

Päiväys/ Datum 1.6.2017

**Liikenne- ja viestintäministeriö**  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

Dnro/Dnr TRAFI/166101/03.03.00/2017

Viite/ Referens LVM/905/03/2017

## **Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Trafi kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa esityksen olevan tärkeä askel kohti asiakaslähtöistä liikenteen kehittämistä palveluna. Esitys mahdollistaa muun muassa liikenteen toimijoiden tasapuolisten toimintamahdollisuuksien edistämisen ja edistää digitaalisten, liikenteen tietoon perustuvien palvelujen kehittymisen sekä liikenteeseen liittyvät kokeilut. Lausuntopyynnön mukaisesti Trafi on erityisesti pyrkinyt kiinnittämään huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin ja omalta osaltaan täydentämään, korjaamaan tai vahvistamaan arvioita. Siitä huolimatta, että Trafi on saanut osallistua lain valmisteluun, on huomattu joitakin kohtia, joita olisi syytä tarkentaa.

### **Lain soveltamiseen liittyvät kommentit**

Liikenteen palveluista annetun lain eri osissa lain soveltamisala on eri laajuinen. Tieto- ja rekisteriasioita koskevassa V osassa on tarkoitettu, että osan tietoa ja rekistereitä koskevaa sääntelyä sovelletaan laajasti myös liikenteen palvelulain ulkopuolisessa lainsäädännössä, kuten ajokorttilaissa ja ilmailulaissa säänneltyihin lupiin ja muihin tietoihin, jolloin näissä substanssilaeissa olevat vastaavansisältöiset samaa aihetta koskevat säännökset kumotaan liikennepalvelulain voimaan tullessa. Kuitenkin mm. IV ja VI osissa on yleisesti säädetty, että esimerkiksi VI luku koskee henkilölupia ja toiminnanharjoittelulupia. Sovellettavaksi tulee näin ollen liikenteen palvelulain I osan 1 luvun 1 §:n 7 ja 8 kohdat, joiden mukaan näitä mainittuja lupia ovat liikenteen palvelulain ulkopuolellakin säädellyt luvat. Lain VI osassa säädetään myös mm. lupien peruuttamisesta. Nämä säännökset sisältyvät myös substanssilakeihin, kuten ajokorttilakiin ja ilmailulakiin, joiden pykälä ei ole tarkoitettu kumottaviksi palvelulain voimaantulon yhteydessä. Tämä aiheuttaa päällekkäisyyttä; esimerkiksi ilmailulain mukaista lupaa kumottaessa se voitaisiin tehdä sekä palvelulain että ilmailulain asianomaisten pykälien perusteella.

Vastaavasti toimintojen ulkoistamista koskeva IV luvun 4 luku voitaisiin katsoa koskevan sellaisia julkisen palvelutehtävän siirtoja, joista säädetään myös ajokorttilain 8 a §:ssä. Tämä ei liene ollut tarkoitus, vaan esimerkiksi lupien peruuttaminen tai palvelutehtävien ulkoistaminen on tarkoitus jatkossakin tehdä kyseisten substanssilakien perusteella. Liikenteen palvelulain eri osien

soveltamisalojen täsmentäminen olisi paikallaan, jotta ei synny päällekkäisyyksiä ja ristiriitoja muun lainsäädännön kanssa. Päällekkäisyys olisi mahdollista korjata esimerkiksi lisäämällä VI osan 1 luvun 1 §:ään täydentävä maininta siitä, että soveltamisala koskee *tässä laissa säänneltyjä* henkilölupia ja toiminnanharjoittajalupia. Lisäksi lain soveltamista helpottaisi se, jos palveluntuottaja olisi siinä määritelty.

Hallituksen esityksen II osan 5 luvun 6 §:ssä käytetään termiä "taajamajunaliikenteen rataosuudet". Termi taajamajunaliikenne on merkitykseltään epäselvä eikä sitä ole määritelty hallituksen esityksessä. Tältä osin esitetään, että pykälän perusteluihin sisällytettäisiin viittaus asiaa aikaisemmin säädelleen lain hallituksen esitykseen (HE 103/2009 vp), jossa termiä avataan ja tuodaan esiin mm. se, että kyse on käytännössä liikenteestä, jota nykyään hoidetaan kirjainlyhenteillä merkityillä junilla. Koska taajamajunaliikennettä voi tulevaisuudessa hoitaa useampi eri yritys, tämä on hyvä ottaa huomioon viittausta kirjoitettaessa. Taajamajunia saattaa kulkea myös laajemmalla alueella kuin mitä soveltamisalapoikkeukset koskevat, mikä kannattaa huomioida perusteluita täsmennettäessä.

### **Tietoa koskeva sääntely**

Trafi pitää hyvänä sitä, että esityksessä säädetään tietojen luovutusperusteista sekä nykyistä laueammin sallituista käyttötarkoituksista. Lakiehdotuksen mukainen tietojen luovuttaminen mahdollistaisi liikennemuotoikohtaisten tietojen hyödyntämisen liikennepalveluissa nykyistä kattavammin.

Liikennepalvelulain V osan 1 luvun 2 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada tiedot rekisterinpitoon liittyvien tehtäviensä suorittamiseksi. Tiedonsaantioikeus perustuu Liikenteen turvallisuusvirastolle laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseen, joita ovat ensisijaisesti lupien ja pätevyyksien myöntäminen sekä rekisteröinti- ja valvontatehtävät. Pykälässä olisi hyvä viitata näihin tehtäviin eikä rekisterinpitämistä koskevaan tehtävään. Lisäksi edellä mainitusta pykälästä puuttuu oikeus saada tietoa väestötietojärjestelmästä. Trafi käsittelee väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 36 §:ssä tarkoitettuja turvakiellon alaisia henkilötietoja ja saa turvakiellon alaiset henkilötiedot väestötietojärjestelmästä. Tieto siitä, että henkilöllä on turvakielto, ei ole salassa pidettävä tieto. Sen sijaan turvakiellon alainen tieto (asuinpaikka, osoite ja muu yhteystieto) katsotaan salassa pidettäväksi tiedoksi. Liikennepalvelulain voimaantumisen yhteydessä kumottavissa säännöksissä, joita ovat mm. ajoneuvoliikennerekisterilain 11 § ja vesikulkuneuvorekisterilain 20 § säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada salassa pidettäviä tietoja väestötietojärjestelmästä. Oikeus saada tieto väestötietojärjestelmään talletetusta turvakiellosta on Liikenteen turvallisuusviraston rekisterinpidon kannalta välttämätön, joten Trafi ehdottaa tiedonsaantioikeuden lisättäväksi kyseiseen pykälään.

Esityksen V osan 2 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään perustiedoista, jotka rekisteriin saa tallentaa luonnollisista henkilöistä. Pykälään tulisi lisätä oikeus tallentaa tieto sukupuolesta. Esimerkiksi merenkulussa EU:n vähimmäiskoulutusdirektiivi edellyttää, että sukupuolitieto luovutetaan Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA). Merimiesrekisteriin merkitään myös ulkomaalaisia merenkulkijoita ja heidän nimestään ja muista henkilötiedoista sukupuolitieto ei välttämättä käy ilmi. EMSA tekee merenkulkijoista tilastoja komissiolle ja yksi tilastoitavista tiedoista on merenkulkijoiden sukupuoli. Euroopan komissio puolestaan tekee näiden tilastojen perusteella työvoimapolitiittisia

päätöksiä. Myös STCW- yleissopimuksen mukaan merenkulkijoista pidettävään rekisteriin pitäisi merkitä sukupuoli-tieto. Lisäksi sukupuoli-tietoa tarvitaan yleisemminkin Trafin tilastointi- ja tutkimustoiminnassa.

Esityksen V osan 2 luvun 6 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään siitä, että merimiesten tietoja voi säilyttää 50 vuotta tiedon rekisteröinnistä. Nykyisessä laivaväen luetteloinnista annetussa laissa säädetään 50 vuoden säilytysajasta, mutta käytännössä 50 vuoden säilytysaika on riittämätön. Jos tiedot pitäisi poistaa rekisteristä, se tarkoittaisi käytännössä sitä, että pätevyyskirja lakkaisi olemasta voimassa 50 vuoden jälkeen. Merimiesten ammatissa toimimiseen ei ole kuitenkaan säädetty yläikärajaa ja tietyt pätevyyskirjat (esimerkiksi kotimaan laivurinkirja) ovat voimassa toistaiseksi. Myös merimiesten eläkettä varten ja mahdollisia myöhemmin todettuja sairaustietoja varten rekisteristä pitää voida tarkistaa yli 50 vuotta vanhoja tietoja, joista selviää esimerkiksi se, missä aluksessa henkilö on työhistoriansa aikana palvellut. Tästä syystä Trafi ehdottaa, että säilytysaika pidennettäisiin 70 vuoteen.

### **Muut huomiot esityksestä**

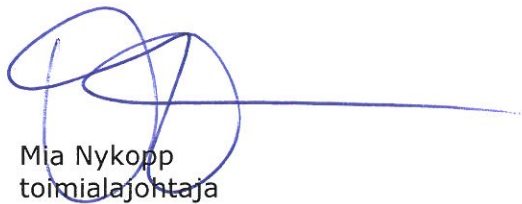
Trafi on tehnyt kelpoisuuslain uudistamista koskevan vaikutusten arvioinnin. Esityksen yleisperusteluista puuttuu viittaus tähän vaikutusten arviointiin, jonka johtopäätökset ovat tärkeitä esitettyjen muutosten arvioinnin suhteen.

Hallituksen esityksen II osan 7 luvun 5 §:n 3 momentissa esitetään, että lupakirjan uusimiseen sovellettaisiin, mitä sen myöntämisestä säädetään. Veturinkuljettajadirektiivi ei kuitenkaan edellytä vastaavaa menettelyä vaan sitä, että lupakirjan myöntäjä tarkistaa rekistereistään, että edellytyksen luvan jatkamiselle ovat olemassa. Myöskään uutta lääkärintarkastusta ei edellytetä lupaa uusittaessa vaan riittää, että rekisteristä on todettavissa, että viimeisin lääkärintarkastus on tehty pykälissä säädetyn mukaisesti. Psykologin henkilöarvioinnissa kuljettajan täytyy käydä vain kerran ellei häntä erikseen ohjata uuteen tarkastukseen. Tästä johtuen esitetään, että 5 §:n 2 ja 3 momentti korjattaisiin muotoon:

”Liikenteen turvallisuusvirasto uusii hakemuksesta luvan kuljettajalle, jos luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät yhä. Liikenteen turvallisuusvirasto tarkistaa luvan edellytysten täyttymisen liikenneasioiden rekisteristä.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava luvan uusimista koskeva hakemus kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut sille hakemuksen käsittelyä varten 1 momentissa tarkoitetut selvitykset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto tallentaa lupaa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa luvan todentamiseksi tarvittavan lupakirjan.”

Esityksen VI osan 1 luvun 2 b:ssä säädetään ammattipätevyyskortin peruuttamisesta, jonka tekee poliisi. Tällä hetkellä ammattipätevyyskorttia ei peruuteta. Tältä osin olisi hyvä harkita, että tarvitaanko peruuttamismenettelyä, sillä se olisi iso muutos asiakkaan kannalta nykytilanteeseen. Tieliikenteen ammattikuljettajien rikkomussäännöstö poikkeaa hyvin paljon muiden liikennemuotojen sääntelystä. Tässä laissa säädetään muun muassa kuljettajien työajoista ja ajopiirturin käytöstä. Peruuttamismenettelyn osalta tulisi tarkemmin pohtia sitä, että mitkä rikkomukset peruuttamiseen johtaisivat. Lisäksi ammattipätevyyskorttien peruuttamisen prosessit olisi järkevää rakentaa poliisin omiin tietojärjestelmiin kustannus- ja tehokkuussyistä.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal line extending to the right.

Mia Nykopp  
toimialajohtaja

A handwritten signature in blue ink, written in a cursive style.

Nelly Rontti  
osastopäällikkö