

Liikenne ja viestintäministeriö

Oikeusministeriö; Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeusministeriöltä lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Oikeusministeriö esittää lausuntonaan seuraavan.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan raideliikennelain (1302/2018) mukaisen ratamaksun perusmaksun investointiperusteista korotusmahdollisuutta muutettavaksi ja eräitä EU-sääntelyyn täytäntöönpanoon liittyviä muutoksia ja tarkennuksia, sekä joitakin muita teknisluonteisia tarkennuksia. Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) ehdotetaan tarkennuksia rautatieyritykseltä edellytettävään toimilupaan ja sen hallintaan.

Ratamaksun perusmaksun investointiperusteinen korotus

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että raideliikennelain 140 §:n 4 momentin mukainen investointikustannusten kattamiseksi perittävä ratamaksun perusmaksun korotus saisi olla lähtökohtaisesti korkeintaan viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksuun nähden. Voimassa olevan lain mukaan 140 §:ssä tarkoitetut perusmaksun korotukset ovat lähtökohtaisesti 80 prosenttia perusmaksun tasosta. Muun muassa investointiperusteinen korotus voi olla laissa asetettua lähtökohtaista tasoa suurempi, jos se perustellaan kirjallisesti. Ratamaksu on maksettava sille rataverkon haltijalle, jonka rataverkkoa tai palveluita rautatieliikenteen harjoittaja on käyttänyt (139 §:n 3 momentti). Rataverkon haltija voi olla valtion rataverkon haltija ja lain soveltamisalaan kuuluva yksityisraiteen haltija (4 §:n 1 momentin 29 kohta).

Ratamaksuista on säädetty nykyisenkaltaisella tavalla vuoden 2015 rautatielain uudistuksella (1394/2015), joka kytkeytyi vahvasti direktiivin täytäntöönpanoon. Asiaa käsitelleessä hallituksen esityksessä todetaan, että rataverkon käytön hinnoittelua koskevien säännösten täytäntöönpano on valtiosääntöoikeuden näkökulmasta haasteellista (HE 13/2015 vp, s. 55). Nyt lausuttavana olevan esitysluonnoksen mukaan rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää, että kaikki rataverkon hinnoitteluun liittyvät maksuelementit pitää olla direktiivin asettamissa puitteissa rataverkon haltijan päätäntävällässä, eikä mitään maksuelementtiä voida enää periä verona (s. 18).

Ratamaksuja koskeva sääntely on merkityksellistä valtion veroja ja maksuja koskevan perustuslain 81 §:n kannalta. Oikeusministeriö on maksuperusteiden säätämisvaiheessa tuonut esiin, että kysymys ratamaksujen suhteesta perustuslain 81 §:ään on jossakin määrin

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Oikeusministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 25
00023 Valtioneuvosto

Eteläesplanadi 10
Helsinki

0295 16001
+358 295 16001

09 1606 7730
+358 9 1606 7730

kirjaamo.om@gov.fi
oikeusministerio.fi

tulkinnanvarainen. Oikeusministeriö on sen vuoksi pitänyt suotavana, että lakiehdotus saatettaisiin eduskunnan perustuslakivaliokunnan käsittelyyn. Esitysluonnoksessa ehdotetussa investointiperusteissa korotuksessa tulkinnanvaraisuutta aiheuttaa erityisesti valtion viranomaisen laaja harkintavalta maksun perimisessä ja sen suuruudesta päättämisessä.

Hallituksen esitysluonnoksen perusteluissa on selostettu valtiosääntöoikeudellisten verojen ja maksujen eroa. Veroja koskevan sääntelyn täytyy olla tarkempaa ja siihen kohdistuu perustuslakivaliokunnan käytännössä erilaisia vaatimuksia kuin maksuille. (Ks. lisää Lainkirjoittajan opas 11. luku.) Maksujen osalta edellytetään, että valtion viranomaisten virkatoimien, palvelujen ja muun toiminnan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista säädetään lailla (perustuslain 81 §:n 2 momentti). Perustuslain maksuja koskeva sääntely on asian arvioinnissa merkityksellistä siltä osin kuin valtio on rataverkon haltija, sillä säännös koskee nimenomaan valtion viranomaisten toiminnan maksuja.

Valtiosääntöisesti maksuksi katsottaville suorituksille on ominaista, että ne ovat korvauksia tai vastikkeita julkisen vallan palveluista. Olennaista on maksun vastikkeellisuus ja se, että maksun perusteena oleva suorite on jollain tapaa yksilöitävissä ja maksun määrä on suhteutettu palvelusta aiheutuviin kustannuksiin. Ratamaksun perusmaksu on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu perustuslain 81 §:n 2 momentin mukaiseksi maksuksi. Ratamaksun perusmaksun perimisestä ja sen suuruuden perusteista voidaan myös arvioida olevan laissa asianmukaiset säännökset. (PeVL 66/2002 vp, s. 4.)

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi investointiperusteista ratamaksun perusmaksun korotusta. Kuten hallituksen esitysluonnoksessa todetaan, maksujen porrastaminen on sinänsä mahdollista, kunhan sääntely ei vaaranna perustuslain 6 §:ssä turvattua yhdenvertaista kohtelua (s. 19; PeVL 35/2010 vp, s. 2). Porrastamisen perusteiden on lisäksi oltava asianmukaisia (tässä yhteydessä esim. se, että porrastuksen taustalla on rataverkon haltijalle suoritteen tuottamisesta aiheutuvat erilaiset kustannukset). Korotus kohdistuu nimenomaan investointikustannusten kattamiseen ja esityksen säätämisyjärjestysperusteluissa on tehty selkoa maksujen kohdentumisen tasapuolisuudesta.

Investointikustannusten kattamiseen liittyvän korotuksen osalta rataverkon haltijalla kuitenkin olisi laaja harkintavalta siinä, peritäänkö tietystä investoinnista korotettua maksua ja minkä suuruinen tämä korotus on. Maksun korotusta voitaisiin olla kokonaan perimättä, ja toisaalta korotus voisi olla rataverkon haltijan harkinnan mukaan jokin investointikustannusten kattamiseen tarvittava summa, sillä rajoituksella, että se voisi lähtökohtaisesti olla korkeintaan viisi kertaa ratamaksun perusmaksun suuruinen. Kirjallisesti asiaa perusteltaessa korotus voisi olla tätä suurempikin. Hallituksen esityksen perusteluiden mukaan etenkin suurissa ratahankkeissa investointien toteutukseen voidaan tarvita myös huomattavasti korkeampaa korotusta (s. 14). Edelleen perusteluissa kuvataan valtion rataverkon osalta, että rataverkon haltija ei olisi velvoitettu ottamaan käyttöön korotuksia investoinnin kohteena olevalla rataverkolla, vaan tämä olisi mahdollisuus, jos rataverkon investointeja ei kyetä toteuttamaan valtion talousarvion kautta riittävällä rahoituksella (s. 20).

Investointikustannusten kattamiseksi mahdollisesti perittävän korotuksen vaihteluväli on siten varsin suuri, ja ainoan rajoitteen vaikuttaa muodostavan katto, jonka todelliset investointikustannukset asettavat. On kyseenalaista, onko laissa riittävällä tavalla säädetty valtion viranomaisen maksun suuruuden yleisistä perusteista, kun viranomaisella on näin laaja harkintavalta korotuksen perimisestä ja sen suuruudesta. Tulkinnanvaraisuus asiassa pieneni, jos laissa säädettäisiin kriteereistä tai periaatteista, joiden nojalla korotus määräytyy.

Ratamaksuja koskevan sääntelyn sisällössä ja maksujen rakenteessa vaikuttaa olevan paljon kyse EU-sääntelyn asettamista puitteista. Esitysluonnoksessa on kuvattu direktiivin asettamia reunaehtoja muun muassa niin, ettei investointikuluja voida periä verona, eikä niille voida asettaa lainsäädännössä tiettyä euromääräistä tasoa (s. 14). Oikeusministeriö

pitäisi perusteltuna, että esityksessä kuvattaisiin nykyistä laajemmin, millainen kansallinen liikkumavara asiassa on, jotta olisi selvää missä määrin investointiperusteisen korotuksen suuruuden yleisistä perusteista olisi mahdollista säätää laissa.

Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että investointikustannusten kohdentuminen rautatieliikenteen harjoittajille vaikuttaa olevan erilainen riippuen investoinnin luonteesta. Raideliikennelain 138 §:n 2 momentin mukaan rataverkon haltijan hinnoittelukäytännön pitää olla koko rataverkolla yhdenmukainen, lukuun ottamatta 140 §:n 4 momentissa tarkoitettuja uusilta rataverkon osilta niiden rakentamisesta aiheutuneiden investointikustannusten kattamiseksi perittyä ratamaksun perusmaksun korotusta.

Perusmaksun korotuksen perusteena olevat investointikustannukset voivat voimassa olevan lain ja hallituksen esitysluonnoksen mukaan kohdistua myös muihin uudistamis- ja parantamisinvestointeihin kuin uusiin rataverkon osiin. Tältä osin mahdollinen korotus vaikuttaisi pykälien perusteella kohdentuvan yhdenmukaisesti koko rataverkolle riippumatta siitä, käyttääkö raideliikenteen harjoittaja investoinnin kohteena ollutta rataosuutta. Maksun korotuksen etäännyttämisellä yksilöidystä viranomaisen suoritteesta ja sillä, ettei korotuksen perusteena olevasta suoritteesta voi kieltäytyä, voi olla merkitystä arvioitaessa rahasuorituksen valtiosääntöoikeudellista luonnetta (ks. PeVL 31/2018 vp, s. 6-7; myös PeVL 61/2002 vp, s. 6, PeVL 66/2002 vp, s. 4).

Lisäksi teknisempänä huomiona mainittakoon, että hallituksen esitysluonnoksessa investointikustannuksiin liittyvää korotusta käsitellään 140 §:n 5 momentissa (ei 4 momentissa), ja 138 §:n sisältämä viittaus tulisi tältä osin päivittää.

Toimilupaa ja sen hallintaa koskevat esitykset

Hallituksen esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa on selostettu rautatieliikenteen harjoittamista koskevaa toimilupasääntelyä suhteessa perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinonvapauteen (s. 20). Myös muut elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytyksiä koskevat lupamenettelyt voivat olla merkityksellisiä elinkeinonvapauden näkökulmasta (ks. esim. PeVL 37/2005 vp, s. 2, jossa on arvioitu muun ohella elintarvikehuoneiston hyväksymistä ja hyväksymisen peruuttamista elinkeinonvapauden kannalta). Myös muiden esitysluonnoksessa käsiteltävien elinkeinotoiminnan harjoittamiseen liittyvien lupamenettelyiden suhdetta elinkeinonvapauteen tulisi arvioida.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan verrattain pieniä muutoksia varsinaiseen toimilupasääntelyyn. Lainsäädännön selkeyden vuoksi oikeusministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota seuraaviin yksityiskohtiin.

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että liikenteen palveluista annetun lain 57 §:ää täsmennetään. Pykälä koskee rautatieliikenteen toimiluvan voimassaoloa ja muuttamista. Esitysluonnoksen mukaan 1 momenttia täsmennettäisiin niin, että rautatieyhtiön olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle omistajuuteen ja liikkeenjohtotehtäviin nimettyjen henkilöiden muutoksista, jotta virasto voi tarkistaa, että ne täyttävät laissa säädetyt edellytykset. Virasto voisi edellyttää lisätietoja tai tarvittaessa edellyttää hakemaan yritykselle uutta toimilupaa.

Pykälän säännöskohtaisten perusteluiden mukaan uuden toimiluvan hakeminen olisi tarpeen, jos uuden johdon on tarkoitus muuttaa rautatieyhtiön toimintaa olennaisella tavalla (s. 17). Esitysluonnoksessa ehdotetun 57 §:n 1 momentin sanamuodossa uuden toimilupahakemuksen edellyttäminen ei ole kytketty toiminnan muutos- tai laajennussuunnitelmiin, vaan asiayhteydestä voisi ajatella sen liittyvän siihen, täyttävätkö uudet omistajat ja liikkeenjohtotehtävissä toimivat laissa säädetyt edellytykset. Mikäli edellytykset eivät enää täyty, Liikenne- ja viestintävirastolla on käytössään liikenteen palveluista annetun lain 243 §:n 1 momentin mukainen menettely luvan peruuttamiseksi.

Lisäksi 57 §:n 3 momentissa jo säädetään, että rautatieyrityksen on toimitettava uusi hake-
mus tai viraston pyytämä lisäselvitys, jos se aikoo muuttaa tai laajentaa toimintaansa mer-
kittävästi. Ehdotetun muutoksen sisältöä ja sen suhdetta voimassa olevaan sääntelyyn olisi
syytä vielä avata ja harkita miltä osin se on tarpeellinen. Seuraavassa jaksossa käsitellään
vielä 57 §:n 1 momenttia henkilötietojen suojan kannalta.

Oikeusministeriö on pitänyt luvan peruuttamista koskevan sääntelyn oikeasuhtaisuuden
kannalta ongelmallisena, jos esitysluonnoksesta ei käy ilmi, miten harkinta määräaikaisen
ja pysyvän peruuttamisen välillä on tarkoitettu tehtävän. Liikenteen palveluista annetun lain
243 §:n 1 momentti vaikuttaisi jättävän harkinnan avoimeksi, eikä myöskään määräaikaisen
peruutuksen enimmäispituutta säännellä.

Henkilötietojen suoja

Esitysluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi säännöksiä, joissa säädettäisiin EU:n ylei-
sen tietosuoja-asetuksen (EU) 2016/679 (jäljempänä yleinen tietosuoja-asetus) soveltami-
salaan kuuluvasta henkilötietojen käsittelystä. Esitysluonnoksen mukaan liikenteen palve-
luista annetun lain 57 §:n 1 momenttia esitettäisiin muutettavaksi niin, että rautatieyrityksen
olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle yrityksen omistajuudessa ja liikkeenjoh-
dossa tapahtuvista muutoksista, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi tarkistaa, että rauta-
tieyrityksen uusi omistaja ja sen liikkeenjohtotehtäviin nimetyt henkilöt täyttävät liikenteen
palveluista annetun lain 6 luvussa säädetyt edellytykset toimiluvan voimassaololle. Oikeus-
ministeriö katsoo, että tältä osin esityksellä annettaisiin tietosuoja-asetusta täsmentävää
kansallista erityissääntelyä ja kiinnittää huomiota tarpeeseen arvioida ja kuvata yleisen
tietosuoja-asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran käyttöä säännösehdoitusten perus-
teluissa.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen lausuntokäytännön mukaisesti hallituksen esityk-
sessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä
selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 26/2017 vp, s. 42, PeVL 2/2017 vp, s. 2,
PeVL 44/2016 vp, s. 4). Lainsäätäjän on osoitettava, mihin tietosuoja-asetuksen artiklaan
henkilötietojen käsittelyä koskevat erityissäännökset perustuvat. Kansallinen liikkumavara
pohjautuu keskeisiltä osin tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohtiin, eli ti-
lanteisiin, joissa henkilötietojen käsittely perustuu rekisterinpitäjän lakisääteiseen tehtävään
(c alakohta) tai jos se on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekiste-
rinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi (e alakohta).

Silloin kun henkilötietojen käsittely perustuu 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohtiin, jäsenval-
tiot voivat käyttää 6 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua sääntelyliikkumavaraa ja antaa
asetusta täsmentävää sääntelyä. Kansallinen sääntely voi koskea muun muassa käsittelyn
lainmukaisuutta koskevia edellytyksiä, käsiteltävien tietojen tyyppiä, tietojen luovutusta,
käyttötarkoitussidonnaisuutta ja käsittelytoimia koskevia säännöksiä. Tällaisen erityissään-
telyn on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja oltava oikeassa suhteessa sillä tavoit-
teltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Ottaen huomioon tietosuoja-asetuksen suoran
sovellettavuuden sekä perustuslakivaliokunnan lailla säätämistä koskeva viimeaikainen tul-
kintakäytäntö (ks. erityisesti PeVL 14/2018 vp) erityissääntely tulisi rajoittaa vain välttämät-
töimpään.

Oikeusministeriö toteaa, että esitettävien säännösten perusteluista tulee edellä mainituilta
osin täydentää jatkovalmistelussa ja siitä tulee käydä selkeästi ilmi kansallisen liikkumava-
ran käyttö. Kansallisen liikkumavaran käyttöä tulee kuvata säännöskohtaisesti sekä sään-
nöskohtaisissa että säätämisyjärjestysperusteluissa. Jatkovalmistelussa perusteluissa on
osoitettava mihin tietosuoja-asetuksen 6 artiklan kohtaan henkilötietojen käsittelyä koske-
vat säännökset perustuvat. Perusteluihin tulee myös sisällyttää arviointi siitä, onko ehdotet-
tava sääntely tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan edellyttämällä tavalla yleisen edun
mukaista ja oikeasuhteista sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Vastaavasti

perusteluista tulee käydä ilmi, miksi ehdotettava sääntely katsotaan edellä mainittu perustlakivaliokunnan lausuntokäytäntö huomioden välttämättömäksi.

Kansallisen liikkumavaran käytön riittävän täsmällinen selostaminen on tärkeää, jotta voidaan varmistua siitä, että jäsenvaltioilla on yhtäältä oikeus antaa EU-lainsäädäntöä täsmällisempää sääntelyä ja toisaalta, että tällaista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon EU- ja kansallisesta lainsäädännöstä sekä perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset.

Oikeusministeriö kiinnittää kansallisen liikkumavaran osalta huomiota lisäksi esitysluonnoksessa esitettävään raideliikennelain 186 a §:n 3 momenttiin. Kyseisen säännösehdotuksen perusteluista saa käsityksen, että lainkohdassa tarkoitettuun rataverkon haltijoita koskevaan rekisteriin ei ehdoteta sisällytettäväksi henkilötietoja, vaan kysymys on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämiä kiinteiden rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottolupia koskevista tiedoista. Oikeusministeriö katsoo, että henkilötietojen suojan näkökulmasta esitystä voisi selkiyttää se, jos siinä nimenomaisesti todettaisiin, että säännösehdotuksella rekisteriin ei ehdoteta sisällytettävän henkilötietoja.

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävän laajentaminen

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan raideliikennelain 15 §:ää muutettavaksi niin, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin jatkossa yleinen tehtävä valvoa raideliikennelain sekä sen nojalla annettujen asetusten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Muutosta on perusteltu ennen muuta sillä, että se antaisi mahdollisuuden lain 169 §:n mukaisen verkko- ja tietojärjestelmiin kohdistuvan riskienhallinnan valvomiseen (s. 9-10). Uudistuksella on yhteys kyberturvallisuusdirektiivin (NIS2-direktiivi) täytäntöönpanoon.

Oikeusministeriö katsoo, että muutoksen sisällöstä ja sen vaikutuksista on tarpeen tehdä esityksessä nykyistä laajemmin selkoa, sillä ehdotettu uusi valvontatehtävä ei rajaudu yksinomaan lain 169 §:n valvontaan. Esimerkiksi on aiheellista arvioida, miten Liikenne- ja viestintävirastolle esitetty yleinen valvontatehtävä suhteutuu rautatiealan sääntelyelimelle 149 §:ssä säädettyihin valvontatehtäviin ja onko tehtävissä mahdollisesti päällekkäisyyttä. Samoin on tarpeen arvioida, miten esitetty tehtävä valvoa raideliikennelain nojalla annettujen päätösten noudattamista suhteutuu muiden kuin Liikenne- ja viestintäviraston itsensä tekemiin päätöksiin, kuten esimerkiksi sääntelyelimen tai rataverkon haltijoiden tekemiin päätöksiin. On myös olennaista arvioida, soveltuvatko Liikenne- ja viestintäviraston 16 §:n mukaiset valvontakeinot kaikkeen esitetyn uuden tehtävän mukaiseen valvontaan.

Muita huomioita

Oikeusministeriö esittää lisäksi seuraavat yksityiskohtaiset huomiot.

Voimassa olevan raideliikennelain 30 §:n 2 momentin mukaan yksityisraiteen haltijan toimitusjohtaja tai muu liikkeenjohtamisesta vastaava henkilö vastaa turvallisuuden hallintajärjestelmän tehokkaasta käyttöön ottamisesta ja ylläpidosta. Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että vastuu kuuluisi jatkossa toimitusjohtajalle tai hänen nimeämälleen henkilölle, mikä joustavoittaisi vastuuhenkilön osoittamista. Muutoksen taustalla on ilmeisesti käsitys, että yksityisraiteen haltijalla on aina toimitusjohtaja, joka vastaisi tehtävästä tai sen osoittamisesta eteenpäin. Yksityisraiteen haltija voi olla myös esimerkiksi kaupunki tai kunta. Mikäli yksityisraiteen haltija voi järjestää toimintansa myös niin, ettei sillä ole toimitusjohtajaa, pykälässä kannattanee säilyttää toimitusjohtajan rinnalla vaihtoehto, että vastuu kuuluu muulle toiminnasta vastaavalle henkilölle.

Kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointia koskevia poikkeuksia käsittelevää raideliikennelain 74 §:n 4 momenttia on ilmeisesti tarkoitus muuttaa niin, että se vastaa lähemmin asiaa koskevaa EU-sääntelyä. Säännöksessä on viitattu EU-asetuksen

mukaisiin menettelyihin. Viittaus EU-asetukseen kirjoitetaan samoin kuin viittaukset kansalliseen lainsäädäntöön (tarkemmin ks. Lainkirjoittajan opas 7.2 ja 19.2.2).

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan 79 §:n 4 momenttia muutettavaksi siten, että kalustoyksikölle olisi haettava uusi käyttöönottolupa muun ohella silloin, jos kansallisissa oikeussäännöissä vahvistetut parametrien arvot muuttuvat. Esityksen perusteluista ei ilmene, tarkoitetaanko tällä oikeussääntöjen muuttumista vai kalustossa tapahtuneita tai tehtyjä muutoksia.

Hallituksen esitysluonnoksessa raideliikennelain 171 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että myös sellaisen palvelupaikan ylläpitäjän, joka ei ole 1 momentissa tarkoitettu toiminnanharjoittaja, olisi arvioitava toimintaansa liittyviä riskejä ja mahdollisia häiriötilanteita ja varauduttava niihin. Muutos liittyy CER-direktiivin täytäntöönpanoon. Kyseisen pykälän 1 momentissa toiminnanharjoittajien velvoitteet on kirjoitettu eri tavoin kuin muita palvelupaikan ylläpitäjiä koskevat 2 momentin mukaiset velvoitteet. Pykälätekstin perusteella vaikuttaa, että 2 momentin mukainen velvoite on jossain määrin kevyempi, sillä siinä ei edellytetä esimerkiksi valmiussuunnitelman laatimista. Ehdotuksen perusteluissa olisi hyvä avata 2 momentin sisältöä ja eri toimijoihin kohdistuvien vaatimusten eroa.

Selkeys olisi perusteltua senkin vuoksi, että hallituksen esitysluonnoksen säännöskohtaisten perusteluiden mukaan tarkoituksena on, että 171 §:n 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle toimivalta antaa teknisiä määräyksiä valmiussuunnitelman sisällöstä ja laadinnasta, ja että tämä koskisi myös 2 momentissa mainittuja palvelupaikan ylläpitäjiä (s. 15). Teknisenä huomiona todettakoon, ettei esitysluonnos sisällä 3 momentin tekstiä.

Esitysluonnos on jossain määrin viimeistelemätön muun muassa johtolauseen ja rinnakkaistekstien osalta, mikä vaikeuttaa luettavuutta. Esityksen luettavuutta parantaisi myös momenttien siirtämisen välttäminen. Mikäli momenteja kuitenkin siirretään, se pitäisi ilmaista johtolauseessa (Lainkirjoittajan opas 15.8 ja 17.3.5). Lakien perustuslainmukaisuutta ja säätämisyjärjestystä koskevan jakson lopuksi tulisi esittää arvio lakiehdotuksen säätämisyjärjestyksestä, esimerkiksi muodossa: ”Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.” (Ks. laajemmin Hallituksen esityksen laatimisohteet, IV Hallituksen esityksen perusrakenne, 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.)

osastopäällikkö, ylijohdaja

Johanna Suurpää

neuvotteleva virkamies

Johanna Hautakorpi

Jakelu

LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

VN/1559/2023-OM-17

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: