*Liikenne- ja viestintäministeriölle*

Lausuntopyyntönne 22.12.2017

LVM/2394/03/2017

**LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAIKSI LIIKENNEVIRASTON LIIKENTEENOHJAUS- JA HALLINTAPALVELUIDEN MUUTTAMISESTA OSAKEYHTIÖKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI**

**Yleiset kommentit hallituksen esityksestä**

Esitysluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi. Itsenäiselle, valtion kokonaan omistamalle erityistehtäväyhtiölle siirtyisi hoidettavaksi meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintatehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot ja käyttöomaisuus, muun muassa ICT-infrastruktuuri ja meriliikenteen osalta fyysinen infrastruktuuri. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa työskentelevä henkilöstö siirtyisi osakeyhtiön palvelukseen. Tavoitteena on parantaa taloudellista tehokkuutta ja kannattavuutta sekä lisätä toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Samalla muutettaisiin yhtätoista liitelakia yhtiöittämisen johdosta.

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota eräisiin esitysluonnoksen keskeisiin seikkoihin. Lausunnossa ei siten ole arvioitu kattavasti esitysluonnosta. Oikeusministeriö esittää lausuntonaan seuraavan.

**Yleisperustelut**

Yleisperusteluja koskevia kommentteja on lakiehdotuksista ja yksityiskohtaisista perusteluista annettujen kommenttien yhteydessä.

**Yksityiskohtaiset perustelut**

Esitysluonnoksen keskeiset ehdotukset ovat merkityksellisiä perustuslain 124 §:n näkökulmasta. Kokoavasti voidaan todeta, että esitysluonnos sisältää useita eri lakeihin sijoittuvia säännöksiä julkisen hallintotehtävän antamisesta yhtiölle, mikä hankaloittaa kokonaisuuden valtiosääntöoikeudellista arvioimista ja yhtiön hoidettavaksi ehdotettavien tehtävien kokonaisuuden hahmottamista.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, 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. Perustuslain 124 §:n sanamuodolla korostetaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muille kuin viranomaisille vain rajoitetusti (PeVL 26/2017 vp, s. 47 ja HE 1/1998 vp, s. 179). Edelleen asian käsittelyssä yhtiössä on noudatettava hallinnon yleislakeja, ja julkisia hallintotehtäviä hoitavat toimivat virkavastuulla.

*Tarkoituksenmukaisuusvaatimus*

Perustuslain 124 §:n edellyttämässä tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin (HE 1/1998 vp, s. 179 ja esim. PeVL 8/2014 vp ja PeVL 16/2016 vp). Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon. Perustuslakivaliokunta on painottanut vakiintuneessa lausuntokäytännössä, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi (ks. PeVL 26/2017 vp, s. 49 ja siinä viitatut lausunnot).

Esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa olisi syytä arvioida tarkemmin tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen täyttymistä huomioiden erilaiset julkiset hallintotehtävät, joita yksityiselle toimijalle ehdotetaan siirrettäviksi.

*Valvonta*

Perustuslain 124 § korostaa julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista (HE 1/1998 vp, s. 179 ja PeVL 26/2017 vp, s. 49).

Yhtiön omistajaohjaus olisi liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla. Perusteluiden mukaan yhtiön ja Liikenneviraston välille *”syntyisi sopimussuhde, joka ensisijaisesti määrittäisi toimijoiden välistä strategista kumppanuutta.”* Yhtiön ohjaus perustuisi omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön sekä Liikenneviraston kanssa tehtävän palvelusopimuksen sisältöön. Liikenneviraston kanssa tehtävä sopimus pitäisi sisällään eri turvallisuusviranomaisille tarjottavat liikenteenohjauksen palvelut.

Liikennevirastolla olisi perusteluiden mukaan käytettävissään sopimusoikeuden tarjoama keinovalikoima, jolla ohjata ja vaikuttaa yhtiön palvelusuoritukseen. *”Liikenneviraston ja yhtiön välinen sopimus sekä omistajaohjaus ovat avainasemassa turvattaessa liikenteenohjauspalveluiden laatu ja riittävät investoinnit liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseen.”*

Yhtiön valvonta perustuisi siten omistajaohjaukseen sekä Liikenneviraston ja yhtiön väliseen sopimukseen. Perusteluiden mukaan nämä turvaisivat liikenteenohjauspalvelujen laadun.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään kiinnittänyt huomiota siihen, että osakeyhtiömuotoiseen toimintaan ei lähtökohtaisesti ole mahdollista kohdistaa saman tasoista hallinnollista ohjausta ja yhtä tehokasta valvontaa kuin viranomaistoimintaan ja että toiminnan ohjaus ja valvonta olisi todennäköisesti hoidettavissa yksinkertaisemmin ja välittömämmin, jos tehtävistä huolehtisi viranomainen (PeVL 26/2017 vp, s. 25, PeVL 8/2014 vp, s. 2/II). Edelleen sopimuksen noudattamiseen perustuva sopimusoikeudellinen valvonta ei vastaa varsinaista viranomaisvalvontaa.

Vastuu tiettyjen julkisten hallintotehtävien järjestämisestä säilyy esitysluonnoksessa viranomaisilla, mutta tämä edellyttää myös toimijoiden tehokasta valvontaa. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että vastuu yhtiön valvonnasta ja ohjauksesta tulisi säätää nimenomaisesti jollekin viranomaiselle, ja sääntelystä tulisi selkeästi käydä ilmi, millaisia valvonnallisia keinoja viranomaisella on käytettävissään (ks. PeVL 8/2014 vp). Esitysluonnoksessa tulisikin täsmentää palvelun tarjoajan riittävää ja asianmukaista valvontaa sen hoitaessa julkisia hallintotehtäviä. Osittain palvelun tarjoajaan kohdistuva valvonta ilmenee ainoastaan perustelutekstistä.

*Julkiset hallintotehtävät ja niiden luonne*

Esitysluonnoksessa on tunnistettu, että ehdotetuissa liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa on kysymys julkisista hallintotehtävistä. Säätämisjärjestysperusteluiden mukaan liikenteenohjauspalvelu on teknisluonteista tosiasiallista toimintaa kuten lennonvarmistuspalvelu (PeVL 47/2005 vp). Perustuslakivaliokunta piti lennonvarmistuspalveluja julkisina hallintotehtävinä, mutta koska *”tehtävien hoitaminen on lähinnä tosiasiallista hallintotoimintaa, jossa oikeusturvan takeet perustuvat sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan, ei perustuslakivaliokunta pidä sääntelyä perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena.”*

Kuten yllä lausunnossa on todettu, esitysluonnos sisältää runsaasti erilaisia ja eri luonteisia yksityiselle siirrettäväksi ehdotettuja julkisia hallintotehtäviä. Osan näistä voidaan katsoa olevan samankaltaisia teknisluonteista, tosiasiallista ja viranomaisen toimintaa tukevia tehtäviä kuten lennonvarmistuspalvelu tai tehtävien toimeenpanoa viranomaisen tarkassa ohjauksessa ja valvonnassa. Näihin ei myöskään kuulu merkittävän julkisen vallan käyttöä. Osa kuitenkin näyttäytyy hieman toisenlaisena.

Palveluntarjoaja voisi puuttua tietyissä tilanteissa liikkumisvapauteen esimerkiksi sulkemalla vesialueita ja väyliä (näistä tarkemmin lakiehdotuskohtaisissa kommenteissa). Palveluntarjoajan mahdollisuus puuttua liikkumisvapauteen olisi vähäistä ja rajoitettu ainoastaan tilanteisiin, jossa se on välttämätöntä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Edelleen toimenpiteet ovat mahdollisia vain Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston antamien päätösten ja määräysten mukaisesti (s. 81). Vastuu liikenteen sujumisesta ja turvallisuudesta pysyisi edelleen viranomaisella.

Oikeusministeriö toteaa, että tämänkaltainen toiminta korostaa tarvetta toimijan tehokkaalle valvonnalle. Kysymys on ihmisten ja yritysten toimintaan hyvinkin suoraa vaikuttavista tehtävistä. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimusten toteutuminen tulee asianmukaisesti turvata. Lisäksi siirrettävien julkisten hallintotehtävien erilainen luonne tulisi huomioida säätämisjärjestysperusteluissa. Edelleen yksityiselle toimijalle annettavat tehtävät eivät niitä kokonaisuutena arvioiden saa muodostua merkittäviksi.

*Virkavastuusääntely*

Sääntelyssä on yleisesti ottaen asianmukaisesti huomioitu virkavastuusäännökset. Kuitenkin jää epäselväksi, olisiko palvelun tarjoajalla mahdollisuus käyttää toiminnassaan alihankkijoita niin tieliikenteen, meriliikenteen kuin rataliikenteen kohdalla. Mikäli näin on, tulisi virkavastuusäännökset laajentaa koskemaan myös alihankkijan palveluksessa olevia henkilöitä, kun on kyse julkisen hallintotehtävän hoitamisesta.

*Julkista hallintotehtävää hoitavien koulutus ja asiantuntemus*

Perustuslain 124 § korostaa julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä. Monin paikoin sääntelyssä tämä on asianmukaisesti huomioitu. Jäljempänä esitetään lakiehdotuskohtaisia huomioita.

*Sopimus julkisen hallintotehtävän siirrosta*

Perustuslain 124 §:n nojalla julkinen hallintotehtävä voidaan siirtää muulle kuin viranomaiselle lailla tai lain nojalla. Toimivallan siirtämisen edellytysten on ilmennettävä laista riittävän täsmällisesti, eikä viranomaiselle voida antaa lailla täysin rajoituksetonta valtuutta siirtää tehtäviään tai toimivaltaansa yksityiselle. Esitysluonnoksen perusteluissa painotetaan Liikenneviraston ja yhtiön välistä sopimusta. Oikeusministeriö korostaa, että laissa tulee yksilöidä, mitä tehtäviä ulkopuolelle voidaan siirtää ja millä edellytyksillä.

Sopimusperusteinen siirtäminen on liittynyt perustuslakivaliokunnan käytännössä lähinnä teknis-hallinnollisiin, rutiiniluontoisiin ja välitöntä perusoikeuskytkentää vailla oleviin viranomaistoimintaa avustaviin ja täydentäviin hallintotehtäviin. Sovittaviin asioihin on katsottu kuuluvan lähinnä julkisen hallintotehtävän hoitamiseen liittyvät tekniset yksityiskohdat, kuten sopimuksen voimassaoloaika, tehtävän suorittamisesta aiheutuvien kustannusten korvaaminen sekä sopimusosapuolten keskinäinen tehtävän- ja vastuunjako (PeVL 11/2004 vp).

**LAKIEHDOTUKSET**

**Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi**

Lakiehdotuksen muotoilu vastaa pitkälti esimerkiksi lakia Varustamoliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi. Yhtiöittämiseen liittyviä kysymyksiä on edellä käsitelty perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

**Laki aluevalvontalain muuttamisesta**

Luonnoksen 2. lakiehdotuksen 26 §:n 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös: *”Puolustusministeriö voi ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelujen tarjoajaa.”* Säännöksen tarve jää epäselväksi, sillä ilman laintasoista säännöstä viranomainen *voi* kuulla tarpeelliseksi harkitsemiaan tahoja.

Edelleen 26 §:n 3 momentin mukaan alusliikennepalvelun tarjoaja toteuttaa puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten meriliikenteelle määräämät rajoitukset ja valvoo niiden toteuttamista. Perusteluissa säännöstä ei ole avattu. Epäselväksi jää, mitä tässä yhteydessä tarkoitetaan palvelun tarjoajan suorittamalla valvonnalla.

Luonnoksen 30 b §:n yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan Liikenneviraston tulisi valvoa, että alusliikennepalvelujen tarjoaja tuottaisi puolustus- ja turvallisuusviranomaisille tietoa Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta kauppa-alusliikenteestä ja ennaltaehkäisisi vaaratilanteita. Tällaista velvollisuutta ei pykälätekstistä ilmene.

Lisäksi 30 b §:n sanamuoto velvoittaa Liikenneviraston tuottamaan palvelun tarjoajan avustamana tietoa, ei varsinaisesti palvelun tarjoajaa avustamaan. Vastaavan kaltainen epäselvä muotoilu on myös 34 a §:n 2 momentissa sekä 3. lakiehdotuksen 16 §:ssä. Perusteluiden mukaan *”on tarkoituksenmukaista, että aluevalvontalaissa on nimenomainen säännös, joka velvoittaa alusliikennepalvelujen tarjoajan toimimaan yhdessä aluevalvontaviranomaisen kanssa voimakeinojen käytön turvaamista koskevassa tilanteessa, joka edellyttää hyvin nopeaa toimintaa.”* Tällainen velvoite ei ilmene selkeästi pykälän sanamuodosta.

**Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta**

Myös alusliikennepalvelulain mukaiset meriliikenteen ohjaustehtävät voitaisiin ehdotuksen mukaan hankkia perustettavalta yhtiöltä. Käytännössä Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun hankkimisesta alusliikennepalvelujen tarjoajalta, ja vastuu järjestää liikenteen ohjaus säilyisi Liikennevirastolla.

Valvonta olisi perusteluiden mukaan järjestetty siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo sitä, että alusliikennepalvelujen tarjoaja täyttää sille laissa asetetut velvoitteet ja sitä, että Liikenneviraston tilaamat palvelut täyttävät niille lainsäädännössä asetetut vaatimukset. Luonnoksen 28 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Tätä ei ole perusteluissa avattu. Onko ajateltu, että tämä kattaisi palveluntuottajan lakisääteisten tehtävien valvonnan? Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi mahdollisuus velvoittaa uhkasakon nojalla palveluntuottajaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin ainoastaan 16 §:n 5 momentissa tarkoitetuissa asioissa (viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinta).

Laissa asetetaan palvelun tarjoajalle useita velvollisuuksia, joiden noudattamisen tehokas valvonta jää hieman epäselväksi (esim. 19 § ja 19 a §:ssä palveluntarjoajalle asetetut velvollisuudet).

Alusliikennepalvelujen tarjoaja voisi ehdotuksen 17 §:n 3 momentin mukaan omasta aloitteestaan sulkea tai avata vesialueen, väylän tai väylän osan, määrätä aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin sekä määrätä nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, erikoiskuljetuksen tai meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. Liikennevirasto tekisi päätöksen toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta.

Perusteluiden mukaan kyse on kiireellisestä ja välitöntä puuttumista edellyttävästä tosiasiallisesta toiminnasta, jossa muut viranomaiset eivät ole paikalla. Edelleen perusteluiden mukaan Liikenneviraston olisi määriteltävä yleiset etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita palveluntarjoajan on noudatettava hoitaessaan tällaisia tehtäviä. Säännöksestä ei ilmene, että kyse on ennalta asetettujen kriteerien nojalla tehtävistä päätöksistä ja että kyse on, kuten perusteluissa todetaan, *”viranomaisten antamien ohjeiden mukaisesta toimeenpanosta.”*

Perusteluissa on todettu, että perusoikeuksien rajoituksille asetettavat täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen sekä hyväksyttävyyteen ja oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset täyttyisivät. Sääntelyä ei näiltä osin ole kuitenkaan arvioitu perustuslain 124 §:n näkökulmasta. Myös 21 §:n 3 momentti, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja voi määrätä yksittäistapauksissa muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun, tulee tarkastella perustuslain 124 §:n näkökulmasta. Näissä tilanteissa kyse ei vaikuta olevan teknisluonteisesta tosiasiallisesta toiminnasta.

Sääntelyssä on asianmukaisesti huomioitu julkista hallintotehtävää hoitavien pätevyys. Ilmeisesti pätevyysvaatimukset kattaisivat myös esimerkiksi väylän tai vesialueen sulkemiseen vaadittavan osaamisen?

Lakiehdotuksen 17 §:n 2 momentin muotoilu, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja voi antaa päätöksen toimeenpanemiseksi tarpeelliset määräykset alukselle, on epäselvä, eikä vastaa täysin perusteluissa esitettyä. Toimivalta antaa määräyksiä yleensä viittaa viranomaisten määräyksenantovaltuuksiin.

Alusliikennepalvelulain 29 §:n 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän Tullille oikeus määrätä tietyissä tapauksissa virhemaksu. Säännöksen mukaan ”Tullin 22 g §:n nojalla antamien määräysten rikkomisesta voidaan määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.”

Voimassaolevan 22 g §:n mukaan Tulli antaa tarkempia määräyksiä 22 a ja 22 b §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

Jatkovalmistelussa olisi syytä tarkastella ehdotettua 29 §:n 2 momenttia. Onko mahdollista, että samaan tekoon voisi kohdistua sekä 1 momentissa tarkoitettu kriminalisointi että 2 momentissa tarkoitettu hallinnollinen sanktio. Perusteluissa on todettu, että *”jotta ilmoitusvelvollisen vastuu tulisi korostetusti laissa painotetuksi, ehdotetaan, että kyseisissä laiminlyöntitapauksissa sanktiona voitaisiin käyttää sakon lisäksi virhemaksua”*. Säännöstä tulee tarkastella muun muassa kaksoisrangaistavuuden kiellon näkökulmasta. Lisäksi ehdotettaessa uusia hallinnollisia sanktioita, olisi näitä asianmukaista käsitellä esityksen säätämisjärjestysperusteluissa (ks. Lainkirjoittajan opas, osio 12.10). On myös hieman kyseenalaista, toteutuuko sääntelyssä rikosoikeudellinen legaliteettiperiaate.

Ehdotetusta pykälämuotoilusta ei myöskään käy selkeästi ilmi, mikä taho virhemaksun määräisi. Edelleen muutoksenhaku määräytyisi 31 §:n mukaisesti, jonka 4 momentin mukaan päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää. Jatkovalmistelussa tulisi arvioida, onko tämä perusteltua myös sanktiota koskevan päätöksen kohdalla.

**Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Luonnoksen perusteluissa on todettu, että tieliikenteessä ei nykytilassa tunneta liikenteenohjausta ja –hallintaa saman tyyppisenä toimintona kuin muissa liikennemuodoissa. Luonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa on todettu, että tieliikennelain liikenteenohjauksella tarkoitetaan tilannetta, jossa tienkäyttäjä velvoitetaan noudattamaan poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta, eli kyse on yksittäisestä poikkeustilanteesta (s. 81). Uutta tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen 4 luvussa esitetään säädettäväksi liikenteenohjauksesta, muuan muassa siitä, ketkä ovat liikenteenohjaajia ja kuka voi asettaa liikenteenohjauslaitteen. Luonnoksessa olisi syytä vielä täsmentää tieliikennelain liikenteen ohjausta koskevien säännösten ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettavien säännösten suhdetta.

Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 1 luvun 1 §:n yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan vastuu liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestämisestä on virastolla, mutta se voi antaa tehtävän käytännön suorittamisen yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan tehtäväksi. Palveluiden laatu ja tasapuolisuus varmistettaisiin osapuolten välisellä sopimuksella.

Lain II A osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi enintään vuorokauden ajaksi muun muassa sulkea tien ja antaa pysähtymiskiellon. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset näistä järjestelyistä. Kyse on 2 §:n perusteluiden mukaan *”liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta olennaisista tehtävistä.”* Edelleen perusteluiden mukaan palveluntarjoajalla ei ole harkintavaltaa liikenteen järjestelyjä tehdessään, vaan toimet tapahtuvat viranomaisen etukäteen antamien määräysten mukaisesti. Tämä on keskeinen seikka perustuslain 124 §:n näkökulmasta, ja sen tulisi ilmetä selvemmin itse säännöksestä.

Lain 3 §:ssä on asianmukaisesti edellytetty palvelun tarjoajalta tietty osaaminen sekä muut valmiudet. Pykälässä on myös asianmukaiset virkavastuusäännökset.

Lain II A osan 2 luvun 2 §:n 2 momentti on hyvin väljä. Sääntelyssä olisi syytä ottaa huomioon myös muut salassapitoperusteet kuin liike- tai ammattisalaisuudet. Sama koskee myös 4 §:n muotoilua. Epäselväksi myös jää, kenelle palvelun tarjoaja saisi näitä tietoja luovuttaa. Myös 1 §:n 1 momentissa sekä 6 §:ssä on otettava huomioon julkisuuslain säännökset.

**Laki meripelastuslain muuttamisesta**

[ei lausuttavaa]

**Laki rautatielain muuttamisesta**

Lain 36 §:n mukaan rataverkon haltija voisi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelun tuottajilta. Epäselväksi jää, mitä nämä julkiset palveluntuottajat olisivat, kun myös rataverkon liikenteenohjauspalvelut ehdotetaan yhtiöitettäväksi.

Valtion rataverkon haltija olisi vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkossa. Liikenteen turvallisuusviraston viranomaisvalvonta kohdistuu luonnoksen mukaan rataverkon haltijan turvallisuusjärjestelmän pohjalta myös liikenteenohjauspalveluja tarjoavaan yhtiöön tai yhteisöön. *”Myös liikenne- ja viestintäministeriö voi asettaa liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle yhtiölle omistajaohjauksen puitteissa näiden toimintaa koskevia tavoitteita.”* Onko julkisten hallintotehtävien valvonta riittävää ja asianmukaista myös muiden tehtävien kuin turvallisuusjärjestelmän ylläpidon osalta?

**Muut esitykseen sisältyvät lakiehdotukset**

Luonnoksen 4. lakiehdotuksen 9 a §:ssä ja 5. lakiehdotuksen 32 §:n 2 momentissa säädettäisiin alusliikennepalvelulaissa tarkoitetuille alusliikennepalvelujen tarjoajalle velvollisuus pyydettäessä avustaa valvontaviranomaista lain mukaisessa tarkastustehtävässä antamalla sille tietoja ja muuta apua. Perusteluissa olisi syytä avata, millaisista tarkastuksista on kyse, ja tarvittaessa arvioida tarkastuksissa avustamista perustuslain 124 §:n kannalta.

**MUITA HUOMIOITA JA KOMMENTTEJA**

**Muut mahdolliset huomiot**

Perusteluiden mukaan perustettavan yhtiön liikevaihto muodostuisi aluksi väyläverkosta vastaavalta virastolta saatavista palvelumaksuista. Yhtiön ja Liikenneviraston välinen sopimussuhde syntyisi liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hankkimista koskevalla hankintasopimuksella. Yhtiö ei olisi voittoa tavoittelematon, vaan se tavoittelisi perusteluiden mukaan kohtuullista voittoa. Yhtiölle siirtyisi 1. lakiehdotuksen mukaan merkittävä omaisuus: Liikenneviraston liikenteenohjaushallintapalvelut ja siihen kuuluva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta.

Esitysluonnoksen mukaan perustettavan yhtiön asiakkaita voivat olla viranomaisten lisäksi muutkin toimijat, jotka maksavat saamastaan lisäpalvelusta. Maksut ja hinnoittelu sekä taloudelliset vaikutukset yksityisille toimijoille jäävät epäselviksi. Luonnoksessa todetaan yhtiöittämisen tavoitteena olevan toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyden lisääminen. Tämä jää luonnoksessa epäselväksi.

Luonnoksessa käytettyä termiä ”hallintapalvelut” ei avata, ja sen sisältö jää hieman epäselväksi.

osastopäällikkö, ylijohtaja Sami Manninen

erityisasiantuntija Heini Färkkilä