

Pirjo Karttunen  
Konserniohjausosasto / Talous- ja hallintoyksikkö**Muistio**  
24.11.2023

VN/27652/2023

**LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTON  
LIIKENNETTÄ KOSKEVISTA MAKSULLISISTA SUORITTEISTA****PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen suoritemaksuja koskevan Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1255/2021) voimassaolo päättyy 31.12.2023. Esityksessä ehdotetaan annettavaksi uusi kyseisiä maksuja koskeva saman niminen asetus. Asetuksen sisältö säilyisi valtaosin muuttumattomana, mutta esitykseen sisältyy lainsäädäntömuutoksista johtuvia yksittäisiä uusia suoritemaksuja, yksittäisiä maksumuutoksia sekä yksittäisiä teknisiä muutoksia ja tarkennuksia, jotka on kuvattu tarkemmin edempänä. Pääosin maksut olisivat kuitenkin samat kuin kuluvana vuonna.

Asetusesityksen mukaisten maksutuottojen arvioidaan olevan vuonna 2024 noin 94,2 miljoonaa euroa ja julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuuden odotetaan olevan 101 %.

Asetuksen olisi tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024 ja olla voimassa vuoden 2025 loppuun.

Toimivalta:

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §.

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

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

**NYKYTILA**

Valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisia maksuja koskeva liikenne- ja viestintäministeriön asetus (1255/2021) Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen suoritemaksuista on annettu 23.12.2021. Asetuksen liitettä on muutettu muutosasetuksilla 496/2022, 841/2022 ja 434/2023, ja sen voimassaolo päättyy 31.12.2023.

**VALMISTELU**

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

Asetusluonnos on ollut lausuntokierroksella 17.10. – 16.11.2023. Asetusluonnoksesta pyydettiin lausunnot keskeisiltä toimijoilta ja sidosryhmiltä. Lisäksi lausuntopyyntö on ollut kaikille avoimesti kommentoitavana Lausuntopalvelu.fi –palvelussa. Lausuntoja saatiin 18 kpl, joista 10 ei ollut lausuttavaa.

Suomen Taksiliitto ry kiinnittää huomiota lausunnossaan eri liikennemuotojen lupamaksujen kustannusvastaavuuteen sekä pitää aiemmin 1.11.2022 voimaan tulleita maksujen korotuksia kohtuuttoman korkeina ja ylimitoitettuina. Samoin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausuu, että

1.11.2022 voimaan tulleet maksut olisi voineet tulla voimaan paljon myöhemmin tietojärjestelmämuutoksen käyttöönoton viivästymisen vuoksi, jolloin myös alan näkemykset olisivat tulleet kuulluksi. VAK-lain mukaisia suoritemaksujen korotuksia SKAL pitää korkeina. SKAL toivoo, ettei maksuja muutettaisi vuosittain, jotta niissä säilyisi jatkuvuus ja ennustettavuus. Suomen Autokoululiitto ry toteaa, että tieliikennettä rasietaan rankasti erilaisilla veroilla ja maksuilla. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että liikennelupajärjestelmän käyttöönotto oli suunniteltu tapahtuvaksi lokamarraskuussa 2022. Koska maksujen määräytymisperusteen muutos oli vahvasti sidoksissa järjestelmän ja sähköisten palvelujen käyttöönottoon, maksuasetuksen muutoksen voimaantulo oli sen hetkisen tiedon mukaan ajoitettava loppuvuoteen 2022. Tietojärjestelmien kehitystyössä kohdataan kuitenkin ajoittain teknisiä haasteita, jotka eivät ole ennakoitavissa, ja jotka viivästyttävät hankkeen valmistumista tai estävät sen käyttöönoton suunnitellussa aikataulussa. Kustannusvastaavuuden ennakoidaan laskevan tulevina vuosina teknologisten kehityshankkeiden valmistumisen myötä.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy epäilee lentoestelupamaksumuutosten kustannusperusteisuutta, mutta pitää ehdotettua lentoestelupamaksumuutosta hyvänä, mikäli Liikenne- ja viestintävirasto tulee toteuttamaan lentoesteprosessiin liittyvää tehtävää kuten asetusluonnoksessa ja HE 261/2022 on kuvattu. Fintraffic huomauttaa, että vastuu vaikutusten pääasiallisesta selvittämisestä on edelleen vyörytetty lausunnonantajille, kuten ennen 1.10. voimaan tullutta ilmailulain muutosta. Myös Finavia Oyj edellyttää, että Liikenne- ja viestintävirasto ottaa vastuu lentoesteprosessista ja esittää, että virastolta tulee vaatia lain valmistelussa edellytettyjen tehtävien hoitamista ja riittävien resurssien ohjaamista tehtävän suorittamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa vastineessaan, että lupamaksu on määritelty kustannusperusteisesti ja lentoestelupamaksulla katetaan rekisterin perustamis-, ylläpito- ja kehittämiskustannusten lisäksi myös lentoestelupakäsittelyn henkilöstökulut. Lentoestelupamenettely on kuvattu ilmailulain 158 a §:ssä, jossa vastuut ovat selkeät: asianosaiset kuvaavat vaikutukset omaan toimintaansa ja sen jälkeen virasto tekee varsinaisen arvion vaikutuksista ja tämän arvion pohjalta myös ratkaisee lupahakemuksen.

Suomen Varustamot ry esittää, että rekisterissäpitomaksua ei peritä aluksilta, jotka saavat kauppa-alustukea tai ovat päästökaupassa. Samoin se ehdottaa, että kaikki merenkulun päästökauppaan liittyvät maksut ja menettelyt arvioidaan vuosien 2024 ja 2025 aikana ja, että ne tulevat voimaan aikaisintaan 1.1.2026. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan nykyisen maksuasetuksen mukaisesti omien tietojen päivityksistä alusrekisterissä peritään erillinen rekisteröintimaksu, kun jatkossa vuosimaksu sisältää rekisteritietojen päivitykset, mikä edistää rekisteritietojen ajantasaisuutta. Rekisterin vuosimaksu on kansainvälisesti käytössä oleva tapa. Vuosimaksua ei voida asettaa voimaan osalle rekisterin aluksista. Päästökauppaan liittyvistä tehtävistä alkaa muodostua kustannuksia virastolle heti päästökaupan tullessa voimaan, mutta maksut tulevat perittäväksi vasta, kun niihin liittyy jokin suorite. Ilmailun päästökaupan kokemusten perusteella virastolla on näkemys päästökauppaan liittyvistä tehtävistä ja kustannuksista.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon perusteella on tehty teknisiä korjauksia.

Valtiovarainministeriö puoltaa asetusehdotusta esitetyn mukaisesti.

## KESKEISET VAIKUTUKSET

Liikenteen maksuasetuksen mukaisista julkisoikeudellista suoritteista odotetaan kertyvän tuottoja vuonna 2024 yhteensä noin 94,2 miljoonaa euroa. Esitettyjen uusien maksujen ja maksumuutosten odotetaan lisäävän tuottoja noin 0,7 miljoonalla eurolla verrattuna nykyisen maksuasetuksen mukaisiin maksuihin. Tuottokertymän kasvuun kuuluvaan vuoteen verrattuna vaikuttaa lähinnä kysyntävaihtelu johtuen erityisesti tiettyjen tieliikenteen pätevyyksien uusinoista. Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuudeksi muodostuisi 101 % perustuen tähänhetkisiin ennusteisiin, jotka tarkentuvat vielä. Asetukseen perustuvien liiketaloudellisesti hinnoiteltujen suoritteiden ensi vuoden tuottoarvio on

noin 9,1 miljoonaa euroa. Maksutuotot kirjataan Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenomomentille 31.01.02.

Luvut tuhansia euroja	Toteuma 2022	Tarkentuva ennuste 2023	Tarkentuva ennuste 2024
<b>Liikenteen maksuasetus</b>			
julk. oik. tuotot			
liikenne yhteensä	89 094	91 990	94 250
ilmailu	4 943	5 410	5 810
merenkulku	3 862	3 510	3 550
raide	1 289	1 250	1 280
tieliikenne	79 001	81 820	83 610
 kustannukset			
liikenne yhteensä	85 316	90 920	93 540
ilmailu	7 121	5 700	5 920
merenkulku	5 674	3 600	3 670
raide	2 009	1 290	1 310
tieliikenne	70 512	80 330	82 640
 Kustannusvastaavuus			
liikenne yhteensä	104 %	101 %	101 %
ilmailu	69 %	95 %	98 %
merenkulku	68 %	98 %	97 %
raide	64 %	97 %	98 %
tieliikenne	112 %	102 %	101 %
 liiketal. tuotot	9 169	9 150	9 190
kustannukset	4 384	5 550	7 070
kustannusvastaavuus	209 %	165 %	130 %

Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan rahoituksesta yli puolet koostuu maksullisen toiminnan tuotoista, joilla turvataan palveluiden saatavuus ja jatkuvuus varmistuen myös riittävät resurssit tehtävien hoitamiseen huomioiden palveluille asetetut käsittelyaika- ja muut vaatimukset sekä palveluiden tuottamiseen tarvittavien tietojärjestelmien kehitys.

Aiempien vuosien säästötoimenpiteet sekä resurssipula vaikuttivat vielä viime vuoteen ja siirsivät näille vuosille budjetoituja menoja voimakkaasti kuluvalle vuodelle sekä tuleville vuosille, kun suunniteltuja hankkeita ja kehitystehtäviä ei saatu resurssivajeen vuoksi käynnistettyä kaikilta osin suunnitellussa aikataulussa ja laajuudessa. Vuoden 2022 aikana rekrytoitiin kuitenkin uutta henkilöstöä ja erityisesti loppuvuonna aloitettiin uusia ja edistettiin aiempia välttämättömiä hankkeita.

Virastossa käynnissä olevilla kehittämishankkeilla uudistetaan vanhentuneeseen teknologiaan perustuvat järjestelmät. Kehittämishankkeet mahdollistavat jatkossa mm. digitalisaation ja sähköisten palvelujen laajentamisen ja ne ovat välttämättömiä tietoturvallisten ja toimintavarmojen palvelujen tuottamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä lainsäädännön edellyttämien muutosten toteuttamiseksi. Tätä korjausvelkaa on yhä erityisesti ajoneuvo- ja kuljettajätietojen rekisterijärjestelmissä.

Teknologiavelan korjaaminen ajoittuu useammalle vuodelle. Tästä syystä kehityshankkeista keskeneräiseen käyttöomaisuuteen aktivoidut menot ovat olleet viime vuonna selvästi poistoja suuremmat, mikä vaikuttaa kustannusvastaavuutta nostavasti. Keskeneräistä käyttöomaisuutta on kertynyt noin 33 miljoonaa euroa, ja jos nämä keskeneräiset järjestelmät olisivat jo valmistuneet ja niistä kertyisi poistoja, olisivat maksullisen toiminnan kustannukset arviolta noin 5-6 miljoonaa euroa suuremmat vuosittain.

Maksullisen toiminnan kustannuksiin tulevat jatkossa vaikuttamaan myös mm. suoritustuotantoon tarvittavien henkilöstöresurssien osalta palkkaratkaisuun sisältyvät korotukset, jotka tulee kattaa maksullisen toiminnan tuotoilla. Myös ulkopuolelta ostettavien palveluiden hintatasoon on tullut ja tulee nykyisessä talustilanteessa tasoa korottavia tarkistuksia.

## **ASETUKSEN SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT**

Asetuksen säännösten sanamuoto vastaa voimassa olevaa asetusta muutoin paitsi 3 §:ään on tehty suoritelisäys.

### **1 § Soveltamisala**

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

### **2 § Julkisoikeudelliset omakustannusarvon mukaisesti hinnoitellut suoritteet**

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

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

### **3 § Julkisoikeudelliset omakustannusarvoa pienemmäksi hinnoitellut suoritteet**

Pykälässä säädetään omakustannusarvoa pienemmäksi hinnoitellut suoritteet. Suoritteet sisältyvät liitteeseen ja ovat muutoin samat kuin nykyisessä asetuksessa, paitsi suullinen turvallisuusneuvonantajan koe terveysterveystein on lisätty.

Suoritteisiin sisältyy mm. terveysterveystein suullisesti suoritettavia kuljettajantutkintoihin ja ammattiliikenteeseen liittyviä kokeita, toimiluvan tai katsastajien koulutusoikeuden haltijan, kuljettajantutkinnon, perustason ammattipätevyyskoulutuksen kokeen, taksikuljettajan kokeen, liikenneyrittäjätutkinnon osakokeen, turvallisuusneuvonantajakokeen tai ADR-ajolupakokeen taikka ammattipätevyyskokeen järjestäjän tai taksiliikenteen yrittäjäkokeen järjestäjän päätöksestä tehdyn oikaisuvaatimuksen käsittely sekä ajoneuvoveroa, autoveroa tai polttoainemaksua koskeva ennakkoratkaisu. Suoritteiden maksut olisivat omakustannusarvoa alemmat sosiaalisiiin tarkoituksiin ja oikeudenhoitoon liittyvistä perusteista johtuen.

### **4 § Julkisoikeudelliset omakustannusarvoa korkeammaksi hinnoitellut suoritteet**

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

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

## 5 § Vuosimaksullisen suoritteiden maksun periminen

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

## 6 § Muut maksulliset suoritteet

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

## 7 § Hylkäävästä päätöksestä ja peruutetusta hakemuksesta perittävä maksu

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

## 8 § Maksusta vapauttaminen

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

## 9 § Uudelleen käsiteltävän asian suoritemaksu

Pykälässä säädetään tuomioistuimen muutoksenhaun johdosta uudelleen käsiteltäväksi tulevan asia suoritemaksusta.

## 10 § Voimaantulo

Asetus tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024 ja olisi voimassa vuoden 2025 loppuun.

## Liite

Muistiossa on käsitelty vain ehdotetut muutokset suhteessa voimassa olevaan asetuksen liitteeseen.

## Ilmailu

Kohtaan 1 lisättäisiin ilmailulain (864/2014) perusteella uusi erillisosoiterekisterimaksu. Lain 116a § mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluu toisiotutkavastaimien S-moodikoodien rekisterin ylläpitäminen. Liikenneasioiden rekisteriin merkittyjen ilma-alusten osalta sisältyy näiden kooditietojen ylläpito ilma-aluksen rekisteritietojen ylläpitämiseen ja siten rekisterissäpitomaksuun, mutta toisiotutkavastaimia käytetään myös sellaisissa laitteissa, joita ei rekisteröidä ilma-aluksina liikenneasioiden rekisteriin kuten maa-ajoneuvot (lentopaikkojen kunnossapitoajoneuvot), liitimet ja pienet droonit, ja näiden laitteiden osalta virasto pitää erillisrekisteriä. Uusi erillisosoiterekisterimaksu olisi 20 euroa/erilliskoodi ja se perittäisiin vuosittain rekisterin ylläpidon aiheuttamien työ- ja järjestelmäkustannusten kattamiseksi. Maksun perimisen odotetaan myös edistävän rekisteritietojen ajantasaisuutta. Maksun ennakoidaan lisäävän ensi vuoden tuottoja muutamalla tuhannella eurolla.

Suorite 2.3.5 kohdasta Huoltajaoikeuksien muuntaminen Osa 66/L-lupakirjaksi muuntoraporttiin perustuen 60 euroa siirretään 2.4 Muut ilmailun lupakirjat –ryhmään kohdaksi 2.4.2, sillä muunnon perusteella myönnettävä Part-66L-lupakirja ei ole ammattilupakirja.

Ilmailun henkilölupia koskevasta kohdasta (2.6) tarkastuslentäjän tai kielitaitotarkastajan hyväksyntätodistusmaksua (200 euroa) koskevaa kohtaa täsmennettäisiin siten, että maksu koskee vain uusia todistuksia. Uusinnoista ja voimassaolon jatkosta peritään 130 euron maksu kohdan 2.6.1 mukaisesti. Tarve selkeyttää maksun määräytymistä on tullut ilmi johtuen muutoksesta, jonka mukaisesti opettajakelpuutuksien ja tarkastuslentäjien valtuutuksien voimassaolojen jatkot ja uusinnat tulee aina hakea, kun aiemmin tiedot on voitu merkitä suoraan lupakirjaan maksutta. Nykyisestä kohdasta 2.6.4 poistettaisiin kansallisen lupakirjan OSA-FCL-muunnon maksu. Muunto on ollut mahdollinen noin kymmenen vuoden ajan, mutta jatkossa lupakirjat haettaisiin uusina lupakirjoina, joista peritään uuden lupakirjan maksu lupakirjatyypistä riippuen (180 euroa (2.4.2) tai 400 euroa (2.3.1), myös tiettyjä kansallisia lupakirjoja voi edelleen hakea). Muutoksen tuottovaikutuksen odotetaan jäävän vähäiseksi, muutamaksi tuhanneksi euroksi.

Liikennelupia (OL) ja lentotoimintalupia (AOC) kohtiin (3.1 ja 3.2) ehdotetaan lisättäväksi tarkennus, jonka mukaisesti ensimmäinen maksu voidaan edellyttää maksettavaksi osittain tai kokonaan ennakoon. Vastaava tarkennus tehtäisiin myös koulutusorganisaatioita koskevaan kohtaan 4.2.

Muita lentotoiminnan hyväksyntöjä ja suoritteita koskevaan kohtaan 3.6.9 lisättäisiin maksu luvasta miehittämättömän vapaan ilmapallon päästämiseen. Lupa perustuu lentosääntöjä koskevaan komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 923/2012. Lupamaksu olisi 100 euroa ja se perittäisiin esim. tutkimustarkoituksessa käytettävistä ilmapalloista. Lupien määrä olisi noin 10 kpl/vuosi.

Kohdan 3.7 lentoliikenteen päästökauppaa koskevia suoritemaksuja korotettaisiin noin 6-12 % yhdenmukaistaen niitä ehdotettujen merenkulun päästökauppaa koskevien maksujen kanssa ja huomioiden päästökauppalaainsäädännön uudistuksen (luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle päästökauppalaiksi VN/30314/2022) myötä lisääntyvä työmäärä. Korotusten tuottovaikutukset arvioidaan tuhanneksi euroksi.

Miehittämätöntä ilmailua koskevan kohdan 3.11 "Erityinen" -kategorian ilmoitukset ja luvat maksuja korotettaisiin reilusti, sillä eri lupatyypin edellyttämä lupakäsittelyn ja valvonnan määrä on tarkentunut muutamana viime vuotena sääntelyn soveltamisen myötä, ja nykyinen maksutaso on määritelty ennen sääntelyn voimaantuloa. Suoritteet on lisätty 1.1.2020 voimaantulleeseen asetukseen EU-säädösten (EU) 2018/1139 ja (EU) 2019/947 asettamien yhteiseurooppalaisten sääntöjen perusteella. Maksutasokorjaukset koskisivat lähes kaikkia kohdan maksuja. Lisäksi kohdan 3.11.2.7 lisämaksu muutettaisiin vuosimaksulliseksi ja kohtaan lisättäisiin uutena 200 euron maksu myönnetyn luvan muuttamisesta. Muutosten tuottovaikutus ensi vuoden tuottoihin arvioidaan noin 30 000 euroksi.

Lentotoiminnan koulutusorganisaatioita koskevassa kohdassa (4.2) ATO-(complex)- ja ATO-(non-complex)- maksuista poistettaisiin erillinen ensimmäisen hyväksynnän suoritenimike ja ensimmäinen vuosimaksu perittäisiin jatkossa lupaa myönnettäessä. Muutoksella ei olisi tuottovaikutuksia. Ehdotettua kohtaa 4.2.4.3 korjattaisiin lisäämällä puuttunut SP(H)-lupatyypin. Kohtaa 4.3 muokattaisiin kaikkien kansallisten UPL- ja APL-koulutuslupien muututtua ilmoituksenvaraisiksi ja vuosimaksut yhtenäistettäisiin 600 euroon. Tuottovaikutus olisi erittäin vähäinen.

Ilmatilan hallintaan liittyvien suoritteiden ryhmässä (7.3) erotettaisiin sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustaminen omaksi suoritteekseen ja sen maksuksi ehdotettaisiin jatkossa 400 euroa (nyt 320 euroa) perustuen sallivien vyöhykkeiden suurempaan työmäärään. Muutoksen vaikutukset ensi vuoden tuottoihin ennakoitaneen vähäisiksi.

Lentoestelupia koskevassa kohdassa (8.3) maksuja muutettaisiin lentoesterekisterin ylläpitovastuun siirtyessä Fintraffic Lennonvarmistus oy:ltä Liikenne- ja viestintävirastoon 1.10.2023 ilmailulain muutoksen (174/2023, 158 §) myötä. Lentoestelupien maksujen ehdotetaan olevan jatkossa 505 euroa ja 1 420 euroa (nyt 265 ja 670 euroa). Hakijan näkökulmasta maksutason odotetaan pysyvän samalla tasolla, sillä nykyinen lentoestelupaprosessiin liittyvä aiemman rekisterinpitäjän (Fintraffic Lennonvarmistus Oy) maksu lentoestelausunnosta jää pois ja vastaava tehtävä siirtyy viraston vastuulle lupiin liittyvien aikaisempien toimintojen lisäksi. Lentoestelupamaksulla, joka on määritelty kustannusperusteisesti, katetaan rekisterin perustamis-, ylläpito- ja kehittämiskustannusten lisäksi myös lentoestelupakäsittelyn henkilöstökulut. Muutoksen arvioidaan lisäävän ensi vuoden tuottoja noin 450 000 euroa, mutta vastaavasti myös toimintaan liittyvät kustannukset kasvavat.

Nykyisestä kohdasta 9.2.1 poistettaisiin DGR-koulutusluvan maksu liittyen uuteen VAK-lakiin (541/2023), sillä erillisiä koulutuslupia ei enää uuden lain mukaan myönnetä.

## **Merenkulku**

Alusrekisterisuoritteisiin (kohta 1) lisättäisiin uusi aluksen rekisterissäpitomaksu 60 euroa/vuosi ja rekisteröintipäätöksestä perittäisiin nykyisen 210 euron sijaan 160 euroa. Muutos liittyisi uusiin merenkulun päästökauppaan liittyviin suoritteisiin (kohta 10), jota koskevassa kohdassa on tarkemmin muutoksen perusteista. Vuosimaksu kattaisi jatkossa myös muutokset rekisteritietoihin, joka edistää rekisteritietojen ajantasaisuutta. Maksun taloudelliset vaikutukset ensi vuoden tuottoihin arvioidaan noin 70 000 euroksi. Muutoksen ennakoitaan lisäävän suoritteisiin liittyvää työmäärää, alkuaikoina lisääntyneinä rekisteristä poistoina ja myöhemmin mahdollisina lisääntyneinä tietojen muutoksina rekisterissä.

Pätevyyksiin liittyvien suoritteiden ryhmään (kohta 3) lisättäisiin uutena sähköisesti haettava kelpoisuustodistus, jonka maksu sama kuin muilla sähköisesti haettavilla suoritteilla 110 euroa, kun paperihakemuksen maksu olisi 150 euroa. Muutos vähentäisi tuottoja arviolta muutama tuhat euroa. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus tai alusliikennepalvelun esimiehen peruskoulutuksen hyväksymismerkintä 150 euroa (kohta 3.7) muutettaisiin muotoon Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus 150 euroa. Muutos perustuisi alusliikennepalvelulain uudistukseen (12 §), jonka mukaisesti peruskoulutuksen hyväksymismerkintää ei enää tehtäisi.

Miehityksiin liittyviin suoritteisiin sekä alustekniikkaan, alusten todistuskirjoihin ja satamien turvasoihin liittyviin suoritteisiin (kohdat 4 ja 5) lisättäisiin virka-ajan ulkopuolella käsitelty poikkeuslupa. Tällä tarkoitetaan tilannetta, jossa alukselle on myönnettävä poikkeuslupa virka-ajan ulkopuolella merenkulun päivystäjän toimesta. Pääosin poikkeusluvut käsitellään virka-aikana, joten uudet lupamaksut koskisivat vain pientä osaa tilanteista, joissa haetaan poikkeuslupaa. Muutoksen odotetaan lisäävän tuottoja noin 5 000 euroa.

Kohdasta 6.1 suoritenimikettä täsmennettäisiin ja korjattaisiin vastaamaan nykytilannetta. Muutos ei vaikuttaisi tuottoihin.

Lastin käsittelyä satamissa koskevaan suoriteryhmään (kohta 8) lisättäisiin uutena maksut satama-alueen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymistä koskevasta päätöksestä (muu kuin satama-alue, jolla on velvollisuus laatia turvallisuusselvitys), maksu/työtunti 380 euroa ja muutoksesta hyväksytyyn satama-alueen sisäiseen pelastussuunnitelmaan (muu kuin satama-alue, jolla on velvollisuus laatia turvallisuusselvitys) 150 euroa. Lisäykset perustuisivat uuteen VAK-lakiin 541/2023. Uuden lain mukaan satama-alueen sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvollisuus laajenee myös muihin satamiin kuin kohdassa 8.2 tarkoitettuun satamiin. Ensi vuoden tuottojen arvioidaan lisääntyvän muutoksen myötä enintään 10 000 euroa.

Muihin merenkulkuun liittyviin suoritteisiin (kohta 10) lisättäisiin uusia suoritemaksuja uuden valmisteilla olevan päästökauppaa koskevan lain (VN/30314/2022, tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2024 alusta) perusteella. Liikenne- ja viestintävirastolle on uuden lain myötä esitetty uusia tehtäviä liittyen päästökaupan toteuttamiseen ja valvontaan. Virasto toimisi laivayhtiöistä vastaavana hallinnointiviranomaisena päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan mukaisesti. Käytännössä virasto toimisi hallinnointiviranomaisena Suomessa rekisteröidyille laivayhtiöille ja mahdollisesti joillekin kolmansiin maihin rekisteröidyille laivayhtiöille. Hallintoviranomaisen keskeisinä tehtävinä on varmistaa, että sen vastuulla olevat laivayhtiöt tarkkailevat asiaankuuluvia parametreja, raportoivat niistä raportointikauden aikana ja toimittavat hallintoviranomaiselle yhtiötason yhdistetyt päästötiedot vaatimusten mukaisesti.

Virastolle tulevia tehtäviä olisivat laivayhtiöiden alusten tarkkailusuunnitelmien ja niihin tehtyjen muutosten hyväksyminen sen jälkeen, kun todentaja on todennut ne vaatimusten mukaisiksi, ja yhtiöiden raportoimien päästötietojen seuraaminen ja tarkastaminen. Laivayhtiön päästötietojen tarkastamisesta perittäisiin vuosittaisin 1 200 euroa, kun hiilidioksidipäästöt ovat vähemmän kuin 25 000 tonnia, 4 400 euroa, kun päästöt ovat vähintään 25 000 tonnia, mutta alle 250 000 tonnia tai 7 100 euroa, kun päästöt ovat 250 000 tonnia tai enemmän. Päästöraportteihin liittyvät maksut on porrastettu yhtiön kokonaispäästömäärän mukaan, koska on katsottu perustelluksi käyttää samaa hinnoitteluperiaatetta kuin lentoliikenteen päästökauppaan liittyvissä maksuissa. Tarkkailusuunnitelmien hyväksymisen aluskohtainen maksu olisi 880 euroa ja sen muuttamisesta perittäisiin työtuntikohtainen maksu 150 euroa/tunti. Lisäksi virasto hyväksyisi meriliikenteen todentajat kansallisten akkreditointielinten suorittamien akkreditointien perusteella ja tekisi muita mahdollisia meriliikenteen todentamiseen liittyviä päätöksiä. Todentajan hyväksymisen vuosimaksu olisi 330 euroa. Meriliikenteen osalta virasto myös valvoisi päästökauppalain ja sen nojalla annettujen päätösten noudattamista ja toimisi päästökauppadirektiivin 18 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisena viranomaisena.

Kohdaksi 10.4 lisättäisiin meriliikenteen päästöjen tarkkailuun liittyvistä tehtävistä perittävät maksut päästökaupan ulkopuolella oleville aluksille, jonka suoritemaksut liittyisivät MRV-asetuksen piiriin 2025-2027 tuleviin päästökauppaan kuulumattomiin aluksiin. Näiden tarkkailusuunnitelmien hyväksyminen kuuluisi Liikenne- ja viestintävirastolle, ja tarkkailusuunnitelman hyväksymisen maksu olisi 880 euroa/alus ja suunnitelman muuttamisen maksu olisi 380 euroa/tunti.

Vuonna 2024 päästökauppasuoritteista saatavat tuotot arvioidaan noin 60 000 euroksi. Alusrekisteröinnin vuosimaksulla (kohta 1) katettaisiin jatkossa tehtävät muutokset alusrekisteriin. Muutoksella tavoiteltaisiin myös alusrekisterin parempaa ajantasaisuutta, jonka tärkeys korostuu päästökaupan myötä. Myös tilastoinnin kannalta on tärkeää, että alusrekisterin tiedot olisivat mahdollisimman paikkaansa pitäviä. Vuosimaksu kannustaisi pitämään aluksen tiedon ajan tasalla sekä poistamaan rekisteristä sinne kuulumattomat alukset.

Alusliikennepalveluun (VTS) liittyvien suoritteiden ryhmään (kohta 13) lisättäisiin valmisteilla olevan alusliikennepalvelulain (VN/8452/2021, tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2024 alusta) uudistuksen perusteella uusina VTS-henkilöstön koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen akkreditointi, hyväksyminen ja valvonta. Maksu olisi työtunteihin perustuva ja olisi virastoaikana, 380 euroa/tunti ja muuna aikana 550 euroa/tunti. Lisäksi tulisi perittäväksi näistä toimenpiteistä aiheutuvat matkakorvaukset ja mahdolliset ulkopuolisten toimijoiden selvityksistä aiheutuneet kulut. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi koulutuksen akkreditoinnista, hyväksynnästä ja valvonnasta annettavan päätöksen maksu 630 euroa sekä maksu alusliikennepalvelulain perusteella annettavista poikkeusluvista 505 euroa. Muutosten tuottovaikutus ensi vuoden tuottoihin arvioidaan pariksi tuhaneksi euroksi.



## Raideliikenne

Rautatieinfrastruktuuri- ja rautatiekalustolupiin liittyviin suoritteisiin (kohta 4) lisättäisiin uutena suoritmaksuna testi- ja pilottihankkeen ilmoituksen käsittely. Suorite perustuu raideliikennelain (1302/2018, 476/2022) 186c §:ään. Hankkeiden laajuus voi vaihdella, josta johtuen maksun suuruus perustuisi tehtyihin työtunteihin ja työtuntikohtainen maksu olisi 250 euroa.

Rautatieyrityksen toimilupa nykyisessä maksuasetuksessa on kiinteähintainen 1 000 euroa. Toimilupien käsittelyajat voivat kuitenkin vaihdella huomattavastikin tapauskohtaisesti, joten tuntimaksu (250 euroa) huomioisi paremmin työn laajuuden hakemuksen käsittelyssä. Muutoksella ei odoteta olevan vaikutuksia ensi vuoden tuottoihin.

Kohtaan 10 tehtäisiin muutoksia nykyiseen verrattuna uuden VAK-lain (541/2023) perusteella. VAK-ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyntään liittyvät nykyiset kohdat 10.1.-2 poistettaisiin, sillä näitä suoritteita ei enää uuden lain mukaan edellytetä. Uuden lain perusteella lisättäisiin päätösmaksu raideliikenteen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä, jonka maksu olisi 380 euroa/työtunti ja maksu hyväksytyyn sisäiseen pelastussuunnitelmaan tehtävästä muutoksesta 150 euroa. Maksut vastaisivat ehdotettuja merenkulun vastaavia maksuja. Raideliikenteen sisäiseen pelastussuunnitelmaan liittyvistä maksuista ennakoidaan kertyvän tuottoja ensi vuonna enintään noin 10 000 euroa.

## Tieliikenne

Ajokorttien ja henkilö lupien hakemuskäsittelyyn liittyvät suoritteiden ryhmässä (kohta 2.1) laskettaisiin taksinkuljettajan ajoluvan kaksoiskappalehakemuksen maksu 40 euroon. Kaksoiskappaleita haetaan keskimäärin muutamia satoja vuodessa, ja muutoksen tuottovaikutukset olisivat täten muutama tuhat euroa.

Kuljettajien ammattipätevyyskoulutukseen ja ammattipätevyyteen liittyvien suoritteiden ryhmässä (kohta 2.4) tehtäisiin tarkennuksia suoritenimikkeisiin ja lisäksi suoriteryhmään lisättäisiin uutena maksu koulutuskeskus- tai koulutusorganisaatiopäätöksen muutoksesta 50 euroa. Muutoksen vaikutus ensi vuoden tuottoihin arvioidaan vähäiseksi. Myös kohdan 2.6 piirturikortteja koskevaa tekstiä tarkennettaisiin. Ehdotetuilla tekstitarkennuksilla ei olisi tuottovaikutuksia.

Vaarallisten aineiden ajolupakoulutukseen ja ajolupiin sekä turvallisuusneuvonantajan kokeeseen liittyvien suoritteiden ryhmään (kohta 2.8) tehtäisiin muutoksia uuden VAK-lain (541/2023) myötä. ADR-koulutuslupaa koskevasta päätöksestä perittäisiin jatkossa 250 euroa (nykyisin 130 euroa) ja uutena suoritmaksuna lisättäisiin maksu koulutuslupan muutoksesta 50 euroa. Koulutusohjelmaa koskevan päätöksen maksu poistettaisiin, sillä koulutusohjelmaa ei enää erikseen hyväksytä vaan se sisältyy ADR-koulutuslupaan. Sekä ADR-ajolupakoe että turvallisuusneuvonantajan koe voidaan suorittaa nykyisin ainoastaan sähköisesti, joten kohdasta 2.8.3 poistettaisiin kokeen suoritustapa ja nykyinen turvallisuusneuvonantajan koetta koskeva kohta 2.8.5 poistettaisiin. Suoritteisiin lisättäisiin viraston määräyksen perusteella suullinen turvallisuusneuvonantajan koe 350 euroa sekä tätä koskeva peruutusmaksu. Kohdan 2.8.7 osalta tarkennettaisiin nimikettä. Muutosten odotetaan lisäävän ensi vuoden tuottoja arviolta 10 000 euroa.

Katsastustoimintaan liittyvien suoritmaksujen ryhmässä (kohta 8) tarkistettaisiin ajoneuvojen katsastuslupan maksua 630 euroon (nyt 700 euroa) kustannusten mukaisesti. Vaikutus ensi vuoden tuottokokonaisuuteen arvioidaan noin tuhanneksi euroksi.

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvien suoritteiden ryhmään (kohta 15) ehdotetaan muutoksia VAK-lain kokonaisuudistuksen myötä. Kohdassa 15.3. tiekuljetusten laajat reittirajoitukset -suoritteiden maksua hintaa nostettaisiin 1 500 euroon (nykyisin 500 euroa) myötä, koska jatkossa

reittirajoitushakemuksessa edellytetään liikenteenohjaussuunnitelmaa, jonka tarkistaminen työllistää erityisesti laajemmissa reitistökokonaisuuksissa. Ehdotetun kohdan 15.4. tiekuljetusten suppeat reittirajoitukset maksaisivat edelleenkin 500 euroa. Tiekuljetusten suppea reittirajoitus tarkoittaa käytännössä yksittäistä reittiä koskevaa päätöstä. Reittirajoitusten hakijoina toimivat kunnat, ja tällä hetkellä rajoituksia on neljässätoista kunnassa. Lisäksi kohtaan 15 lisättäisiin kaksi uuden VAK-lain mukaista suoritemaksua: päätös sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä, maksu/työtunti 380 euroa (ehdotettu kohta 15.5) ja kohta muutos hyväksytyyn sisäiseen pelastussuunnitelmaan 150 euroa (ehdotettu kohta 15.6). Päätös sisäisen pelastussuunnitelman hyväksymisestä -suoritemaksu perustuu VAK-lain 33 §:ssä virastolle annettuun tehtävään hyväksyä vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikan sisäiset pelastussuunnitelmat. Työtuntikohtaista hinnoittelua on esitetty maksuperusteeksi kaikkiin liikennemuotoihin, koska sisäisten pelastussuunnitelmien hyväksynnän edellyttämä työmäärä vaihtelee tapauskohtaisesti. Vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikkojen valvonta on viraston lakisääteinen tehtävä, jota tehdään tästä hyväksyntäprosessista erillisenä tehtävänä. Tuottovaikutukset ensi vuodelle olisivat muutamia tuhansia euroja.

Kohta 18 muutettaisiin sisältämään myös maantien toiminnallisen luokan vahvistamiseen liittyvät suoritteet (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteista (503/2005)) ja täten otsikko päivitetäisiin vastaavasti. Kohdasta poistettaisiin hyväksytyyn päätöksen muuttaminen, 1 000 euroa (nykyinen kohta 18.3) ja ehdotetaan, että hyväksytyyn päätöksen muuttaminen sisällytettäisiin kohtaan 18.2 hyväksymiseen liittyvät tehtävät, pienet ja keskisuuret hankkeet (<10 miljoonan hankkeet) 5 000 euroa. Maksu nousisi, koska hyväksynnän päätöksen muuttamisen työmäärä on yleensä suurempi kuin tavanomaisen suunnitelman hyväksyminen. Määrällisesti hyväksytyyn päätöksen muutoksia tehdään hyvin vähän vuosittain. Suoriteryhmään ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta 18.5 Maantien toiminnallisen luokan vahvistamista koskeva päätös 1 000 euroa. Suoriteryhmän maksuvaikutukset kohdistuisivat ELY-keskuksiin, ja muutosten ensi vuoden tuottovaikutukset arvioidaan enintään 10 000 euroksi.

Kohdassa 19 muutettaisiin otsikon nimeä vastaamaan ryhmän suoritteita.

## **Liikennelääketiede**

Kohdan suoritteet vastaisivat nykyisiä lukuun ottamatta kohtaan lisättäväksi ehdotettua tarkennusta, että kohdan 1.1 suoritemaksut peritään myös toisen EU-maan hyväksynnän ilmailulääkärin tekemästä päätöksestä silloin, kun hakijan toimivaltainen viranomais on Liikenne- ja viestintävirasto. Muutoksella ei olisi tuottovaikutuksia.

## **Rautatiealan sääntelyelimen suoritteet**

Kohta vastaisi nykyistä asetusta.

## **Suoritteet, joista peritään omakustannusarvoa pienempi maksu**

Kohta olisi jatkossa nykyistä vastaava lukuun ottamatta kohtaan ehdotettua uutta suoritenimikettä 1.3 Suullinen turvallisuusneuvonantajan koe terveystietein 150 euroa. Suorite perustuu uuden VAK-lain perusteella annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen. Suorite lisätty asetuksen 3 §:ään. Maksuja arvioidaan tulevan perittäväksi muutamia kappaleita vuodessa.

## **Suoritteet, joista peritään omakustannusarvoa suurempi maksu**

Kohta vastaisi nykyistä asetusta.

**VOIMAANTULO**

Esitetään, että asetus tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024 ja olisi voimassa vuoden 2025 loppuun.