

Asia: VN/13058/2020

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyvistä laeista (ml. tekniset muutokset)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueet pitävät esitettyjä muutoksia monelta osin sangen kannatettavina ja toteavat yhteisenä lausuntonaan seuraavaa:

Laki liikenteen palveluista

101 §

Saaristoliikenteestä vastaava viranomainen kannattaa ehdotettua muutosta, joka mahdollistaa aluksen päällikön toimimisen myös aluksen konepäällikkönä jatkossa myös yli 350 mutta alle 750 kW aluksissa, kun aluksen ominaisuudet sen sallivat. Valtaosa saaristoliikenteen aluksista on pieniä, joissa jo nyt päällikkö toimii aluksen konepäällikkönä. Osassa aluksista konetehot sijoittuvat juuri tähän 350–750 kW väliin, ja alusten tekniset ratkaisut ovat sellaisia, että päällikkö voisi toimia myös konepäällikkönä. Laivanisännät eli saaristoliikenteen palveluntuottajat voisivat näissä tapauksissa hakea poikkeusta Liikenne- ja viestintävirastolta.

154 §

Muutoksessa tietojärjestelmän vastuu jäisi edelleen Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta TMF tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi Liikkumispalvelukatalogia. TMF ei tarjoisi palveluita loppukäyttäjille, vaan tuottaisi palveluita loppukäyttäjäpalveluita tarjoaville toimijoille. Tässä yhteydessä tulee huomioida, etteivät liikennepalveluita tuottavat viranomaiset saa joutua maksamaan näistä

palveluista, kun tietoja tarvitaan liikennepalveluiden valvontaan, seurantaan, palveluiden tuottamiseen tai tiedottamiseen.

162 §

Hankintalakiviittaus täsmentää ilmoitusmenettelyä.

165 §

Ehdotettu uusi 3 momentti antaa mahdollisuuden olla vaatimatta valitulta tarjoajalta ajantasaisia todistuksia ja selvityksiä hankintalain 80 §:ssä tarkoitettujen poissulkuperusteiden tutkimiseksi. Tämä selkiyttää hankintaprosessia, sillä rikosrekisterin otteen pyytäminen valitulta tarjoajalta on osoittautunut työlääksi. Tulee kuitenkin huomata, että voimassa oleva liikennepalvelulain 165 §:n 2 momentti edellyttää jo nyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin syyllistyneen liikenteenharjoittajan sulkemista pois tarjouskilpailussa. Tämä luo erikoisen tilanteen, jossa rikoksiin syyllistynyt liikenteenharjoittaja olisi aina suljettava pois tarjouskilpailussa, mutta pakollisten poissulkuperusteiden tarkistaminen olisi kuitenkin vapaaehtoista.

Vaikka hankintayksikkö päättäisikin hankintalain 88 §:n nojalla selvittää pakolliset poissulkuperusteet valitulta tarjoajalta, on kuitenkin epäselvää, voiko tarjoaja saada rikosrekisterin otetta poissulkuperusteiden tutkimiseksi. Rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §:ssä säädetään rikosrekisterin otteen antamisesta julkisten hankintojen yhteydessä. Pykälässä on viittaus useisiin hankintasäädöksiin, mutta viittaus liikennepalvelulakiin tai palvelusopimusasetukseen puuttuu. Tämän vuoksi tulisi selvittää, onko rikosrekisterilakiin lisättävä viittaus jompaankumpaan edellä mainittuun säädökseen.

171 §

Pykälässä todetaan hallintolain mukaisesta päätösten tiedoksiannosta, mikä on yhtenäisyyden kannalta hyvä asia. Pykälässä aiemmin mainittu viittaus toimivaltaisen viranomaisen internet-sivuille oli epämääräinen.

173 a §

Uusi pykälä takaa palvelusopimusasetuksen mukaiset kiireelliset toimet poikkeusolojen hankinnoissa.

174 §

Pykälässä ELY-keskusta koskee Liikenne- ja viestintäviraston oikeus määrärahan kohdentamiseen entisen kiintiöinnin sijaan. Tämä täsmennys on hyvä, koska kohdentamiseen voidaan liittää enemmän ohjaamiselementtiä kuin mihin pelkkä kiintiöinti antoi mahdollisuuden. Korona-aikana tämä ohjaus ja kohdentaminen on erityisesti korostunut, joten lakimuutos on paikallaan.

179 §, 179a §

Liikenne- ja viestintäviraston tulee selvästi määrittää ja ilmoittaa, milloin ollaan normaaliolojen häiriötilanteessa ja muissa yhteiskunnan poikkeusoloissa, jolloin kuljetuspalveluiden tarjoajat voivat käyttää viiden päivän ilmoitusvelvollisuutta 60 päivän sijaan.

181 §

Pykälän mukaan kunnalliset ja seudulliset viranomaiset ovat toimivaltaisia sisäisessä liikenteessään, ja ELY-keskukset muussa liikenteessä. Kunnallisten ja seudullisten toimivaltaisten viranomaisten määrän kasvamisen ja toimialueiden laajenemisen myötä joukkoliikenteessä on entistä enemmän yhteysvälejä, joissa liikenne ulottuu kahden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen toimialueelle. Pykälää olisi syytä täsmentää tällaisissa tilanteissa mahdollisten toimivallanjakoon liittyvien ongelmien välttämiseksi. Toimivallan määrittelyssä tulisi myös huomioida se, kenellä on intressi hankkia liikennettä.

Seuraavassa on esimerkkejä yhteysväleistä, joilla toimivaltaa ei ole yksiselitteisesti määritelty.

-Oulu-Kemi-Rovaniemi: Liikenne kulkee kokonaisuudessaan kolmen kunnallisen tai seudullisen viranomaisen alueella (Oulun kaupunki, Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen ja Rovaniemen kaupunki). Oulun kaupunki kuuluu Pohjois-Pohjanmaan maakuntaan, jonka muulla alueella toimivaltainen viranomainen on Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus. Meri-Lapin kunnat sekä Rovaniemen kaupunki kuuluvat Lapin maakuntaan, jonka muulla alueella toimivaltainen viranomainen on Lapin ELY-keskus.

-Kalajoki-Kokkola: Liikenne kulkee Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Kokkolan kaupungin alueella. Kokkolan kaupunki kuuluu Keski-Pohjanmaan maakuntaan, jonka muulla alueella toimivaltainen viranomainen on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Muiden kuin toimivaltaisina viranomaisina toimivien kuntien oikeus hankia liikennettä hieman toisen kunnan puolelle tekee hankintamenettelystä joustavampaa ja mahdollistaa esimerkiksi kuntarajat ylittävän koululaisliikenteen hankinnan siirtämisen kuntien vastuulle.

Päijät-Hämeeseen liittyvä liitti olisi toiminnallisesti järkevää liittää Lahden kaupungin viranomaiseen, mikä tulee huomioon otavaksi myös tämän lain kirjauksissa.

Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

Lain 2 §:ään ehdotetaan tehtäväksi tarkennus, jolla selkeytettäisiin viraston ohjausroolia ja käytettäisiin käsitettä toimialaohjaus. Täsmennys on erittäin kannatettava.

Olemme useassa lausunnossa todenneet, että Liikenne- ja viestintäviraston tulisi jatkossa olla julkisen henkilöliikenteen ja saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden valtakunnallisesta ohjauksesta ja koordinaatiosta, yhteistyöstä sekä rahoituksen kohdentamisesta vastaava viranomaisena. Julkisen henkilöliikenteen osalta kyse on niiden ELY-keskusten, jotka ovat laissa liikenteen palveluista tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, toimialaohjauksesta ja saaristoliikenteen osalta Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimialaohjauksesta.

Liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä julkisen henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen ohjaustehtävät on poistettu keskusvirastojen tehtävistä lähes kokonaan. Maakunta- ja virastouudistuksen valmistelussa katsottiin, että kyseiset ELY-keskusten hoitamat tehtävät siirtyvät maakuntiin. Maakunnat olisivat saaneet hyvin itsenäisesti päättää yleiskatteelliseksi muutetun määrärahan kohdentamisesta, erityisesti joukko- ja saaristoliikenteen osalta, ilman valtion ohjausta.

Laki Liikennevirastosta (862/2009) määritteli, että viraston tehtävänä on mm. vastata ELY-keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan. ELY-keskukset tarvitsevat edelleen vastaavaa toiminnan ja hankintojen ohjausta sekä erityisesti lainopillista tukea, jota Liikennevirasto aiemmin antoi. Valtion ei ole taloudellisesti ja toiminnallisesti kannattavaa hajauttaa ohjausta ja tukitehtäviä (säädökset, hankinnat ja järjestelmät) yhdeksälle eri ELY-keskukselle.

ELY-keskukset kaipaavat vahvempaa ohjausta joukkoliikenteen ja saaristoliikenteen kehittämiseen valtakunnan tasolla siten, että esimerkiksi hallitusohjelmassa ja tulevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mainitut liikenteelliset- ja ympäristötavoitteet voidaan saavuttaa. Lisäksi julkisen henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen järjestämisen pääperiaatteista on hyvä tehdä yhtenäisiä valtakunnallisia linjauksia, jotta liikennepalvelujen saatavuus on asiakkaille tasavertaista eri puolella maata.

Esityksessä todetaan, että muutos on tekninen. ELY-keskukset tarvitsevat joukkoliikenne- ja saaristoliikenneasioissa selkeästi enemmän toimialaohjausta kuin ovat Liikenne- ja viestintävirastolta tähän mennessä saaneet. Mikäli kyse on resursseista, tulee Liikenne- ja viestintävirastolle osoittaa riittävät resurssit, jotta se voi toteuttaa laissa tarkoitettua ELY-keskusten toimialaohjaustehtävää.

ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueiden valtuuttamana:

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, liikenne- ja infrastruktuurivastuualue

Nieminen Jari

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus - kaikkien ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurialueiden puolesta