii- kenteen ohjauspalvelua tuottavan yhtiön tai yhteisön toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Liiken- teenohjauspalveluja tuottavan yhtiön tai yh- teisön on osallistuttava turvallisuusluvan haltijan edellyttämällä tavalla valmiussuun- nitteluun ja valmisteltava etukäteen poikke- usoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoi- tetun poikkeusoloihin ja normaaliolojen häi- riötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

81 a §

Toimenpiteet häiriötilanteissa

Jos rautatiejärjestelmässä esiintyy teknisiä ongelmia tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 81 §:ssä tarkoitettujen varautumista koskevien säännösten mukaisesti tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Rautatieyrityksellä on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Edellä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo sitä, että häiriötilanteissa rautatieyrityksiä kohdellaan tasapuolisesti. Sääntelyelin valvoo myös sitä, että rautatieyritykset noudattavat rataverkon haltijan tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia.

84 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rautatieliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja

81 a §

Toimenpiteet häiriötilanteissa

Jos rautatiejärjestelmässä esiintyy teknisiä ongelmia tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet 81 §:ssä tarkoitettujen varautumista koskevien säännösten mukaisesti tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja jos se on infrastruktuurin käytön tilapäisesti estävän häiriön vuoksi välttämätöntä, reitit, joihin on myönnetty käyttöoikeus, voidaan ilman varoitusta poistaa käytöstä järjestelmän korjaamiseen tarvittavaksi ajaksi. Rataverkon haltija voi vaatia liikenteenohjauspalveluja tuottavia yhtiöitä tai yhteisöjä sekä rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää tarpeellisena tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman nopeasti. Liikenteenohjauspalveluja tuottavalla yhtiöllä tai yhteisöllä ja rautatieyrityksellä on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Edellä 13 luvussa tarkoitettu sääntelyelin valvoo sitä, että häiriötilanteissa rautatieyrityksiä kohdellaan tasapuolisesti. Sääntelyelin valvoo myös sitä, että rautatieyritykset noudattavat rataverkon haltijan tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo sitä, että liikenteenohjauspalveluja tuottava yhtiö tai yhteisö noudattaa tämän pykälän 2 momentissa säädettyjä resursseja koskevia vaatimuksia.

84 §

Rautatieliikenteen viestintä ja tallenteet

Rautatieliikenteen viestintään käytettävää verkkoa saa käyttää ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että rautatieliikenteen viestiliikenne, turvalaitteiden tuottamat tiedot sekä muut vaaratilanteiden ja

onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot tulee hävittää sen jälkeen kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenteen turvallisuusvirasto rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) Liikennevirasto viraston turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvän valvontansa suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtuminen ennaltaehkäisemiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, rautatieliikenteen harjoittajalla, yksityisraiteen haltijalla ja liikenteenohjauspalveluja tarjoavalla yhtiöllä on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja toimijan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa varten vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi sekä rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän kehittämiseksi. Tässä momentissa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita, joissa toimija itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kuitenkin 2 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää ja 3 momentin perusteella luovuttaa vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

onnettomuuksien tutkinnassa tarpeelliset tiedot tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. Tiedot tulee hävittää sen jälkeen kun tietoja ei enää tarvita tietojen käyttötarkoituksen toteuttamiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto, saavat käyttää tässä pykälässä tarkoitettuja rautatieliikenteen tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja:

1) Liikenteen turvallisuusvirasto rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan sekä viranomaisvalvontaan liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi; ja

2) Liikennevirasto *turvallisuusjohtamisjärjestelmään* liittyvän valvonnan suorittamiseksi, liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen sekä toiminnassaan tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtuminen ennaltaehkäisemiseksi.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, rautatieliikenteen harjoittajalla, yksityisraiteen haltijalla ja liikenteenohjauspalveluja tarjoavalla yhtiöllä *tai yhteisöllä* on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja toimijan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaa varten vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi sekä rautatieliikenteen turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän kehittämiseksi. Tässä momentissa tarkoitettu tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita, joissa toimija itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

Jos Onnettomuustutkintakeskus päättää käynnistää tapahtumaa koskevan turvallisuustutkinnan, 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja voidaan kuitenkin 2 momentissa säädetyn mukaisesti käyttää ja 3 momentin perusteella luovuttaa vasta sen jälkeen, kun Onnettomuustutkintakeskus on saanut tutkintaa varten tarvittavat tallenteet ja tunnistamistiedot, eikä niiden luovuttamisesta ja käytöstä ole Onnettomuustutkintakeskuksen arvion mukaan haittaa tutkinnalle.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan _____
kuuta 20 . _____ *päivänä*

12.

Laki

turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

16 §

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitetussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitetussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

7) oikeushenkilöllä, joka huolehtii liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun lain 320/2017 luvun 2 pykälän mukaisesti.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Tämä laki tulee voimaan
kuuta 20 .*

päivänä
