

Lainvalmisteluosasto

LAUSUNTO

16.4.2018

OM 38/43/2018

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyyntönnö 21.2.2018, LVM/1695/03/2016

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE RAIDE- LIIKENNELAIKSI JA LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMI- SESTA

Yleiset huomiot

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeusministeriöltä lausuntoa otsikossa mainitussa asiassa. Oikeusministeriö esittää lausuntonaan seuraavan.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi uusi raideliikennelaki, joka korvaisi voimassa olevan rautatielain (304/2011) ja kaupunkiraideliikenteestä annetun lain (1412/2015). Lisäksi esitykseen sisältyy laki liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muuttamisesta. Esityksellä pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n neljännen rautatiepaketin säädökset ja toteutetaan rautatielainsäädännön kokonaisuudistus. Lausunnossa esitetyt kommentit koskevat ehdotusta raideliikenneläksi (1. lakiehdotus), ellei toisin ole todettu.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Raideliikennelain 162 §:ssä säädettäisiin rautatieliikenteen harjoittajan ja muiden siinä mainittujen velvollisuudesta ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Pykälän 3 momentin mukaan nämä pykälän 1 momentissa tarkoitettut tiedot olisivat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999, julkisuuslaki) 24 §:n nojalla salassa pidettäviä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pitää salassa edellä mainittua 1 momentissa tarkoitettua tietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

Ehdotettua 162 §:n 3 momenttia ei käsitellä pykälän perusteluissa lainkaan. Näin ollen avoimeksi jää, mihin julkisuuslain 24 §:n 1 momentissa mainittuihin salassapitoperusteisiin siinä viitataan. Asiaa tulisi käsitellä ehdotuksen perusteluissa, jotta olisi mahdollista arvioida tarkemmin julkisuuslain 24 §:n salassapitoperusteiden toimivuutta ja riittävyttä ehdotuksessa tarkoitetussa toiminnassa. Perusteluissa tulisi avata myös Liikenteen turvallisuusvirastolle mainitussa 3 momentissa julkisuuslain 24 §:n lisäksi ehdotettua salassapitoperustetta ja sen suhdetta esimerkiksi julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 8 kohtaan, jotta säännöksen tarpeellisuutta voitaisiin arvioida tarkemmin. Ehdotuksessa tämä jää epäselväksi.

Oikeusministeriö pyytää liikenne- ja viestintäministeriötä lisäksi kiinnittämään huomiota Onnettomuustutkintakeskuksen lausuntoon (23.3.2018, 32/1Y) raideliikennelakiehdotuksen 162 ja 166 §:stä (ilmoitusten ja selvitysten antovelvollisuus Onnettomuustutkintakeskukselle).

Viranomaisten tiedonsaantioikeus

Lakiehdotuksen 181 §:n 4 momentti velvoittaisi rautatieliikenteen harjoittajan ja yksityisraiteen haltijan luovuttamaan Liikennevirastolle sen tilastointia ja tutkimusta varten tarvitsemat tiedot. Ehdotuksessa jää avoimeksi, tulisiko siinä tarkoitettujen tietojen luovuttamisvelvollisuuden ulottua myös salassa pidettäviin, kuten liike- ja ammattisalaisuuden piiriin kuuluviin, tietoihin. Jos näin on, tämä tulisi ilmaista ehdotetussa säännöksessä vastaavalla tavalla kuin pykälän 1–3 momentissa.

Oikeussuojakeinot

Raideliikennelaisissa olisi ehdotuksen mukaan säännöksiä oikaisusta ja valituksesta sekä sääntelyelintä koskevassa 20 luvussa (146–148 §) että erinäisiä säännöksiä koskevassa 24 luvussa (179 ja 180 §). Tätä selkeämpää olisi, jos säännökset oikaisuvaatimuksesta ja valituksesta olisivat samassa luvussa.

Säännösten täsmentämisessä tulee kiinnittää huomiota terminologiaan niin, että se olisi johdonmukaista ja vastaisi yleisesti vakiintunutta käytäntöä. Ehdotuksen sanamuotojen (esim. ”oikaisuvaatimus”, ”oikaisupyyntö”, ”uudelleentutkimispyyntö”) pohjalta jää epäselväksi esimerkiksi, milloin on kyseessä hallintolain (434/2003) 7 a luvussa tarkoitettu oikaisuvaatimus, jolloin yleissäännökset oikaisuvaatimusmenettelystä ovat hallintolaisissa. Epäselväksi jää myös, milloin kahdessa lainkohdassa on kyse samasta asiasta ja milloin termien eroavuudella on tarkoitettu myös sisällöllistä eroavuutta.

Lakiehdotuksen 146 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan rautatiealan sääntelyelimen tehtävänä on toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena. Esityksen pohjalta jää epäselväksi, mitä valituksella tarkoitetaan tässä pykälässä. Epäselväksi jää myös oikaisuvaatimusta ja valitusta koskevan 2 kohdan suhde saman pykälän 2 momenttiin, jossa säädettäisiin aloitteen tekemisestä sääntelyelimelle. Pykälä voisi kokonaisuutena selkeytyä, jos oikaisuvaatimusta ja valitusta ei lainkaan mainittaisi tässä pykälässä.

Ehdotuksen 146 §:n 2 momentin mukaan sääntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai muun momentissa mainitun tahon aloitteesta. Aloitteen tekemiseen oikeutettujen piiri olisi laaja. Aloitteen saisi tehdä esimerkiksi taho, jonka oikeutta asia voi koskea. Oikaisuvaatimuksen tai valituksen tekemisessä ei ole kyse aloitteesta, mutta ehdotetun sanamuotonsa mukaan momentti kattaisi sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvat asiat rajoituksetta. Tämä aiheuttaa epäselvyyttä myös suhteessa 148 §:ään, jonka mukaan oikaisua rataverkon haltijan päätökseen saa vaatia asianosainen.

Lakiehdotuksen 147 §:n 4 momentissa olisi säännöksiä sääntelyelimen velvollisuudesta aloittaa valitusten käsittely ja pyytää lisäselvitystä kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta, jollei tässä laissa erikseen muutoin säädetä. Säännöksen soveltamisala jää epäselväksi, sillä esityksestä ei ilmene, minkä tahon päätöksistä ja millaisissa asioissa valitettaisiin sääntelyelimelle. Nykyisin on poikkeuksellista, että hallintoviranomainen toimisi joissakin tapauksissa valitusviranomaisena, sillä valituksen käsittelyssä noudatettavat hallintotuomioistuinten menettelysäännökset eivät käytännössä sovellu hyvin noudatettaviksi hallintoviranomaisessa. Jos lainsäädäntöön sisältyy säännöksiä valituksen tekemisestä raideliikennelaisissa tarkoitettulle sääntelyelimelle, ne tulisi muuttaa oikaisuvaatimussäännöksiksi.

Ehdotetussa 149 §:ssä säädettäisiin muiden kuin 148 §:ssä tarkoitettujen erimielisyyksien ratkaisemisesta sääntelyelimessä. Säännöksen soveltamisala olisi laaja, sillä sen ulkopuolelle näyttäisivät rajautuvan vain asiat, joissa sääntelyelimeltä saa vaatia oikaisua rataverkon haltijan päätökseen. Pykälän 2 momentin mukaan sääntelyelimen tutkittavaksi saatettu erimielisyysasia olisi ratkaistava ensisijaisesti sovittelemalla. Sääntelyelimen omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottama asia olisi ratkaistava ensisijaisesti neuvottelemalla. Sovittelumenettelyn ja neuvottelun eroavuudet eivät ilmene esityksestä tai sen perusteluista. Epäselväksi jää myös sääntelyelimen asema sovittelussa, kun otetaan huomioon, että sääntelyelin toimii kyseessä olevissa asioissa valvontaviranomaisena.

Raideliikennelain 179 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston päätöksiä koskevasta oikaisu menettelystä. Pykälän 1, 2 ja 4 momentti sisältäisivät hallintolain oikaisuvaatimussäännösten kanssa päällekkäisiä säännöksiä tai vähäisiä poikkeuksia hallintolain yleissäännöksistä. Hallintoa ja lainkäyttöä sääntelevistä yleislaeista ei tulisi säätää poikkeuksia, ellei se ole erityisten syiden vuoksi välttämätöntä. Lisäksi pykälässä käytetyt termit tulisi yhtenäistää. Ehdotetussa pykälässä ja sen otsikossa käytetään useita erilaisia termejä, vaikka niissä kaikissa on ilmeisesti kyse oikaisuvaatimuksesta. Yleissäännökset oikaisuvaatimuksesta ovat hallintolain 7 a luvussa. Oikaisuvaatimuksesta muutoksenhaun ensi vaiheena säädetään nykyisin eri hallinnonalojen laeissa yleensä vain viittaamalla hallintolakiin seuraavasti: ”— — päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään”.

Lakiehdotuksen 180 §:ssä säädettäisiin muutoksenhausta valittamalla hallinto-oikeuteen tai markkinaoikeuteen ja niiden päätöksistä edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkeimpaan hallinto-oikeuteen saisi ehdotuksen mukaan valittaa ilman valituslupaa markkinaoikeuden päätöksestä, jossa on kyse sääntelyelimen erimielisyysasiassa antamasta ratkaisusta. Hallinto-oikeuden päätöksestä saisi valittaa ilman valituslupaa, jos pohjapäätöksen on tehnyt Liikenteen turvallisuusvirasto ja siinä on kyse 180 §:n 2 momentissa mainitusta asiasta (esim. lupien peruuttaminen ja eräät kiellot tai velvoitteet) taikka jos pohjapäätöksenä on sääntelyelimen oikaisuvaatimukseen antama päätös. Muut valitukset hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen kuuluisivat valituslupasääntelyn piiriin.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että valituslupasääntely on viime vuosina laajentunut. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että valituslupajärjestelmän laajentamista jatketaan. Valiokunta on katsonut, että valituslupajärjestelmä soveltuu esimerkiksi kaavoitusta ja ympäristölupa-asioita koskeviin asioihin niihin liittyvistä erityispiirteistä huolimatta (PeVL 29/2017 vp). Valituslupasäännös on käytössä myös julkisissa hankinnoissa, lukuun ottamatta markkinaoikeuden määrittämiä merkittäviä seuraamusmaksuja, joissa korkein hallinto-oikeus on ainoa valitusaste. Eduskunnalle äskettäin annettussa hallituksen esityksessä laiksi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 29/2018 vp) ehdotetaan, että valituslupasäännös olisi lähtökohtana muutoksenhaussa hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkeimman hallinto-oikeuden valituslupasääntelyn tulisi raideliikennelaissa kattaa myös ne asiat, joihin sitä ei lakiluonnoksessa ehdoteta.

Rangaistussäännökset

Junaturvallisuus

Oikeusministeriö on antanut 6.3.2015 liikenne- ja viestintäministeriölle kaupunkiraideliikennelainsäädäntöä koskevan lausunnon, jossa todettiin muun muassa seuraavaa:

”Esityksen yleisperusteluiden (s. 7/II) mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisrikokset eivät sovellu metroliikenteeseen, koska sitä ei harjoiteta tieliikennelain tarkoittamalla tiellä. Oikeusministeriö toteaa, että liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevan rikoslain 23 luvun 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan kuitenkin myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä. Hallituksen esityksen (32/1997 vp, yksityiskohtaiset perustelut) mukaan myös metrojuna on säännöksen tarkoittama juna ja Helsingin metroliikenteen osalta junaturvallisuutta koskevat määräykset sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään ja lääninhallituksen vahvistamaan metroliikennesääntöön.

Jos nämä määräykset tai toimivalta niiden antamiseen lain johdosta muuttuu, tulisi liikenne- ja viestintäministeriön jatkovalmistelussa arvioida (tarvittaessa yhteistyössä oikeusministeriön kanssa), onko myös liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa säännöstä tarpeen päivittää.” (OM 12/43/2015, s. 7–8.)

Korkein oikeus on sittemmin antanut metroliikennettä koskevan ratkaisun (KKO 2015:22), jossa tarkastellaan junaturvallisuuden sääntelyä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen näkökulmasta. Korkein oikeus katsoi, että rikoslain 23 luvun 1 §:n ja metroliikenneohjesäännön väliltä puuttui rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämä yhteys (kohdat 10–12). Liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeva tuomio oli tämän vuoksi purettava. Korkeimman oikeuden annettua ratkaisunsa ei metroliikennesäännön (MTO III tai sen seuraajat) määräyksiä enää voida pitää rikoslaisissa tarkoitettuina junaturvallisuutta koskevinä määräyksinä.

Liikenne- ja viestintäministeriön esityksessä 32/1997 vp lähtökohtana oli, että liikenneturvallisuutta on tarpeen suojata rangaistussäännöksin kaikkien liikennemuotojen osalta. Jos tämä lähtökohta on edelleen voimassa, on rikoslain 23 luvun 1 §:n rangaistussäännöstä tai metroliikenteen (juna)turvallisuutta koskevia aineellisia säännöksiä korkeimman oikeuden ratkaisun johdosta muutettava siten, että säännösten rikkominen tulee jälleen liikenneturvallisuuden vaarantamisena rangaistavaksi. Ei ole ilmeistä, että kuoleman- ja vammantuottamusta sekä vaaran aiheuttamista koskevat rangaistussäännökset ovat metroliikenteen turvallisuuden kannalta riittäviä. Korkeimman oikeuden ratkaisu ei käsitellyt nimenomaisesti rautatieliikennettä, mutta asian arviointi on ratkaisun johdosta ajankohtaista myös sen osalta.

Esityksen yleisperusteluiden mukaan kysymyksessä on rautatielainsäädännön kokonaisuudistus, jolla muun muassa vahvistetaan rautatieturvallisuutta (s. 19). Raideliikenteen turvallisuuden edistäminen olisi myös säädettävän raideliikennelain nimenomaisena tarkoituksena (1 §:n 1 momentti). Lakiehdotus sisältääkin säännökset muun muassa velvollisuudesta ottaa käyttöön ja ylläpitää turvallisuusjärjestelmiä (4 §:n 1 momentti, 8 §, 151 §:n 1 momentin 1 kohta, 155 §:n 1 momentti) ja velvollisuudesta toteuttaa tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä (4 §:n 2 momentti). Oikeusministeriö kiinnittää liikenne- ja viestintäministeriön huomiota siihen, että esitys ei kuitenkaan sisällä säännöksiä, joilla säädettäisiin rangaistavaksi turvallisuutta koskevien normien rikkominen tai joilla viitattaisiin tätä koskeviin rikoslain säännöksiin. Sääntely ei vaikuta sisältävän myöskään tätä koskevia hallinnollisia seuraamuksia.

Oikeusministeriö katsoo, että jatkovalmistelussa on välttämättä tarkasteltava myös liikenteen turvallisuuteen liittyvää rikosoikeudellista tai muuta seuraamusvastuuta. Oikeusministeriö voi avustaa liikenne- ja viestintäministeriötä erityisesti siltä osin kuin tilanne mahdollisesti edellyttää muutoksia rikoslakiin.

Suhteellisuusvaatimus

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että rangaistuksia koskeva sääntely vaikuttaa muutenkin epätasapainoiselta ja -tarkoituksenmukaiselta. Rangaistavaksi ehdotetaan säädettäväksi rataverkon haltijana toimiminen raideliikennelain 4 tai 5 luvussa säädettyjen turvallisuuslupaa ja yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyä koskevien edellytysten puuttuessa, ratakapasiteetin käyttö 17 luvun säännösten vastaisesti, junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavien tehtävien hoitaminen alkoholipitoisuuden ollessa kohonnut sekä osajärjestelmien käyttöönotto, käyttö, markkinoille saattaminen, kaupanpito, myynti ja luovuttaminen 8–11 luvun vastaisesti. Lisäksi säädettäisiin rangaistavaksi asiaton liikkuminen tai oleskelu rataverkolla.

Oikeusministeriö toteaa, että rangaistussäännösten kattavuuden kannalta merkityksellisiä ovat muun muassa suhteellisuusvaatimus ja ultima ratio -periaate. Perusoikeuksien yleisiin rajoitusedellytyksiin sisältyvä suhteellisuusvaatimus edellyttää muun muassa sen arvioimista, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin rangaistussäännöksellä (ks. esim. PeVL 48/2017 vp, s. 7). Myös rangaistusjärjestelmän kokonaisuudessaan tulee täyttää suhteellisuuden vaatimukset (ks. esim. PeVL 9/2016 vp, s. 2 viitteinen). Suhteellisuusvaatimukseen liittyy läheisesti rikosoikeudellinen ultima ratio -periaate. Tämän periaatteen mukaan rikosoikeutta voidaan käyttää oikeushyvien suojeluun vain, jos käytettävissä ei ole sitä tehossaan kohtuullisessa määrin lähestyvää ja

moraalisesti hyväksyttävämpää sekä kohtuullisin kustannuksin toimeenpantavissa olevaa toista keinoa. Toisaalta perusoikeuksista voidaan myös johtaa lainsäätäjään kohdistuvia veloitteita säätää ja ylläpitää sellaisia rangaistussäännöksiä, jotka ovat välttämättömiä perusoikeuksien turvaamiseksi ulkopuolisilta loukkauksilta (ks. esim. PeVL 26/2014 vp, s. 2).

Oikeusministeriö ehdottaa vielä harkittavaksi, onko ratakapasiteetin käyttö lakiehdotuksen 17 luvun säännösten vastaisesti sellainen teko, johon on perusteltua liittää rangaistusseuraamuksia, vai soveltuisivatko siihen paremmin esimerkiksi hallinnolliset tai yksityisoikeudelliset seuraamukset taikka turvaamistoimet. Myös 170 §:n 3 momentissa tarkoitettuun osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden käyttöönottoon ja käyttöön voitaneen puuttua rikosoikeutta tehokkaammin esimerkiksi hallinnollisin toimin. Liikenteen turvallisuuteen liittyvien kysymysten osalta tulisi puolestaan edellä todetuin perustein harkita rikosoikeudellisen sääntelyn täydentämistä.

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Perustuslain 8 §:ssä vahvistettu rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää vaatimuksen sääntelyn täsmällisyydestä. Sen mukaan rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava laissa riittävällä täsmällisyydellä siten, että säännöksen sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin toiminta tai laiminlyönti rangaistavaa (ks. esim. PeVL 16/2013 vp ja PeVL 26/2002 vp).

Jos rangaistavan käyttäytymisen kuvaus sisältyy muualle kuin varsinaiseen rangaistussäännökseen (ns. blankorangaistussäännös), (1) rangaistussäännökseen liittyvien valtuutusketjujen on oltava täsmälliset, (2) tekojen rangaistavuuden edellytykset ilmaisevat aineelliset säännökset on kirjoitettava rangaistussäännöksiltä vaadittavalla tarkkuudella, (3) normistosta on käytävä ilmi nämä säännökset käsittävästi niiden rikkomisen rangaistavuus ja (4) rangaistussäännöksessä on oltava jonkinlainen asiallinen luonnehdinta kriminalisoitavaksi tarkoitettusta teosta (ks. blankorangaistussäännöksistä ja avoimista tunnusmerkistöistä esim. PeVL 6/2014 vp, s. 3, PeVL 16/2013 vp, s. 4, PeVL 58/2010 vp, s. 3, PeVL 48/2002 vp, s. 3, PeVL 40/2002 vp, s. 7, PeVL 4/1997 vp ja PeVM 25/1994 vp).

Oikeusministeriö kiinnittää rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen osalta huomiota lakiehdotuksen 170 §:n 1 momentin 1 kohdan säännökseen, jonka mukaan olisi rangaistavaa toimia rataverkon haltijana 4 tai 5 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa. Luvut sisältävät säännöksiä muun muassa velvollisuudesta hankkia turvallisuuslupa, Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuuksista, turvallisuuslupaun vaikuttavien merkittävien muutosten ilmoittamisesta, luvan muuttamisesta ja peruuttamisesta, yksityisraiteen hallinnasta ilmoittamisesta, turvallisuuden hallintajärjestelmän sisällöstä, siirtotyöstä, yhteistyöveloitteesta ja ilmoitusten luetteloinnista. Ran-

gaistussäännöksen sanamuodon perusteella jää epäselväksi, mitä edellytyksiä 170 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetaan. Onko tarkoituksena säätää rangaistavaksi rataverkon haltijana toimiminen ilman lupaa, toiminta luvan vastaisesti vai kenties ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönti?

Oikeusministeriö toteaa, että 170 §:n 1 momentin 3 ja 4 kohtien suhde vaikuttaa epäselvältä. Miksi metrolliikenteen osalta säädetään ”metrorataverkosta”, kun muun liikenteen osalta puhutaan ”ratalinjasta”? Onko tarpeen säätää erikseen ”ratapiha-alueesta” ja ”metron ratapiha-alueesta”? Olisiko säännökset tarkoituksenmukaista yhdenmukaistaa tai yhdistää (”ratapiha-alueella, ratalinjalla (?), metrorataverkolla (?), rautatiesillalla, metrosillalla, rautatietunnelissa tai metrotunnelissa, joka ei ole yleisön käytettävissä”)? Lisäksi voidaan kysyä, mitä tarkoitetaan ”yhteentoimivuuden osatekijällä”, jonka käyttöönoton yms. rangaistavuudesta säädettäisiin 170 §:n 3 momentissa. Asia jää epäselväksi siitakin huolimatta, että käsite on määritelty lakiehdotuksen 2 §:ssä.

Rangaistussäännösten muotoilu

Rangaistussäännös huumaavan aineen käyttämistä raideliikenteessä (170 §:n 2 momentti) tulee muotoilla vakiintuneen lainsäädäntötekniikan mukaiseksi:

”Raideliikenteen (rautatieliikenteen?) kuljettaja tai muuta junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavaa tehtävää suorittava henkilö, joka hoitaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, (*poist.*) on tuomittava, jollei teosta (*poist.*) muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä raideliikenteessä sakkoon.*”

Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että esitys ei sisällä yksityiskohtaisia perusteluita rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomisesta (170 §:n 3 momentti) eikä toimenpiteistä luopumisesta (4 momentti).

Raideliikennelakiehdotuksen 170 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi rangaistavaksi erillisinä rikosnimikkeinä raideliikennelainsäädännön rikkominen, huumaavan aineen käyttäminen raideliikenteessä ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkominen. Oikeusministeriö toteaa, että vakiintuneen lainsäädäntökäytännön mukaan yhteen pykälään sijoitetaan vain yksi rikosnimike. Kukin rikosnimike on siten lähtökohtaisesti syytä siirtää omaan pykäläänsä, samoin 4 momentin säännös toimenpiteistä luopumisesta (pykäläotsikko ”Toimenpiteistä luopuminen”).

Oikeusministeriö ehdottaa kuitenkin harkittavaksi, että ainakin raideliikennelainsäädännön rikkomista ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimusten rikkomista koskevat säännökset yhdistettäisiin, jollei erottelulle ole esimerkiksi tilastointiin liittyviä syitä. Lakiehdotuksen 170 §:n 3 momenttiin sisältyvän säännöksen voisi tällöin kirjoittaa 1 momentin perään muotoon "Raideliikennelainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös se, joka tahallaan — —".

Rangaistussäännöksiin sisältyvät rajoitussäännökset, jotka sisältävät sekä toissijaisuuslausekkeen ("jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta") että vähäisyyttä koskevan rajoituksen ("jollei teko ole vähäinen"), tulee kirjoittaa muotoon, jossa kummankin edellytyksen on täytettävä samanaikaisesti ("jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta" tai vaihtoehtoisesti "jollei teko ole vähäinen ja jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta"). Lisäksi lakiehdotuksen 170 §:n 3 momentissa tulee korvata ja-sana tai-sanalla seuraavasti: "8, 9, 10 ja 11 luvun" po. "8, 9, 10 tai 11 luvun".

Lupasäätely

Esitysluonnokseen sisältyy useita elinkeinotoiminnan lupia sekä ilmoitusvelvollisuuksia koskevia säännöksiä, jotka ovat merkityksellisiä perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun elinkeinovapauden kannalta. Tällaista sääntelyä vaikuttaisi olevan ainakin 3 luvussa turvallisuustodistuksesta, 4 luvussa turvallisuusluvasta, 5 luvussa yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelystä, 10 luvussa kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotosta, 11 luvussa liikkuvien osajärjestelmien käyttöönotosta, 17 luvussa rataverkon käytöstä ja 21 luvussa kaupunkiraideliikenteen hallinnasta.

Esityksestä tulisi käydä selkeästi, ja mielellään myös kootusti, ilmi, mihin ehtoihin, todistuksiin sekä lupa- ja ilmoitusmenettelyihin toiminnanharjoittaminen on kaikkiaan sidottu. Kaikkia edellytyksiä elinkeinotoiminnan harjoittamiselle tulee arvioida perustuslain 18 §:n 1 momentin näkökulmasta. Näin ollen esimerkiksi 16 §:ssä säädettyä ehdotettua turvallisuustodistusta on arvioitava kuten lupasäätelyä.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti. Luvanvaraisuudesta on säädettyä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset (ks. PeVM 25/1994 vp, s. 5). Laissa säädettyjen elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista. Valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat sisällöltään riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä

kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti (ks. esim. PeVL 46/2016 vp, s. 3, PeVL 13/2014 vp, s. 3, PeVL 28/2001 vp, s. 6 ja PeVL 28/2000 vp, s. 1–2).

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että luvanvaraisuus on rautatieliikenteeseen liittyvien suurten turvallisuusriskien vuoksi perusteltua ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävää. Lupajärjestelmää puoltavat myös liikenneväylien rajallisuuteen perustuvat erityiset tarpeet säännellä, ohjata ja valvoa rautatieliikennettä. (PeVL 66/2002 vp, s. 2–3.) Näin ollen esitysluonnokseen sisältyvää lupasääntelyä voidaan pitää lähtökohtaisesti hyväksyttävänä.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä luvan peruuttamista on pidetty yksilön oikeusasemaan enemmän puuttuvana viranomaistoimenpiteenä kuin haetun luvan epäämistä. Sääntelyn oikeasuhtaisuuden vuoksi valiokunta on pitänyt välttämättömänä sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset vai varoitukset eivät ole johtaneet puutteiden korjaamiseen (ks. esim. PeVL 46/2016 vp, s. 3, PeVL 13/2014 vp, s. 3, PeVL 27/2012 vp, PeVL 20/2006 vp, PeVL 7/2005 vp, PeVL 14/2004 vp, PeVL 66/2002 vp ja PeVL 40/2002 vp). Ainakaan rataoikeuden käyttöoikeutta koskevan sääntelyn lakiehdotuksen 17 luvussa ei voi katsoa täyttävän näitä vaatimuksia.

Sääntelyä luvan tai siihen rinnastuvan todistuksen peruuttamisesta on lisäksi lakiehdotuksen 21, 26, 55 ja 80 §:ssä. Näiden säännösten oikeasuhtaisuuden kannalta on ongelmallista, että esitysluonnoksesta ei käy ilmi, miten harkinta määräaikaisen ja pysyvän peruuttamisen välillä on tarkoitettu tehtävän. Lisäksi sääntelyä on asianmukaista pyrkiä täsmentämään säätämällä määräaikaisen peruutuksen enimmäispituudesta.

Valvonta- ja tarkastusvaltuudet

Lakiehdotukseen sisältyy useita valvonta- ja tarkastusvaltuuksia koskevia säännöksiä (mm. 14 §, 18 §:n 2 momentti, 97 §:n 3 momentti ja 159 §). Ehdotettavan 14 §:n 3 momentin ja 159 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa ulkopuolisen asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Vastaava maininta on rautatiealan sääntelyelimen osalta 147 §:n 3 momentissa.

Säännökset ulkopuolisen asiantuntijan käytöstä ovat merkityksellisiä perustuslain 124 §:n kannalta. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin

antaa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179, ks. esim. PeVL 44/2016 vp, PeVL 46/2001 vp ja PeVL 28/2001 vp).

Viranomaisen suorittaman valvonnan apuna voidaan käyttää ulkopuolista asiantuntija-apua perustuslain 124 §:n estämättä, kunhan siitä säädetään asianmukaisesti. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkastus voi olla joissakin tilanteissa tarkoituksenmukaista suorittaa myös kokonaan viranomaisen siihen valtuuttaman asiantuntijan toimesta esimerkiksi valvonnan kohteeseen liittyvien ammatillisten ja teknisten erityispiirteiden vuoksi (ks. esim. PeVL 40/2002 vp). Valiokunnan mukaan tarpeellisuusvaatimus voi täytyä myös esimerkiksi silloin, kun tarkastuksen tekeminen edellyttää osaamista tai resursseja, joita viranomaisella ei ole (PeVL 29/2013 vp).

Pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävään tilaan kohdistuvan tarkastuksen voi toimittaa vain viranomainen, mistä perustuslakivaliokunta on vaikiintuneesti edellyttänyt säädettäväksi erikseen (ks. esim. PeVL 30/2014 vp, PeVL 62/2010 vp, PeVL 18/2006 vp, PeVL 42/2005 vp, PeVL 2/2002 vp ja PeVL 46/2001 vp). Lakiehdotuksen 14 §:n 2 momentin ja 159 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus ei ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin, ja näiden pykälien 3 momenttien mukaan ulkopuolisia asiantuntijoita voidaan käyttää valvonnassa viranomaisen apuna. Edellytetty rajausta tulee siten kunkin edellä mainitun pykälän 2 momentin kautta. Rautatiealan sääntelyelimen osalta vastaava sääntely on kokonaisuudessaan 147 §:n 3 momentissa. Esitettyä sääntelyä voidaan pitää tältä osin asianmukaisena.

Perustuslakivaliokunta on käytännössään kiinnittänyt huomiota myös siihen, että valvontatyyppisten tarkastusten sääntelyssä on syytä viitata hallintolain 39 §:n säännöksiin hallintoasian käsittelyyn liittyvässä tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä (ks. esim. PeVL 44/2016 vp ja PeVL 35/2014 vp). Näin ollen lakiehdotuksen 14 §:ään tulisi lisätä viittaus hallintolain 39 §:ään samaan tapaan kuin 159 §:ssä on tehty. Muutoinkin lakiehdotuksen 14 §, 147 §:n 3 momentti ja 159 § olisi esityksen jatkovalmistelussa asianmukaista saattaa vastaamaan toisiaan.

Valvonta- ja tarkastusvaltuuksia koskevien pykälien yksityiskohtaisissa perusteluissa olisi syytä avata säännöksiä paitsi edellä esitetyiltä osin myös esimerkiksi sen suhteen, minkälaiseksi ulkopuolisen asiantuntijan aseman on tarkoitettu muodostuvan. Lisäksi perusteluissa, ja tarpeen mukaan lakiehdotuksessa, tulisi selventää, mikä on 14 §:n suhde 97 §:n 3 momenttiin ja 159 §:ään.

Asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet

Lakiehdotukseen sisältyy useita asetuksenantovaltuuksia valtioneuvostolle. Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Perustuslain 80 §:n 1 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten sisältöä (ks. esim. PeVL 48/2001 vp). Valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viranomaismääräyksellä ei siten voida antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan (ks. esim. PeVL 16/2002 vp).

Lakiehdotuksessa on perustuslain 80 §:n 1 momentissa edellytetyt perussäännökset asetuksenantovaltuuksista ja asetuksilla tarkemmin säädetävistä seikoista. Kuitenkin lakiehdotuksen 35 §:n verrattain avointa valtuutta säätää valtioneuvoston asetuksella tietojen toimittamisesta rekisteriin ja siihen liittyvistä määräajoista voidaan pitää ongelmallisena perustuslain kannalta. Sääntelyä tulee esityksen jatkovalmistelussa täsmentää niin, että laista käy ilmi perussäännös määräajasta. Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että lakiehdotuksen 35 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on tyydytty vain toistamaan säännösteksti. Sama huomio koskee valtaosaa muitakin asetuksenantovaltuuksia (ainakin 48, 49, 51, 53, 76, 92, 96 ja 98 §:iä). Jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota esityksen perustelujen täydentämiseen näiltä osin.

Ehdotetut asetuksenantovaltuudet eivät vaikuttaisi kohdistuvan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin eivätkä muutoinkaan lain alaan kuuluviin asioihin. Lisäksi linjaukset siitä, mitä ehdotetaan säädettaväksi valtioneuvoston asetuksella, vastaavat perustuslain 67 §:stä ja 80 §:n 1 momentista johtuvia periaatteita (ks. HE 1/1998 vp, s. 132). Ehdotettavien asetuksenantovaltuuksien voidaan arvioida täyttävän myös tällaisille valtuussäännöksille asetetut täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset (ks. HE 1/1998 vp, s. 131–132).

Lakiehdotukseen sisältyy lisäksi useita määräyksenantovaltuuksia Liikenteen turvallisuusvirastolle. Perustuslain 80 §:n 2 momentin nojalla myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (ks. HE 1/1998 vp, s. 133).

Ehdotettujen määräyksenantovaltuuksien voi arvioida täyttävän perustuslain 80 §:n 2 momentista ja sitä koskevasta perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännöstä (ks. esim. PeVL 52/2001 vp, s. 4 ja PeVL 46/2001 vp, s. 3) johduvat tiukat edellytykset, vaikkakaan näihin edellytyksiin ei ole esitysluonnoksessa suoraan viitattu. Asiantuntijaviraston määräyksenantovaltaa on

pidetty perustuslain 80 §:n 2 momentin näkökulmasta mahdollisena ainakin seuraavissa tilanteissa: sääntelyssä on runsaasti ammatillisiksi luonnehdittavia erityispiirteitä (PeVL 25/2000 vp), määräykset koskevat teknisluonteisia tai vähäisiä yksityiskohtia (PeVL 52/2001 vp ja PeVL 46/2001 vp), norminanto kohdistuu suppeisiin erityisryhmiin ja viranomaisen harkintavalta määräysten sisällöstä on vähäistä (PeVL 43/2000 vp). Ehdotetuissa määräyksenantovaltuuksissa olisi pääosin kyse suppeisiin kohderyhmiin kohdistuvasta teknisluonteisesta ja yksityiskohtaisesta sääntelystä (ks. esitysluonnoksen s. 134).

Ehdotetut laintasoiset perussäännökset määräyksenantovaltuuksista vaikuttaisivat olevan kunnossa. Kuitenkin lakiehdotuksen 39 §:n osalta tällainen perussäännös näyttäisi puuttuvan. Näin ollen sääntelyä tulee täsmentää siten, että perussäännökset turvallisuuden ja teknisen toimivuuden varmistamisesta käyvät ilmi laista ja määräyksenantovaltuus kytketään niihin selkeällä tavalla. Määräyksenantovaltuussäännöksistä ei ole esitysluonnoksessa useimmiten esitetty yksityiskohtaisia perusteluja (39 ja 72 §:iä lukuun ottamatta), ja esitystä tulisi täydentää myös tältä osin.

Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevassa jaksossa 4 on esitetty elinkeinovapautta, rataverkon käytön hinnoittelua sekä tehtävien ulkoistamista koskevaa perustuslainmukaisuusarviointia. Arvioinnissa viitataan perustuslain 81 §:n 2 momenttiin ja 124 §:ään. Norminantovallan osalta viitataan jaksoon 3 (Tarkemmat säännökset ja määräykset), jossa on esitetty asianmukaisesti yksilöiden ne lainkohdat, joihin asetuksen- ja määräyksenantovaltuudet sisältyvät. Jaksossa 3 on tuotu esille perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentti, mutta asiaa koskevat perustuslakivaliokunnan kannanotot ovat jääneet viittaamatta. Ehdotettuja säännöksiä ei ole juuri muutoinkaan arvioitu perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa, ja esitystä tulisikin jatkovalmistelussa täydentää tässä suhteessa (edellä viitattujen lisäksi esim. PeVL 2/2018 vp).

Elinkeinovapautta koskevissa säätämisyjärjestysperusteluissa todetaan, että toimilupasäännökset on siirretty liikenteen palveluista annetun lain I osan 5 lukuun (s. 138). Epäselväksi jää, viitataan tällä nykytilaan vai ehdotukseen tai kenties johonkin muuhun vireillä olevaan muutokseen, ottaen huomioon muun ohella se, ettei voimassa olevan lain I osassa ole kuin 1 luku. Luonnokseen sisältyvässä ehdotuksessa laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (2. lakiehdotus) esitetään säännöksiä vain varautumissuunnitelmasta ja hankintamenettelyistä. Esityksen perustuslainmukaisuutta ja säätämisyjärjestystä koskevassa jaksossa olisi asianmukaista esittää kootusti, miltä osin ehdotettuun sääntelyyn sisältyy lupamenettelyä ja siihen rinnastuvia vaatimuksia elinkeinotoiminnalle. Lisäksi tulisi tehdä kokonaisvaltai-

nen arvio kaikista esitysluonnoksen perustuslain 18 §:ssä säädettyä elinkeinovapautta koskevista säännöksistä. Sääntämisyjärjestysperusteluissa tulisi myös viitata perustuslain 18 §:ään.

Esitysluonnokseen sisältyy useita säännöksiä kotirauhan suojasta (mm. 14 §:n 2 momentti ja 159 §:n 2 momentti) ja tiedonsaantioikeuksista, jotka ulottuvat myös salassa pidettäviin tietoihin (mm. 14 §:n 2 momentin 3 kohta). Perustuslainmukaisuuden arvioinnissa tällaiset seikat tulisi kytkeä perustuslain 10 §:n sääntelyyn yksityiselämän suojasta. Lakiehdotuksessa on lisäksi perustuslain 21 §:n kannalta merkityksellisiä säännöksiä, joista niistäkin olisi syytä tehdä asianmukaiset maininnat esityksen perustuslainmukaisuutta ja sääntämisyjärjestystä koskeviin perusteluihin.

Säädösteknisiä ja muita huomioita

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että esitysluonnoksessa on kyse Euroopan unionin säädöksen täytäntöönpanosta, jonka tehokkuus edellyttää, että kansallinen sääntely on oikeasisältöistä, täsmällistä ja selkeää. Luonnoksessa ehdotetun sääntelyn selkeydessä on kuitenkin vielä monin paikoin parantamisen varaa. Pykäliden sijoittelu luvuissa sekä momenttien sijoittelu yksittäisissä pykälissä vaikuttaa paikoin epä johdonmukaiselta. Esimerkiksi 95 §:n 1 momentti ilmoitetun laitoksen käyttämästä kielestä ja 2 momentti ilmoitetun laitoksen tai sen alihankkijan palveluksessa olevan virkavastuusta eivät vaikuta sopivan samaan pykälään. Ehdotettua sääntelytapaa voidaan pitää lisäksi raskaana, mitä kuvastaa muun ohella se, että merkittävässä osassa pykälä on poikettu lakikielen niin sanotusta 3–3–3-säännöstä (ks. Lainkirjoittajan opas 2013, s. 442). Lisäksi huomio kiinnittyy lakiehdotuksen terminologiseen monimutkaisuuteen, mikä näyttäytyy muun muassa 2 §:ssä esitettyjen käsitelmäritelmien suuressa määrässä. Jatkovalmistelussa sääntelyä olisi syytä kaikkiaan selkeyttää.

Ehdotusten ymmärrettävyyttä vaikeuttaa sekin, että monin paikoin pykäliden yksityiskohtaiset perustelut ovat ainoastaan säännöstekstin toistoa, mitä ei voida pitää asianmukaisena (ks. Hallituksen esitysten laatimisohteet 2004, s. 19–20). Jatkovalmistelussa tulisi huolehtia, että kaikista pykälästä esitetään momenttikohtaisesti etenevät yksityiskohtaiset perustelut. Esitysluonnoksen perustelutekstejä on vielä muutoinkin tarpeellista kehittää eteenpäin. Esimerkiksi Esityksen pääasiallinen sisältö -jaksosta pitäisi käydä ilmi tiivistetysti ja selkeästi ehdotetun lainsäädännön tavoite ja keskeinen sisältö. Pääasiallisessa sisällössä ei tulisi selostaa yksityiskohtia eikä käyttää ammattikielen ilmauksia. (Ks. Hallituksen esitysten laatimisohteet 2004, s. 12.)

Myös lakiehdotukset edellyttävät monin paikoin kielellistä ja muuta vii-meistelyä. Ehdotetun raideliikennelain 38 §:n 2 momentti tulisi muuttaa esimerkiksi muotoon ”Sellaisia kansallisia sääntöjä, joita ei ole ilmoitettu komissiolle ja EU-virastolle, ei saa soveltaa.” Yksityiskohtana mainittakoon samoin se, että lain tarkoitusta ja soveltamisalaa koskevan pykälän otsi-kosta puuttuu §-merkki ja numero. Lisäksi lakiehdotuksen 8 luku ja 41 § tu-lisi otsikoida toisistaan poikkeavasti. Esitysluonnokseen sisältyvän 2. lakieh-dotuksen nimike tulisi puolestaan korjata muotoon ”laki liikenteen palve-luista annetun lain muuttamisesta”. Huomiota herättää myös se, että 2. la-kiehdotuksen esitetään lisäyksiä lain I osan 5 ja 6 lukuun. Voimassa olevassa lain I osassa on kuitenkin vain 1 luku, eikä parhaillaan vireillä olevissa lain muutoksissa ole ollut oikeusministeriön havaintojen mukaan tarkoituksena lisätä I osaan uusia lukuja (ks. HE 192/2017 vp, HE 180/2017 vp, HE 145/2017 vp). Jatkovalmistelussa 2. lakiehdotuksen johtolause ja lakiehdotuksen luku- ja pykälänumerointi tulee tarpeen mukaan korjata.

Esitysluonnoksen jaksossa 6 ”Riippuvuus muista esityksistä” ei tehdä selkoa asiaan liittyvistä jo annetuista ja valmisteilla olevista hallituksen esityksistä, joista esityksen eduskuntakäsittely voi olla riippuvainen. Jatkovalmistelussa tulisikin ottaa muun ohella huomioon oikeusministeriössä valmisteilla oleva esitys laiksi turvallisuustutkintalain muuttamisesta (OM 3/41/2018), jonka tarkoituksena on panna täytäntöön EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvä rautatieturvallisuudsdirektiivi siltä osin kuin se koskee turvallisuus-tutkintaa.

Osastopäällikkö



Antti Leinonen

Erityisasiantuntija



Anu Mutanen

