

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi. Valtioneuvosto oikeutettaisiin luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa oleva omaisuus ja toiminta perustettavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa työskentelevä henkilöstö siirtyisi osakeyhtiön palvelukseen. Esitykseen sisältyvät lisäksi liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen johdosta tarpeelliset ehdotukset yhdentoista muun lain muuttamiseksi.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi myös liikenteen palveluista annettua lakia lisäämällä siihen tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita koskevat säännökset. Tähän saakka tieliikenteessä ei ole ollut tarvetta vastaavalle liikenteen ohjaukselle ja hallintaa koskevalle sääntelylle kuin muissa liikennemuodoissa, mutta tilanteen nähdään muuttuvan liikenteen automaation ja liikennevälineiden verkottumisen myötä. Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin kaikkien liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjontaan liittyvät tietojen hallintaa koskevat säännökset.

Esityksen tavoitteena on edistää liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena ja edesauttaa uuden liiketoiminnan syntymistä. Tavoitteena on, että liikenteen ohjauksella kerättävä tieto hyödyttäisi aiempaa tehokkaammin koko yhteiskuntaa. Muutoksella halutaan vauhdittaa digitaalisen liikenteen liiketoimintaympäristön kehitystä ja suomalaisen liikennemarkkinan kasvua sekä luoda uusia toimintaedellytyksiä liikennealan yrityksille. Samalla yhtiöittäminen parantaisi liikenteen ohjaustoiminnan taloudellista tehokkuutta ja vaikuttavuutta sekä lisäisi toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Uudistus selkeyttäisi myös liikenne- ja viestintäalan viranomaistehtäviä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	9
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	9
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	14
2.3 Nykytilan arviointi.....	16
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	18
3.1 Tavoitteet.....	18
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	26
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	35
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	35
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	43
4.3 Henkilöstövaikutukset.....	47
4.4 Ympäristövaikutukset.....	47
4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	49
5 ASIAN VALMISTELU.....	51
5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	51
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	52
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	54
6.1 Esitykseen vaikuttavia tekijöitä.....	54
6.2 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintolakiin.....	54
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	56
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	56
1.1 Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi.....	56
1.2 Laki aluevalvontalain muuttamisesta.....	58
1.3 Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta.....	62
1.4 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	80
1.5 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta.....	81
1.6 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	81
1.7 Laki luotsauslain muuttamisesta.....	92
1.8 Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta.....	93
1.9 Laki meripelastuslain muuttamisesta.....	93
1.10 Laki pelastuslain muuttamisesta.....	95
1.11 Laki rautatielain muuttamisesta.....	95
1.12 Laki turvallisuustutkintalain muuttamisesta.....	96
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	96
3 VOIMAANTULO.....	97
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	97
4.1 Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen.....	97
4.2 Muu perustuslain kannalta merkityksellinen arviointi.....	113
4.3 Valtuudet.....	114
LAKIEHDOTUKSET.....	116
1. Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi.....	116
2. Laki aluevalvontalain muuttamisesta.....	118
3. Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta.....	121

4. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta .....	134
5. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 32 §:n muuttamisesta .....	136
6. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	137
7. Laki luotsauslain muuttamisesta .....	144
8. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	147
9. Laki meripelastuslain muuttamisesta .....	153
10. Laki pelastuslain muuttamisesta .....	156
11. Laki rautatielain muuttamisesta .....	158
12. Laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta .....	159
<b>LIITE</b> .....	160
<b>RINNAKKAISTEKSTIT</b> .....	160
2. Laki aluevalvontalain muuttamisesta.....	160
3. Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta .....	164
4. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta .....	187
5. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 32 §:n muuttamisesta .....	189
6. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	190
7. Laki luotsauslain muuttamisesta .....	201
8. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	205
9. Laki meripelastuslain muuttamisesta .....	216
10. Laki pelastuslain muuttamisesta .....	221
11. Laki rautatielain muuttamisesta .....	223
12. Laki turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta .....	224

## **YLEISPERUSTELUT**

### **1 Johdanto**

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen tavoitteena on, että tulevaisuudessa Suomen talous perustuu hyvään johtamiseen, vahvaan yrittäjyyteen ja omistajuuteen sekä koko Suomen voimavarojen hyödyntämiseen. Hallituskauden keskeisenä pyrkimyksenä on, että Suomen talous ja työllisyys kyetään kääntämään kasvuun yrittäjyyden ja työn tekemisen kautta. Samalla kilpailukykyä edistävillä toimilla vahvistetaan vientiä ja kotimarkkinoilla toimivien yritysten toimintaedellytyksiä.

Hallitus on myös sitoutunut kehittämään suomalaista liikennejärjestelmää, jotta se palvelisi entistä paremmin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita tuottaen kasvavaa lisäarvoa ja hyötyjä koko yhteiskunnan mittakaavassa. Samalla liikennejärjestelmää halutaan kehittää suuntaan, joka luo edellytykset hyödyntää digitalisaation, liikenteen älykkään automaation ja palveluistumisen luomia mahdollisuuksia.

#### **Digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön kehittäminen**

Liikennejärjestelmän kehittämistyö on osa hallitusohjelman digitaalisen liiketoiminnan kasvu- ympäristön rakentamiseen tähtäävää kärkihanketta. Hankkeen tavoitteena on luoda suotuisa toimintaympäristö digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille sekä kehittää säädös- ympäristö, joka parhaiten edistäisi innovaatioiden ja uusien palvelujen syntymistä. Kohdenne- tuilla toimilla on tarkoitus myös lisätä robotiikan ja automaation hyödyntämistä ja kehittämistä Suomessa. Valtioneuvosto hyväksyi 2.6.2016 periaatepäätöksen älykkäästä robotiikasta ja au- tomaatiosta, jossa on linjattu ne toimenpiteet, joilla valtioneuvosto pyrkii osaltaan lisäämään robotiikkaan ja automaatioon liittyviä innovaatioita ja liiketoimintaa Suomessa sekä edistämään robotiikan ja automaation hyödyntämistä kaikilla palvelu- ja toimialoilla. Tavoitteena on, että älykkään robotiikan ja automaation hyödyntäminen ei rajoitu ainoastaan teollisuusautomaatioon, vaan myös muilla yhteiskunnan aloilla, kuten esimerkiksi liikenteessä niitä hyödynnettäisiin laajasti.

Kärkihankkeen puitteissa hallitus pyrkii myös edistämään suurten tietoaisteiden (massadata) hyödyntämistä ja tähän liittyvää liiketoimintaa. Valtioneuvosto teki 19.5.2016 periaatepäätök- sen datan hyödyntämisestä liiketoiminnassa. Siinä on esitetty linjauksia ja toimia massadatan käyttöä koskevan liiketoiminnan kasvattamiseksi. Valtioneuvoston visiona on, että vuoteen 2020 mennessä datan käyttö liiketoiminnassa on lisääntynyt merkittävästi kaikilla aloilla, ja maahamme on onnistuttu luomaan houkutteleva, innovatiivinen ja luotettava kehitys- ja toimin- taympäristö tietoon perustuvalla liiketoiminnalla. Periaatepäätöksen mukaisilla toimilla halu- taan luoda edellytyksiä palveluinfrastruktuurille, joka tehostaisi tietoaisteiden tarjontaa ja vä- littämistä sekä lisäisi avointa innovointia. Samalla erilaisten käytänteiden avulla yhtenäistetään menettelytapoja ja luodaan pelisääntöjä datan hyödyntämiseen tavoitteena lisätä luottamusta di- gitaalisiin palveluihin. Keskeisenä päämääränä on, että tietoaisteita hyödynnettäisiin liiketoi- minnassa ja palvelukehityksessä kustannustehokkaasti, turvallisesti ja käyttäjälähtöisesti. Käyn- nistettävillä toimilla pyritään myös varmistamaan tietoturva ja sen kilpailuetua kasvattavat mah- dollisuudet. Samalla edistetään datan hyödyntämiseen perustuvien toimintamallien kehittymistä ja markkinoiden avautumista sekä kehitetään käytänteitä mahdollistamaan datan jakamista ja hyödyntämistä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä.

## **Liikenteen digitaalinen murros ja tiedon merkityksen kasvu**

Liikenteen digitalisaation ja automaation kehittyessä tiedon merkitys sekä ihmisten että tavaroiden turvallisen ja sujuvan liikkumisen mahdollistajana tulee korostumaan. Tiedon hyödyntämisen kasvu tulee vähitellen syrjäyttämään nykyiset liikenteen väyläkeskeiset toimintamallit. Niiden tilalle kehittyy digitaalisen ja automaattisen liikenteen ekosysteemejä, jotka perustuvat tiedon keräämiseen, jalostamiseen, jakamiseen ja käyttöön koko liikennetoimialan laajuisesti liikennemuodosta riippumatta. Liikenteen ekosysteemimallissa liikenteentoimijat tekevät tiivistä yhteistyötä liikennejärjestelmätasolla yli eri liikennemuotojen hyödyntäen yhteisessä arvoverkostossaan kyvykkyksiä ja voimavaroja tuotteiden tai palvelujen asiakasarvon kasvattamiseksi ja uusien innovaatioiden kehittämiseksi. Ekosysteemissä yhdessä luoduilla innovatiivisilla alustatalouden ratkaisuilla mahdollistetaan uusien palveluiden sekä tiedon hallintaan ja käsittelyyn liittyvien lohkokeitujen kehittäminen. Tässä toimintamallissa tieto on kriittinen tuotantoketjijä ja tulevaisuuden menestyksen avain. Tieto itsessään ei kuitenkaan luo hyvinvointia, tuo välittömiä hyötyjä tai räjähdysmäistä elinkeinoelämän kasvua, vaan sille täytyy luoda merkitys ja se täytyy saattaa keskeisten tarvitsijoiden saataville oikeassa muodossa ja oikeaan aikaan. Tähän tarvitaan niin toimintaympäristön mahdollistavuutta kuin teknologisia toteutusmalleja.

Nykyiset toimintamallit ja tekniset ratkaisut eivät tue täysimääräisesti digitalisaation edistymistä eivätkä tiedon hyödyntämisen laajentumista yhteiskunnassa. Tämän johdosta edellytyksiä tietojen laajemmalle ja tehokkaammalle hyödyntämiselle tulee parantaa samalla, kun kehitetään systemaattisesti tietovarantoratkaisuja ja tehostetaan tietopalveluprosesseja uusien yrittäjien alalle tulon kynnyksen madaltamiseksi. Tässä tarkoituksessa hallitus haluaa tehostaa liikennehallinnon tietopääoman hyödyntämistä automaattisen ja digitaalisen liikenteen ekosysteemien kehityksen tukemiseksi sekä luoda uusia toimintaedellytyksiä alan toimijoille hyödyntää automatisaation ja digitalisaation tuomia mahdollisuuksia.

## **Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen muuttaminen osakeyhtiöksi**

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 13.6.2017, että Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion kokonaan omistamaksi osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin. Muutoksella halutaan ennen kaikkea edistää liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena ja edesauttaa uuden liiketoiminnan syntymistä. Lisäksi muutoksella luodaan edellytykset operatiivisen liikenteenohjauksen palvelujen asiakaslähtöisyyden parantamiselle sekä lisätään liikenteenohjaustoiminnan taloudellista tehokkuutta ja vaikuttavuutta. Itsenäisessä osakeyhtiössä toiminnan läpinäkyvyys paranee, kun liiketoiminnan todelliset tuotot ja kulut sekä liikenteenohjauspalvelujen hinnoittelun perusteet ovat selkeästi todettavissa.

Nyt valmistellun esityksen perusteella Liikenneviraston liikenteenohjauksen operatiiviset 24/7 palvelutoiminnot sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot siirtyisivät uuden, perustettavan valtion täysin omistaman erityistehtäväyhtiön hoidettavaksi. Esityksen mukaisesti Liikenneviraston vastuulla olevat meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminta sekä näihin keskeisesti liittyvät suunnittelu-, tuki- ja hankintatoiminta sekä tietojärjestelmät ja -infrastruktuuri yhtiöitetäisiin virastosta valtion täysin omistamaksi osakeyhtiöksi. Tarkoituksena on luoda liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhtenäinen omistus- ja hallintamalli. Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana toimisi Liikennevirasto, joka olisi yhtiön strateginen kumppani. Liikennevirasto tilaisi uudelta perustettavalta valtion erityistehtäväyhtiöltä yhteiskunnan, viranomaisten ja

elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut, jotka olisivat maksuttomia palvelujen käyttäjille nykyisen toimintamallin periaatteiden mukaisesti. Erityistehtäväyhtiö tarjoaisi liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä palveluja suoraan tai välillisesti yksityisille ja julkisille toimijoille sekä toimivaltaisille viranomaisille kuten liikennehallinnon virastoille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle, pelastusviranomaisille ja poliisille. Tavoitteena on perustaa vahva, investointikykyinen, kustannustehokkaasti toimiva ja maltillisesti voittoa tuottava valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö.

Osa liikenteen ohjaustoiminnoista hoidetaan jo nykyään yritystoimintana, mutta Liikennevirastossa on edelleen varsin laajasti liikenteen ohjaustoimintaan liittyviä tehtäviä. Liiketalousperusteinen toimintamalli tarjoaisi nykymallia paremmat edellytykset liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseksi sekä investointien tehokkaammalle kohdentamiselle. Samalla olisi mahdollista purkaa operatiiviseen liikenteenhallintaan liittyviä liikennemuotokohtaisia, osittain päällekkäisiä toimintoja sekä selkeyttää liikenteenohjauksen toimijoiden rooleja ja tehtäväjakoja. Jokaiselle toimijalle muodostuisi liikenteenohjauksessa oma selkeä roolinsa, tehtäväkenttänsä ja identiteetti, jotka luovat hyvän pohjan organisaatioiden kehittämiseksi ja niiden strategiselle ohjaukselle ja johtamiselle. Investoinnit voitaisiin toteuttaa nykyistä joustavammin hyödyntäen osakeyhtiön mahdollisuuksia hankkia rahoitusta lainamarkkinoilta.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen sekä niihin keskeisesti liittyvien tietojärjestelmien ja -infrastruktuurin uudella liiketalousperusteisella toimintamallilla tehostettaisiin liikennejärjestelmätasoisista liikenteenhallintaa sekä yhtenäistettäisiin liikenteenohjaus- ja hallintatoimia sekä luotaisiin edellytykset hakea laajemmin synergioita eri liikennemuotojen välillä. Liikenteenohjauksen järjestelmiä ja toimintoja keskittämällä ja yhtenäistämällä kyettäisiin myös parantamaan toimintavarmuutta, riskienhallintaa sekä varmistamaan tehokas ja korkeatasoinen tietoturva. Liikenteen ohjauksen yhtiöittämisen myötä uuteen yhtiöön syntyisi liikennejärjestelmätasoisista, kaikki liikennemuodot kattavaa teknistä ja liikenteenhallinnan palveluihin liittyvää osaamista, joka pitkäjänteisesti hyödyttäisi esimerkiksi liikenneturvallisuustyön kehittämistä ja tätä kautta loisi edellytyksiä parantaa liikenneturvallisuutta koko liikennejärjestelmän laajuisesti. Yhtiöittämisellä ei olisi vaikutusta kotitalouksien tai yritysten viranomaismaksuihin tai veroihin.

### **Suomalaisten liikenteen ekosysteemien kehityksen vauhdittaminen**

Perustettavan yrityksen tavoitteena ei ole kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa, vaan edesauttaa toiminnallaan yksityisen sektorin palvelutarjonnan kehittymistä ja liikenteen kokonaismarkkinoiden kasvua. Muutoksella pyritään tukemaan digitaalisen liikenteen myötä syntyvien ekosysteemien kehitystä, kun yhtiö tarjoaisi liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa mahdollisimman laaja-alaisesti ja avoimesti liikenteen toimijoiden käyttöön, huolehtien kuitenkin samalla viranomaisten salaisiksi määrittämien tietojen sekä liikesalaisten tietojen tietosuojasta. Lisäksi yhtiö jalostaisi tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi. Tavoitteena on laajentaa tiedon hyödynnettävyyttä uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttämiseksi, jolla samalla vahvistettaisiin innovaatio- ja palvelualustojen kehittymistä liikenteen palveluissa sekä madallettaisiin uusien yrittäjien alalle tulon kynnyksiä.

Yhtiöstä halutaan luoda vahva yhteistyökumppani liikennealan yrityksille, joiden välille muodostuvien pitkäjänteisten yhteistyömallien ja tavoitteiden kautta olisi mahdollista vahvistaa kansainvälisesti kilpailukykyisten, yritysvoimien liiketoimintaekosysteemien kehittymistä Suomeen, jotka tähtäävät kansainväliseen kasvuun. Keskeisenä periaatteena olisi edistää toimialan yritys- ja vientivetoista kasvua tutkimusalan, julkisen sektorin ja yksityisen sektorin yhteistyönä. Tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kyettäisiin kasvattamaan liikenteen

kokonaismarkkinaa, josta kasvun myötä riittäisi enemmän jaettavaa kaikille alan toimijoille. Valtion erityistehtävayhtiön perustamisen tavoitteena on saada aikaan vahva, myönteinen kehitystrendi, jossa liikenteen ekosysteemin onnistuneet avaukset houkuttelevat lisää toimijoita ja asiakkaita, joka vuorostaan entisestään vahvistaisi suomalaisten digitaalisen ja automaattisen liikenteen ekosysteemien kasvua sekä liikennealan yritysten toimintaedellytyksiä.

Yhtiöittämisellä on erittäin vahva kytkös työ- ja elinkeinoministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden toimijoiden yhdessä käynnistämään liikennealan kansalliseen kasvuohjelmaan 2018-2022, jonka mukaisia tavoitteita nyt esitettävä liikenteenohjauksesta vastaavan valtion erityistehtävayhtiön perustaminen tukee täysimääräisesti. Liikenteen kasvuohjelman puitteissa pyritään kaikkien eri osapuolten kesken vahvistamaan julkisen sektorin mahdollistavaa roolia yritysten kasvun edistämässä ja luottamuksen rakentamisessa. Perustettavaksi esitetty liikenteenohjauksesta vastaava valtion erityistehtävayhtiö tulisi sitoutumaan tiiviisti kasvuohjelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin hakien aktiivisesti kumppanuuksia, joiden kautta markkinaehtoisten tuotteiden ja palvelujen kehitystä voitaisiin vauhdittaa.

Perustettava valtion täysin omistama liikenteenohjausyhtiö pyrkisi tekemään innovatiivisia hankintoja tarjoten näin yrityksille pilottiympäristön uusien ratkaisujen kehittämiseen ja kokeiluun. Yritykset saisivat tärkeitä referenssejä, joiden avulla pääsy kansainvälisille markkinoille helpottuisi ja nopeutuisi.

Pitkän aikavälin tavoitteena on, että tulevaisuudessa osa Liikenneviraston tilaamista liikenteenohjaus- ja hallintapalveluista voitaisiin kilpailuttaa niillä uusilla markkinoilla, jotka tällä yhtiöittämisellä luodaan, jolloin peruspalvelun tuottamiseen saataisiin mukaan muitakin liikennealan markkinatoimijoita. Tämä ei kuitenkaan koskisi viranomaisille tarjottavia liikenteenohjaukseen ja –hallintaan liittyviä turvallisuuskriittisiä palveluita, joiden tarjoamisesta voisi vastata ainoastaan valtion erityistehtävayhtiö.

### **Liikenteenohjauksen ja -hallinnan tehostaminen ja vaikuttavuuden lisääminen**

Liikenteenohjaus ja –hallintapalvelujen yhtiöittämisellä olisi saavutettavissa etuja, jotka perustuvat yhtiömuotoisen toiminnan etuihin suhteessa virastomuotoiseen toimintaan. Yhtiömuotoisen toiminta olisi läpinäkyvää tuottojen, kustannusten ja pääoman käytön osalta, osakeyhtiön julkistaessa vuosittain tilinpäätöksensä. Yhtiö tavoittelisi kannattavuutta ja toiminnan tehokkuutta ja tämä lisäisi tarvetta ymmärtää asiakkaiden tarpeita, parantaisi asiakaspalvelua ja auttaisi kehittämään asiakastarpeita vastaavia palveluita. Toisaalta palvelun tuottamiseen tarvittavat resurssit, kuten investoinnit, suunniteltaisiin asiakkaiden ja kannattavuuden ehdoilla. Näin toiminta tehostuisi, kun tunnetaan paremmin palvelutuotteiden tuotantokustannukset. Yhtiömuotoinen toiminta loisi paremmat edellytykset asiakkaiden tarpeisiin perustuvien, kohdennettujen ja oikea-aikaisten investointien tekemiselle, jotka ovat tehokkaan ja kannattavan toiminnan edellytys. Yhtiön mahdollisuus käyttää joustavasti rahoitusmarkkinoita investointien rahoittamiseen parantaisi yhtiön kykyä tehdä investointeja. Mahdollisesti pitemmällä aikavälillä tapahtuva Liikenneviraston tilaamien liikenteenohjauksen peruspalvelujen kilpailuttaminen lisäisi painetta yhtiölle entisestään kehittää toimintaansa asiakaslähtöisemmäksi, innovatiivisemmaksi ja kustannustehokkaammaksi.

Liikenneviraston vastuulla olevien meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminnan sekä näihin keskeisesti liittyvien suunnittelu-, tuki- ja hankintatoimintojen sekä tietojärjestelmien ja -infrastruktuurin yhtiöittämisellä luotaisiin liikenteen ohjauksen ja hallinnan yhtenäinen omistus- ja hallintamalli. Perustettavan yhtiön olisi tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2019 jonka jälkeen muodostettaisiin valtion liikenteenohjauskonserni liittämällä Liikennevirastosta yhtiöitettyyn kokonaisuuteen Air Navigation Services Finland Oy ja Finrail Oy.

Liikennevirastosta yhtiötettävä liikenteenohjauksen ja -hallinnan kokonaisuus tuottaisi yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjauspalvelut arviolta noin 133 miljoonalla eurolla vuonna 2019. Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisestä syntyvät säästöt liittyvät tukitoimintojen aiempaa tehokkaampaan käyttöön ja operatiivisen toiminnan tehostumiseen. Lisäksi yhtiön kannattavasta toiminnasta tulisi tuottoja valtiolle. Huomioiden operatiivisen toiminnan asteittaisen tehostumisen säästöjen kokonaisarvon arvioidaan voivan olla kumulatiivisesti jopa 40 miljoonaa euroa suunnittelukaudella 2019-2022. Yhtiön tuloksesta julkiseen talouteen syntyvien ensimmäisen vuoden hyötyjen arvioidaan olevan noin 4 miljoonaa euroa. Muita välittömiä ensimmäisenä toimintavuonna saavutettavia säästöjä kokonaisuus, eli Liikenneviraston ja yhtiön talous, huomioiden tulee vain vähän. Operatiivisen toiminnan tehostumisen hyödyt saavutetaan pitemmällä aikavälillä. Tukitoimintojen tehokkaammasta organisoinnista saavutettavat hyödyt toteutuvat pitemmällä aikavälillä, koska yhtiöittämisen yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä henkilöstövähennyksiä. Sen lisäksi muiden tukitoimintoihin liittyvien ostopalveluiden kustannusten väheneminen yhtiöittämisestä johdettua arvioidaan vähäiseksi.

Yhtiöittämisessä siirtyvän omaisuuden arvoksi arvioidaan noin 200 miljoonaa ja siirtyvän henkilöstön määräksi noin 180 henkilöä. Koko yhteiskuntaa palvelevia hyötyjä syntyy myös yhtiön sekä myöhemmin konsernin toimiessa tiiviissä yhteistyössä liikennealan yritysten kanssa kehittämällä liikenteen ekosysteemiä ja parantaen näin Suomen liikenteen kilpailukykyä palveluja, sujuvuutta ja turvallisuutta sekä alan yritysten liiketoimintaa. Yhtiöittämisestä uskotaan saatavan merkittävästi lisää tehokkuushyötyjä, kun neljän liikennemuodon liikenteenohjaustoiminnoista muodostettava konserni organisoii toimintansa mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla prosessien, osaamisen, resurssien yhteiskäytön, hankintatoimen ja esimerkiksi investointien osalta.

### **Yhtiön ohjaus**

Perustettava yhtiö olisi valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, joka olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Yhtiön ohjaus perustuisi valtionyhtiöiden omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin. Lisäksi yhtiön ohjaus perustuisi sen liiketoiminnan kannalta keskeisen Liikenneviraston kanssa tehtävän palvelusopimuksen sisältöön.

### **Liikenteenohjauksen poikkihallinnollisen viranomaisyhteistyön jatkuvuuden turvaaminen**

Yhtiöittämisen valmistelussa on otettu huomioon, että liikenteen ohjaustoimintaan liittyy keskeisesti tehokas, poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä tätä toimintaa tukeva, uutta teknologiaa hyödyntävä tiedonvaihtoympäristö. Näillä on varmistettu viranomaisten jatkuva ja ajantasainen tilannekuva liikenteestä, kyky ennakoita ja tunnistaa mahdollisia liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuteen liittyviä riskejä sekä parannettu viranomaisten toimintaedellytyksiä operatiivisella tasolla vastata oman hallinnonalan liikenteeseen liittyvistä viranomaistehtävistä. Ehdotetut liitelakien, erityisesti alusliikennepalvelulain, aluevalvontalain ja meripelastuslain muutokset varmistavat tämän yhteistyön jatkumisen viranomaistoimijoiden sekä valtion omistaman ja yhtiömuodossa toimivan liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoajan välillä.



## 2 Nykytila

### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

#### **Liikenneviraston liikenteenohjaus ja -hallintapalvelut**

Liikenneviraston liikennekeskukset hoitavat meri- ja tieliikenteen operatiivista liikenteenhallintaa sekä valvovat ja koordinoivat rautatieliikenteen ohjausta. Liikenteenohjaus sisältää muun muassa tie- rata- ja meriliikenteen operatiivisen ohjauksen ja häiriönhallinnan sekä näiden edellyttämien ohjauskeskusten ja järjestelmien ylläpidon ja kehittämisen. Liikennemuotokohtaiset ohjausyksiköt huolehtivat osaltaan liikenteenhallinnan operatiivisesta viranomaisyhteistyöstä sekä liikenteenohjaukseen liittyvistä valmius-, varautumis- ja riskienhallinta-asioista. Liikennekeskukset ylläpitävät liikenteen tilannekuvaa sekä huolehtivat operatiivisten erityistilanteiden hoitamisesta. Valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö Finrail Oy tarjoaa lisäksi Liikennevirastolle ostopalvelusopimuksen perusteella rautatieliikenteen ohjauspalveluita, rautatieliikenteen hallintaan liittyviä suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita sekä tuottaa matkustajainformaatiopalveluita. Lentoliikenteen lennonvarmistustoiminta on yhtiöitetty itsenäiselle valtionyhtiölle Air Navigation Services Finland Oy:lle (ANS Finland Oy).

Liikenneviraston sähköradan käyttökeskustoimintaa hoidetaan neljästä käyttökeskuksesta: Helsinki, Kouvola, Tampere ja Oulu. Käyttökeskuksissa valvotaan sähköradan toimivuutta, sähkölaitteiston turvallisuutta ja käytettävyyttä. Liikennevirasto hankkii toiminnan ostopalveluna.

Helsingissä sijaitsevasta turvalvomoista valvotaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lähiliikennealueen matkustajaturvallisuutta sekä pyritään ehkäisemään alueella tapahtuvaa ilkiävaltaa. Turvalvomo toimii myös vartiointipalvelujen operaatio- ja ohjauskeskuksena. Valvomotoimintaan osallistuvat Liikennevirasto, Vantaan kaupunki, Espoon kaupunki, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ja Helsingin kaupungin liikenne -liikelaitos.

Liikenneviraston Helsingissä sijaitsevassa teknisessä valvomossa valvotaan rataverkolle asennetuilla liikkuvan rautatiekaluston valvontalaitteilla kaluston kuntoa ja radan kuormitusta. Rata-tunnelien teknisten järjestelmien sekä onnettomuus- ja häiriötilanteiden hallinta ovat myös osa teknisen valvomon toimintaa. Liikennevirasto hankkii sekä turvalvomotoinnin että rata-verkon teknisen valvomotoiminnan ostopalveluna.

Liikenteenohjaukseen liittyy läheisesti tie-, rata- ja meriliikenteen palveluiden ja liikenteenhallinnan tietojärjestelmien kehittäminen. Liikenteenohjauksella ja liikenteenhallinnan palveluilla on selkeät rajapinnat sekä Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskukset) välillä, jolloin ulkopuolisiin urakoitsijoihin, operaattoreihin, muihin viranomaisiin ja loppukäyttäjiin. Liikennekeskustoiminta saa muista Liikenneviraston yksiköistä tarvitsemansa henkilöstö-, talous-, hallinto-, laki-, tieto- ja viestintäpalvelut. Liikenneviraston liikennekeskukset koostuvat yhdestä rataliikennekeskuksesta (Helsinki), kolmesta meriliikennekeskuksesta (Suomenlahti, Länsi-Suomi ja Saimaa VTS) ja neljästä tieliikennekeskuksesta (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu). Operatiivisen liikenteenohjaustoiminnan henkilömäärä oli vuonna 2016 137 henkilöä.

Liikennevirasto on tie-, rautatie- ja vesiliikenneinfrastruktuuri- ja liikennepalvelujen tilaajavirasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Liikenneviraston tehtävä on mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat ja kuljetukset ja edistää koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Liikennevirasto vastaa

valtakunnallisten rata- ja vesiväylähankkeiden suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä isojen tiehankkeiden rakennuttamisesta. Muilta osin tienpitoa hoitaa Liikenneviraston ohjauksessa yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta.

Liikenneviraston tehtävistä säädetään yleisesti laissa Liikennevirastosta (862/2009). Muita keskeisiä viraston tehtäviä sääteleviä lakeja ovat maantielaki (503/2005), ratalaki (110/2007), rautatielaki (304/2011), alusliikennepalvelulaki (623/2005) ja joukkoliikennelaki (869/2009).

Liikennevirasto kerää omaa toimintaansa varten väylistä, olosuhteista ja liikenteestä tietoja (staattinen ja dynaaminen), joita se käyttää väyläomaisuuden hallintaan ja väylänpidon ohjelmointiin liittyvässä suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä liikenteen ohjauksessa.

Liikennevirasto on nettobudjetoitu virasto ja viraston maksullinen toiminta on vähäistä. Liikenneviraston kokonaisbudjetti on noin 2,2 miljardia euroa. Liikenneviraston määrärahojen käyttö vuonna 2016 oli 2,3 miljardia euroa. Väylänpidon bruttomenot olivat 1,68 miljardia euroa ja nettomenot 1,62 miljardia euroa.

Väylänpidon bruttomenoista käytettiin liikenteenohjaukseen noin 53 miljoonaa euroa vuonna 2016 ja läheisesti liittyviin toimintoihin käytettiin noin 57 miljoonaa euroa eli yhteensä noin 110 miljoonaa euroa vuonna 2016. Liikenteenohjaukseen liittyviä läheisiä toimintoja ovat esimerkiksi käyttökeskustoiminnot, valvomotoiminnot sekä palvelujen kehittäminen. Julkisen talouden luvut eivät ole suoraan verrannollisia yritystalouden lukuihin. Edellä olevat julkisen talouden luvut sisältävät toiminnan kulut ja investoinnit, mutta eivät esimerkiksi pääomakuluja, kuten poistoja ja rahoituskuluja. Tämä on tärkeää huomioida, koska yritystaloudessa yhtiön kuluksi ei katsota investointeja, vaan ne huomioidaan yhtiön taseen erinä. Tuloslaskelmaan investoinneista sisällytetään vain niiden vuosittaiset pääomakulut, kuten käyttöomaisuuden poistot ja rahoituksen kulut. Liikenteenohjauksen bruttomenot on esitetty kohdassa 4.1 yritystalouden luvuiksi muutettuina.

Liikenneviraston liikennekeskustoiminnan perustavoitteena on turvallisen ja häiriöttömän liikenteen varmistaminen. Liikennemuotokohtaiset liikennekeskukset, ohjausyksiköt, hoitavat meri- ja tieliikenteen operatiivista liikenteenhallintaa sekä valvovat ja koordinoivat rautatieliikenteen ohjausta. Keskukset ylläpitävät liikenteen tilannekuvaa sekä huolehtivat operatiivisten erityistilanteiden hoitamisesta. Liikennekeskukset tiedottavat omalla vastuualueellaan tapahtuvista liikenteellisistä häiriöistä sekä vastaavat viranomaisyhteistyöstä häiriötilanteissa.

Liikenteen ohjaustoimintaan liittyy keskeisesti tehokas poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö sekä tätä toimintaa tukeva, uutta teknologiaa hyödyntävä tiedonvaihtoympäristö. Näillä on varmistettu viranomaisten jatkuva ja ajantasainen tilannetietoisuus liikenteestä, kyky ennakoida ja tunnistaa mahdollisia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä riskejä sekä parannettu viranomaisten toimintaedellytyksiä operatiivisella tasolla vastata oman hallinnon alan liikenteeseen liittyvistä viranomaistehtävistä.

Merialueilla valvontaa harjoittavat viranomaiset tekevät teknistä yhteistyötä (merelliset toimijat -yhteistyö, METO-yhteistyö), jossa kukin viranomainen toimii oman toimivaltansa ja budjetinsä puitteissa. Yhteistyöhön osallistuvat viranomaiset vaihtavat keskenään järjestelmiensä tuottamaa tietoa ja pystyvät tietojenvaihdon perusteella luomaan eheän kuvan merellä olevasta toiminnasta. METO-yhteistyössä ovat mukana Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto.

METO-yhteistyö on muun muassa parantanut tiedonkulkua toimijoiden välillä. Kunkin organisaation valmisteilla olevien hankkeiden esitleminen METO-työryhmissä on varmistanut sen,

että päällekkäisyyksiä on voitu välttää ja yhdessä koordinoidaan sekä aikataulutetaan toisiaan tukevia hankkeita. Yhteistyön tavoitteena on ollut kehittää merellisen toiminnan tehokkuutta ja lisätä tuottavuutta ja vähentää kustannuksia.

Tieliikenteen toimijat (TiTo) ovat tehneet yhteistyötä pitkään. Keskeiset toimijat ovat Liikennevirasto, Poliisihallitus, sisäministeriön pelastusosasto, Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto. TiTo-yhteistyön tavoite on ylläpitää ja kehittää kunkin viranomaistoimijan kannalta keskeisiä toimintoja ja palvelukokonaisuuksia, joiden avulla oma toiminta ja resurssien kohdentaminen olisi tehokasta muun muassa edistettäessä tieliikenteen liikenneturvallisuutta, -valvontaa ja liikenteenhallinnan tavoitteiden toteutumista yhteistoiminnan keinoin sekä laki- ja säädösvalmistelun kautta. TiTo-yhteistyön tavoitteet ovat: tieliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, yhteistyön systematisointi, onnettomuus- ja poikkeustilanteiden tehokas hoitaminen, varautuminen, tiedon ja teknologian täysimääräinen hyödyntäminen analytiikan ja tilannekuvan avulla, resurssien ja osaamisen hyödyntäminen yli organisaatiorajojen, ajoneuvoautomaatio sekä toimintaympäristön muutosten ennakointi ja näihin varautuminen. Yhteistyötä tehdään strategisella, taktisella ja operatiivisella tasolla.

TiTo-yhteistyön piiriin kuuluu laajempi kansallinen ja alueellinen sidosryhmäjoukko, joka koostuu Tullista, Rajavartiolaitoksesta, Puolustusvoimista, alueellisista ELY-keskuksista, pelastuslaitoksista, poliisilaitoksista ja kaupunkiseutujen liikennetoimijoista.

### **Tieliikenteenohjaus**

Tieliikenteen ohjauspalveluista ei nykyisin ole erillistä lainsäädäntöä. Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n liikenteen hallintaa koskevan 6 kohdan perusteluissa on kuvattu Liikenneviraston liikennekeskustoimintaa viranomaistyönä suoritettavaksi tiedon keruuksi tie- ja liikenneolosuhteista ja sen jalostamisesta liikennekeskuksen ylläpitämille nettisivuille ja teksti-TV:n sivulle informaatioksi, jota jokainen tienkäyttäjä ja tiedon tarvitsija voi hyödyntää (HE 142/2009 vp). Liikenneviraston tieliikennekeskuksilla on myös keskeinen rooli Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n 12 kohdan mukaisen toimintavarmuutta koskevan tehtävän hoitamisessa.

Tieliikennepalvelujen kannalta keskeisiä säännöksiä ovat lisäksi tieliikennelaki ja muut teitä koskevat lait. Hallitus on antanut esityksen tieliikennelain uudistamiseksi marraskuussa 2017 (HE 180/2017 vp).

Maantielaisissa (503/2005), yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) sekä katuja koskevissa maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) ja kadun kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa (669/1978) säädetään tien- ja kadunpidosta sekä muun muassa laitteiden sijoittamisesta maantien, yksityistien tai kadun alueelle.

Tieliikenteen ohjauksen järjestämiseen vaikuttavat myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevasta vähimmäisvaatimuksista sekä tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, joka koskee tieturvallisuusvaikutusten arviointeihin, turvallisuusauditoointeihin, tieverkon turvallisuuden hallintaan ja turvallisuustarkastuksiin liittyviä menettelyjä Euroopan laajuisella tieverkolla.

Tieliikenteen palveluiden, mukaan lukien liikenteenohjauspalvelut, toteutuksessa painotetaan erityisesti toimintavarmuutta sekä vaikuttavuuden että kustannustehokkuuden näkökulmasta palvelutasoltaan alueellisesti oikein kohdennettuja liikenteen palveluita.

Liikenneviraston tieliikennekeskukset vastaavat tieliikenteen ohjauksen operatiivisesta toiminnasta. Tieliikennekeskuksen vastuulla ovat tie- ja liikenneolojen seuranta ja tilannekuvan ylläpito, liikenteenohjaus muuttuvien olojen mukaisesti, häiriönhallinta yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa, liikennetiedottaminen operatiivisissa tilanteissa ja tienpidon tukitehtävät kuten tienkäyttäjälinja-puhelinpalvelu ja mm. akuuttien väylänpitoon liittyvien toimenpiteiden välittäminen urakoitsijoille. Tieliikennekeskukset vastaavat tieliikenteen operatiivisista varautumis- ja valmiustehtävistä normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Tieliikenteen palvelut -yksikkö vastaa tieliikenteen hallinnanpalveluista, palvelutason määrittelyistä sekä liikenteen hallintapalveluiden toteuttamiseen tarvittavista tietojärjestelmäpalveluiden kehittämisestä, vaatimusmäärittelystä, hankinnoista ja ylläpidosta.

Tieliikenteenohjauksen järjestelmät ovat osittain tienvarsiteknoologiaan liittyviä (kelin ja liikenteen seurantalaitteisto, muuttuva ohjaus, tunnelit, liikennevalot, kamerajärjestelmät) ja osittain niiden päälle rakennettuja, integroitua järjestelmiä (liikenteen integroitu tilannekuva ja liikenteen ohjaus, liikennetiedotteet, puhelujenhallintajärjestelmä, älykkäät liikenteen palvelut). Liikennevirasto vastaa järjestelmäkokonaisuudesta ja sen elinkaarenhallinnasta lukuun ottamatta fyysisen tienvarsiteknoologian ylläpitotehtäviä, jotka on keskitetty Kaakkois-Suomen ELY-keskukseen.

### **Rautatieliikenteenohjaus**

Suomessa valtion rataverkonhaltijana toimiva Liikennevirasto vastaa valtion rataverkon liikenteenohjauksesta ja yksityisraiteiden haltijat yksityisraiteiden liikenteenohjauksesta. Yksityisraiteilla harjoitettavan liikenteenohjauksen taso riippuu yksityisraiteilla harjoitettavasta liikennöinnistä, joten liikenteenohjaus yksityisraiteilla voi olla paljon pienimuotoisempaa. Rataverkon haltija voi rautatielain 36 §:n mukaan järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Yksityisraiteiden haltija voi sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä myös Liikenneviraston kanssa, joka vastaa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Liikenneviraston rautatieliikenteen ohjausyksikkö vastaa rautatieliikenteen ohjaustoiminnon valvonnasta ja koordinoimisesta, häiriötilanteiden hallinnasta ja toimintaan liittyvästä tiedottamisesta. Yksikössä toimiva rautatieliikennekeskus valvoo valtakunnallisesti liikenteen sujuvuutta, rautatieliikennejärjestelmän tilaa ja liikenteenohjauspalvelun tasapuolisuutta sekä koordinoi ja tarvittaessa tekee keskeiset päätökset liikenteellisissä häiriötilanteissa.

Liikennevirasto ostaa operatiivisen rautatieliikenteen ohjauspalvelun valtion kokonaan omistamalta erityistehtäväyhtiöltä, Finrail Oy:ltä. Yhtiö tarjoaa Liikennevirastolle rautatieliikenteen ohjauspalveluita, rautatieliikenteen hallintaan liittyviä suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita sekä tuottaa matkustajainformaatiopalveluita.

Rautatieliikenteen palveluiden kehittäminen -yksikkö vastaa rautatieliikenteen ohjauksen ja järjestelmien kehittämisestä ja ylläpidosta, rautatieliikenteen ohjauspalvelun ostosopimustoiminnasta ja sen kehittämisestä. Lisäksi yksikön vastuulla on rautatieliikenteen matkustaja- ja liikenneinformaatiopalvelu, joka on ulkoistettu Finrail Oy:lle. Rautatieliikenteen operatiiviseen liikenteenohjaukseen liittyy välittömästi Liikenneviraston turvavalvomon ja teknisen valvomon toiminta. Näiden valvomoiden operointi on ostettu ulkopuolisilta toimijoilta.

Rautatiealan lainsäädäntö perustuu Suomessa ja muissakin EU:n jäsenvaltioissa pääosin unionilainsäädäntöön ja jäsenvaltioilla on nykyisin hyvin vähän puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Raideliikenteen liikenteenohjausta koskevat säännökset sisältyvät rautatiejärjestelmän

osalta rautatielakiin (304/2011), jonka 36 § kattaa liikenteenohjauksen lisäksi liikennöinnistä sopimisen. Tällä tarkoitetaan velvollisuutta tehdä yhteistyötä tilanteessa, jossa kahden tai useamman eri rataverkon haltijan rataverkot liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään. Lisäksi liikenteenohjauksesta säädetään kaupunkiraideliikennelaissa (1412/2015), jonka 9 §:ssä säädetään kaupunkiraideliikenteen rataverkon liikenteenohjauksesta. Parhaillaan eduskunnan käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä 145/2017 laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi ei esitetä muutoksia raideliikenteen liikenteenohjauksen järjestämistapoihin tai vastuisiin. Sen sijaan edellä tarkoitetun hallituksen esityksen muutosehdotukset raideliikenteen kelpoisuussäätelyyn vaikuttavat myös liikenteenohjaustehtäviä koskeviin vaatimuksiin. Liikenteenohjaajien kelpoisuusvaatimuksia ei ole säädetty EU-lainsäädännössä, vaan liikenteenohjaajien tehtävään liittyvät yksityiskohtaiset kelpoisuusvaatimukset ovat puhtaasti kansallisia. Jatkossa liikenteenohjaajien kelpoisuusvaatimuksista ei säädettäisi lailla, vaan säätely ehdotetaan liikenteenohjaajien osalta jätettäväksi rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmissä määriteltäväksi.

EU-säätelyssä liikenteenohjauksen katsotaan kuuluvan rataverkon haltijan tehtäviin ja siten sen turvallisuusjohtamisjärjestelmän alaisiin toimintoihin. Tällä tarkoitetaan sitä, että rataverkon haltijan tulee turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuvata infrastruktuurin turvalliseksi toimimiseksi ja liikenteenvalvonnan- ja opastinjärjestelmän kunnossapitämiseksi ja käyttämiseksi tarvittavat menettelyt ja ohjeet turvallisuusluvan arviointikriteereistä (EY) N:o 1169/2010 annetussa komission asetuksessa kuvatuin tavoin. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän käsitellessään rataverkon haltijan turvallisuuslupahakemusta ja hyväksyy sen luvan myöntäessään. Vastaavasti rautatieliikenteen harjoittajan tulee omassa turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioida verkkokohtaisten sääntöjen noudattaminen, joihin voidaan lukea liikenteenohjausta koskevien rata-verkon haltijan ohjeistukset. Rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistuksen edellytyksenä olevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän arviointikriteerit sisältyvät komission asetukseen turvallisuustodistuksen arviointikriteereistä (EY) N:o 1158/2010. Molemmat komission arviointiasetukset ovat parhaillaan uudelleentarkasteltavina. Jo viimeistelyvaiheessa olevissa uusissa asetuksissa tullaan tarkentamaan liikenteenhallintaa koskevia arviointikriteerejä merkittävästi.

### **Meriliikenteenohjaus**

Alusliikenteen ohjaamisesta vastaa niin kutsuttu VTS- viranomainen, missä tehtävässä toimii tällä hetkellä Liikennevirasto, ja jonka toimintaa valvoo toimivaltainen viranomainen, nykyisin Liikenne- ja viestintäministeriö. Meriliikenteen ohjausta koskevan lainsäädännön tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen, tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Meriliikenteenohjaus -yksikkö vastaa alusliikenteen operatiivisesta valvonnasta ja ohjauksesta, erityistilanteiden hallinnasta, turvallisuus- ja rannikkoradiotoiminnasta ja toimintaan liittyvästä tiedottamisesta.

Liikenneviraston meriliikenteen palveluiden kehittäminen -yksikkö vastaa meriliikenteen hallinnan palveluiden ja järjestelmien kehittämisestä, ylläpidosta sekä osallistuu meriliikennekeskusten toiminnan kehittämiseen. Lisäksi yksikkö vastaa meriliikenteen telemaattisten järjestelmien teknisestä suunnittelusta, rakennuttamisesta ja ylläpidosta lukuun ottamatta väylämerkin-tää ja niitä koskevia järjestelmiä.

Meriliikenteen ohjausta säännellään ja kehitetään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). Ihmishengen turvallisuudesta merellä annetun IMO:n yleissopimuksen (SOLAS) liitteen V luvussa on alusliikennepalveluja koskeva sääntö. Sen mukaan jäsenvaltiot sitoutuvat

huolehtimaan alusliikennepalvelujen perustamisesta, jos se niiden mielestä on perusteltavissa liikenteen määrällä tai riskin asteella. Keskeisin meriliikenteen ohjausta koskeva kansainvälinen säädös on IMO:n päätöslauselma A.857(20), jossa säädetään meriliikenteenohjausta koskevista yleisistä periaatteista. EU-lainsäädännössä tärkeimmät meriliikenteenohjausta koskevat säädökset ovat alusliikennettä koskeva yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY (ns. seurantadirektiivi) sekä jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU (ns. ilmoitusmuodollisuus direktiivi). IMO:n päätöslauselma ja unionin alusliikennepalvelua koskevat direktiivit ovat kansallisesti täytäntöönpantua alusliikennepalvelulailailla. Alusliikennepalvelulaisissa säädetään meriliikenteenohjauksen järjestämisestä ja valvonnasta.

## **2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö**

Nyt ehdotettu esitys olisi ainutlaatuinen kokonaisuus, minkä vuoksi täysin samanlaista verrokkia ei ole löydettävissä muista eurooppalaisista valtioista. Kansainvälisessä kehityksessä on tarkasteltu väylätoimintojen organisointia Ruotsissa, Norjassa, Alankomaissa, Iso-Britanniassa ja Tanskassa. Näissä Euroopan maissa liikenneverkkojen hallinta on organisoitu kahdella päätavalla. Ne kuuluvat joko jonkin ministeriön alaiseen virastoon, joka hallinnoi pääliikenneverkkoa tai niiden hallinnointi on valtion omistaman yhtiön tehtävänä. Kyseiset maat on valittu siksi, että ne edustavat erilaisia tapoja järjestää liikenteenohjaus ja väylien hoito.

Jokaisessa maassa hallinnointi on ratkaistu hieman eri tavalla. Useissa, erityisesti virastohallintomalliin perustuvissa maissa, liikenneväylien hallinnointia on myös rajoitetussa määrin yksityisillä yrityksillä. Lisäksi useissa maissa alemmaa liikenneverkkoa hallinnoi ja omistaa aluehallinto ja kunnat tai yksityiset tahot. Pääsääntöisesti eri liikennemuodoilla on omat virastonsa tai omat yhtiönsä.

### **Ruotsi**

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa elinkeinoministeriön alainen liikennevirasto (Trafikverket). Virasto vastaa myös liikenneturvallisuuden kehittämisestä ja liikenteenohjauskeskuksista.

Myös rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa pääosin Trafikverket, joka vastaa rautateilläkin liikenteenohjauksesta. Poikkeuksia ovat Arlanda-banan, Öresundsbanan ja Inlandsbanan. Näistä ensimmäisen omistaa valtio-omisteinen yhtiö, toisen omistajayhtiön taustalla ovat Ruotsin ja Tanskan valtiot ja kolmannen omistaa 15 kunnan omistama yhtiö.

Liikennehallitus (Transportstyrelsen) on kaikkien liikennemuotojen turvallisuusviranomainen. Se valvoo myös rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä.

Liikennevirasto (Trafikverket) ja valtiollinen yhtiö (Sjöfartsverket) ovat yhteisesti vastuussa vesiväyliin liittyvistä tehtävistä. Trafikverket vastaa strategisista tehtävistä ja Sjöfartsverket operatiivisista tehtävistä, kuten VTS-toiminnoista.

## **Norja**

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen tievirasto (Statens vegvesen). Monien teiden hallinnointia on kuitenkin Public Private Partnership -kumppanuusmallin myötä ulkoistettu yksityisille yrityksille muutamien kymmenien vuosien määräajaksi.

Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta huolehtii valtion yhtiö (Bane NOR), joka vastaa rautateilla myös liikenteenohjauksesta. Valtionhallintoon kuuluva rautatiedirektoraatti (Jernbanedirektoratet) vastaa rautatieliikenteen kehityssuunnitelmista ja yhteensovituksista muiden liikennemuotojen kanssa sekä vastaa henkilöliikenteen kilpailutuksesta.

Vesiväylistä vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen rannikkovirasto (Kystverket), mutta useita vesiväyliä hallinnoivat yksityiset yhtiöt. Rannikkovirasto vastaa myös VTS-järjestelmästä. Satamaviranomainen (Havnevesenet) vastaa vesiväylien ja satamien toiminnasta paikallistasolla.

## **Iso-Britannia**

Isossa-Britanniassa Englannin alueella ylätason tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen yhtiö (Highways England). Yhtiö vastaa strategisesti tärkeiden valtateiden toiminnasta ja ylläpidosta ja muun muassa tieliikenteenohjauksesta. Alemman tason julkiset tiet ovat pääosin maakuntien hallinnassa. 43 km pitkä M6 Toll on ainoa yksityinen moottoritie. Tie on rakennettu Public Private Partnership -kumppanuussopimuksella yksityisen yrityksen hallintaan 53 vuoden ajaksi.

Rautatiet omistaa ja niiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen raideyhtiö (Network Rail), joka vastaa myös liikenteenohjauksesta. Rahoitus tulee osittain valtion budjetista ja osittain ratamaksuista. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo itsenäinen tie- ja rautatieasiakkaiden toimisto (ORR), jota rahoitetaan rautatiealan lisenssimaksuilla.

Vesiväylät ovat yksityisen sektorin hallinnassa. Järjestelyt ovat monimuotoisia ja sisältävät erilaisia vastuita eri alueilla. Toimivaltainen viranomainen meriliikenteenohjauksessa Ison-Britannian aluevesillä on Maritime and Coastguard Agency ja satamissa yksittäiset satamaviranomaiset (Harbour Authorities). Esimerkiksi Lontoon satamaviranomainen (Port of London Authority) vastaa meriliikenteenohjauksesta kyseisellä alueella. Lontoon satamaviranomainen on säätiömuodossa (trust) toimiva taho.

## **Tanska**

Julkisen tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa pääosin liikenne- ja rakennusministeriön alainen tievirasto (Vejdirektoratet). Joitakin siltoja sekä Juutinrauman moottori- ja rautatietä hallinnoivat valtio-omisteiset yhtiöt osana moniportaista yhtiöjärjestelyä.

Pääosin rautatieverkoston kehittämisestä vastaa liikenne- ja rakennusministeriön alainen liikenne-, rakennus- ja asumisvirasto (Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen). Verkostoa ylläpitää valtio-omisteinen yhtiö (Banedanmark), joka vastaa myös liikenteenohjauksesta ja esimerkiksi

ratakapasiteetin jaosta. Lisäksi Tanskassa on monia yksityisiä rautateitä. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvomaan on perustettu erillinen liikenne- ja rakennusministeriön alainen yksikkö (Jernbanenævnet).

Vesiväylät kuuluvat pääosin Tanskan liikenne- ja rakennusministeriön alaisuuteen. Osa satamista ja vesiväylistä on kuntien, kaupunkien ja yksityisten tahojen hallinnassa. VTS-järjestelmää hallinnoi Tanskan merivoimat.

### **Alankomaat**

Tieverkoston hallinnointi on jakaantunut neljään tasoon: suurinta osaa moottori- ja pikateistä hallinnoi infrastruktuuri- ja ympäristöministeriön alainen liikennevirasto (Rijkswaterstaat). Muita valtateitä ja muutamia moottoriteitä hallinnoivat maakunnat. Alemman tason tieverkkoa hallinnoivat kunnat. Vesirakentamisen yhteydessä toteutettuja teitä hallinnoivat alueelliset vesivirastot.

Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtion virasto (NS Railinfratrust), jonka vastuulla on myös liikenteenohjaus. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo muiden tehtäviensä ohella talousministeriön alainen kilpailu- ja kuluttajavirasto (ACM).

Alankomaiden VTS-keskusten toiminta on järjestetty yhteistyössä valtionhallinnon sekä alue- ja paikallisviranomaisten, kuten Rotterdamin kaupungin, kesken. Tärkeimmät vesiväylät ovat valtio-omisteisia ja vesiliikenteenohjauksesta niillä vastaa Rijkswaterstaat, joka on valtion virasto. Pienempiä vesiväyliä hallinnoivat useat paikallisviranomaiset. Meri- ja vesiliikenteenohjauksen sääntelystä ja valvonnasta vastaa Alankomaiden Infrastruktuuri- ja vesihallinta ministeriö (Ministry of Infrastructure and Water Management) ja sen eri osastot.

### **2.3 Nykytilan arviointi**

Liikenteenohjauksen toimintamalleja on kehitetty vuosien aikana toimivimmiksi niin oman toiminnan kuin asiakkaiden näkökulmasta. Toiminnan kehittämisessä on panostettu operatiiviseen viranomaisyhteistyöhön muun muassa onnettomuustilanteiden hoitamisessa ja häiriötiedotamisessa.

Liikenteenohjauksen ja viranomaisten välistä yhteistyötä on tehty jo vuosia ja yhteistyö toimii hyvin. Yhteistyötä on tehty muun muassa liikenneturvallisuustyön, operatiivisen yhteistyön, varautumisen, turvallisuuden ja meripelastuksen saralla. Yhteistyötä tehdään kansallisesti, alueellisesti sekä pitkän että lyhyen aikavälin tavoitteiden saavuttamiseksi useissa yhteistyöryhmissä. Hyötyjä saavutetaan hyvin koordinoitun systemaattisen yhteistyön ja resurssien kohdentamisen myötä. Keskeinen tavoite on turvallisuuden takaaminen sekä turvallisuutta parantavien toimenpiteiden edistäminen yhdessä.

Nykyiset toimintamallit ja tekniset ratkaisut eivät tue riittävästi digitalisaation edistymistä eivätkä tiedon hyödyntämisen laajentumista yhteiskunnassa. Tämän johdosta edellytyksiä tietojen laajemmalle ja tehokkaammalle hyödyntämiselle tulisi parantaa samalla, kun kehitetään systemaattisesti tietovarastoratkaisuja ja tehostetaan tietopalvelun prosesseja uusien yrittäjien alalle tulon kynnyksen madaltamiseksi. Tavoitteena olisi tehokkaampi liikenteenohjaukseen liittyvän tietopääoman hyödyntäminen sekä liikenteenohjaustoiminnan nopeampi kehittäminen kohti automaation ja digitalisaation tuomia mahdollisuuksia.



Laadukas liikenteenhallinta edellyttää hyvin toimivaa kokonaisuutta, jossa tavoitteet ja toimijoiden roolit ovat selkeitä. Nykyisten liikenteenohjaustoimintojen paremmalla koordinoinnilla ja uudella toimintamallilla voitaisiin luoda synergiaetuja, parantaa asiakaslähtöisyyttä ja säävuttaa säästöjä. Yksittäisten liikennemuotojen sijasta keskiössä olisivat asiakaslähtöiset palvelut sekä se, miten liikennejärjestelmää voidaan kehittää ja tehostaa kokonaisuutena.

Nykyinen liikenteenohjaus on muuttumassa automaation ja digitalisaation myötä yhä enenevässä määrin liikennelogistiikan hallinnoimiseksi. Tieliikenteessä automaattiautot yleistyvät, ja etäohjaus on kehittymässä myös meriliikenteen ohjauksen palveluksi. Junaliikenne automatisoituu siten, että liikenteenohjaus voisi jakaa ratakapasiteettia automaattisesti tietojärjestelmien kautta, ilman manuaalista työtä. Veturinkuljettajien, luotsien ja alusten kapteenien työkenttä muuttuu. Perinteinen 'traffic management' integroituu 'fleet managementin' kanssa. Syntyy uudentyyppistä palvelua, jota markkinoilla voivat tuottaa myös muut kuin liikenteenohjauskeskukset. Jo nyt on alettu puhua Traffic Management as a Service -palvelusta (TMaaS). Tulevaisuudessa voitaisiin parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Tavoitteena on yhteistyöllä luoda uusia edellytyksiä ja innovatiivisia ratkaisuja liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja liikennemarkkinan kasvattamiseksi. Keinoina olisivat esimerkiksi yhtiön avoin kehitysportfolio, innovatiiviset hankinnat ja tiivis yhteistyö liikenteen ekosysteemin kehittämiseksi. Lisäksi voitaisiin parantaa edelleen hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta liikenteenohjauksen resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä.

Tieliikenteessä ei nykytilassa ole olemassa saman tyyppistä ohjaus- ja hallintapalveluja koskevaa sääntelyä kuin muissa liikennemuodoissa. Tällaisen sääntelyn antaminen on perusteltua, koska tilanne jatkossa tulee myös tieliikenteen osalta vaatimaan ohjaus- ja hallintapalveluiden olemassa oloa liikenteen siirtyessä kohti automaattista liikennettä ja ajoneuvoihin, jotka ovat jatkuvassa viestintäyhteydessä toisiinsa sekä älykkääseen viestintä- ja liikenneinfrastruktuuriin.

### **Tietovarannot**

Liikenteenohjauksen operatiivisen toiminnan toteuttamiseksi kerätään ja ylläpidetään laajoja tietovarantoja. Liikenteenohjauksen tietopääoma koostuu ylläpidettävistä tietovarannoista, joissa hallittavat tiedot palvelevat ensisijaisesti liikenteenohjausta. Tietoa myös tuotetaan ja rikastetaan yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Nykyisin olisi kuitenkin tarpeen saada liikenteenohjauksen tietovarannot hyödynnettäviksi yhä laajemmin myös esimerkiksi yritysten, tutkijoiden, median ja kuluttajien tietoisuuteen ja käyttöön. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajista on tulossa merkittäviä liikenneinfrastruktuurin tiedollisia solmupisteitä. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat tarvitsevat väistämättä paljon tietoa sekä julkisilta että yhteiskunnallisilta toimijoilta, sillä niiden tehtävänä on varmistaa liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuminen. Vastaavasti on varmistettava, että tätä tietoa saadaan tehokkaasti myös muiden toimijoiden käyttöön, huomioiden kuitenkin korkea tietosuojan taso ja salassa pidettävien tietojen suoja.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat tulevat olemaan yritysmuotoisia toimijoita, ja näistä palveluista muodostuu myös markkina. Tietojen hyödyntäminen tulee olemaan tarjottavien palveluiden keskeinen polttoaine. Tietosääntelyssä on pystyttävä varmistamaan, että alalla toimivilla yrityksillä on mahdollisuus kehittää palvelujaan tasapuolisten kilpailuolosuhteiden vallitessa, samalla kun myös muiden liikennejärjestelmän toimijoiden tasapuolisten toimintaedellytysten olemassaolo varmistetaan.

Tärkeintä olisi varmistaa, että liikenteenohjaustoiminnassa syntyvä tieto on tulevaisuudessa jaettavissa teknisesti nykyaikaisin ja kustannustehokkain ratkaisuin. Tämä edellyttää investointeja sekä teknisen erityisosaamisen ylläpitoa. Tietovarantojen kehittämisen tavoitteena tulisi

olla tiedon hyödyntämisen laajentaminen ja uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttäminen. Parhaimmillaan tulevaisuudessa käytössä olisi muun muassa uusia, nykyaikaisia tiedonlatauspalveluja ja rajapintaratkaisuja. Palvelujen kehityksen kiihdyttämiseksi tiedon tulisi olla maksutonta. Näin vahvistettaisiin myös innovaatio- ja palvelualustan kehittämistä liikenteen palveluissa (MaaS).

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

Liikenteenohjaus on tiedon hyödyntämistä turvallisen ja luotettavan liikkumisen takaamiseksi ja siten oleellinen osa älykästä liikennettä ja tietoyhteiskunnan toteutumista. Tehokkaalla liikenteenohjauksella on keskeinen yhteiskunnallinen merkitys ihmisten liikkumisen sekä elinkeinoelämän tarvitsemien kuljetusten sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamisessa sekä liikenteen turvaamisessa normaaliolojen häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa. Turvallisella ja sujuvalla liikenteellä on huomattava kansantaloudellinen merkitys.

Hallitus on sitoutunut kehittämään suomalaista liikennejärjestelmää, jotta se palvelisi entistä paremmin kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeita tuottaen kasvavaa lisäarvoa ja hyötyjä koko yhteiskunnan mittakaavassa. Samalla liikennejärjestelmää halutaan kehittää suuntaan, joka luo edellytykset hyödyntää digitalisaation, liikenteen älykkään automaation ja palveluistumisen luomia mahdollisuuksia. Suomella on vahvaa osaamista sekä hyvät edellytykset digitaalisten liikenteen palvelujen ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja vientiin.

Hankkeessa Liikenneviraston vastuulla oleva meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminta sekä näihin keskeisesti liittyvät suunnittelu-, tuki- ja hankintatoiminta sekä tietojärjestelmät ja -infrastruktuuri yhtiöitettäisiin virastosta valtion osakeyhtiöksi. Tarkoituksena on luoda liikenteen ohjauksen ja hallinnan yhtenäinen omistus- ja hallintamalli. Uusi perustettava valtion täysin omistama erityistehtäväyhtiö tarjoaisi erityistehtävänsä mukaisia yhteiskunnan ja elinkeinoelämän toiminnan sekä kuljetusten turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta välttämättömiä liikenteen hallinnan ja ohjauksen palveluja, aivan kuten Liikennevirasto tälläkin hetkellä tarjoaa, suoraan tai välillisesti toisille yrityksille kuten varustamoille, rautatieliikenteen harjoittajille, tieliikenteen hoitourakoitsijoille, kuljetusyrityksille ja joukkoliikenneyrityksille, liikenneverkon korjaus- ja rakennustehtäviä hoitaville yrityksille sekä julkisille toimijoille ja toimivaltaisille viranomaisille, kuten liikennehallinnon virastoille, Puolustusvoimille, Rajavartiolaitokselle, pelastusviranomaisille ja poliisille. Tavoitteena on perustaa vahva, investointikykyinen, kustannustehokkaasti toimiva ja maltillisesti voittoa tuottava valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, joka palveluita kehittäessään tekee tiivistä yhteistyötä liikenteen ekosysteemin kanssa pyrkien näin edistämään koko liikennejärjestelmän kehittymistä, sekä kasvattamaan liikenteen kokonaismarkkinaa. Tavoitteena ei ole kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa vaan kasvattaa liikenteen kokonaismarkkinan kasvua. Näin voidaan edistää yksityisten toimijoiden mahdollisuuksia kasvattaa liiketoimintaansa kotimaassa ja ulkomailla. Tämä onnistuu esimerkiksi avaamalla tiedon lisäksi yhtiön kehitysportfoliota, sekä tekemällä innovatiivisia hankintoja uusien tuotteiden ja niistä saatavien referenssien mahdollistamiseksi.

#### **Liikenteen digitaalinen murros**

Digitalisaatio, automaatio sekä tiedon ja keinoälyn hyödyntäminen mullistavat monella tapaa ihmisten ja tavaroiden liikkumista. Liikenteen älykkään automaation lisääntyminen tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia niin ihmisten kuin tavaroiden liikkumisen sujuvoittamiseen ja tehostamiseen sekä liikenteen turvallisuuden parantamiseen. Uuden ajan liikennepolitiikassa liikenne

muuttuu kokonaisvaltaiseksi palveluksi, jossa keskitytään käyttäjälähtöisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen. Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden on kyettävä reagoimaan elinkeinoelämän ja ihmisten tarpeiden muutoksiin nopeasti ja tehokkaasti. Reagoinnissa korostuu asiakastarpeen ymmärtäminen sekä reaaliaikainen tilan seuranta ja systemaattinen ennakointi.

Teknologinen kehitys on merkittävin liikennejärjestelmää mullistavista tekijöistä. Digitalisaation, automaation ja robotiikan älykkäät sovellutukset tehostavat ja muuttavat liikennettä ja kuljetuksia tavalla, jota ei ole aiemmin nähty. Samalla fyysinen liikkuminen täydentyy yhä enemmän verkossa tarjottavilla, sähköisillä palveluilla. Tietomäärän ja sen käsittelykapasiteetin räjähtävä kasvu sekä tiedon avoimuus mahdollistavat yhä älykkäämpien ratkaisujen hyödyntämisen liikenteessä ja logistiikassa sekä uudenlaisten palvelujen ja liiketoimintamallien kehittämisen. Liikenne muuttuu yhä enemmän tieto-ohjautuvaksi. Kulkuvälineet ja matkustajat käyttävät ja tuottavat reaaliaikaista tietoa esimerkiksi liikenteen tilasta, kulkuvälineiden tai pysäköintipaikkojen sijainnista sekä palvelukokemuksistaan. Kytkeytyneessä liikennejärjestelmässä kulkuvälineet ovat yhteydessä paitsi keskenään myös esimerkiksi liikenteen ohjauksjärjestelmiin. Tällainen vuorovaikutteinen järjestelmä parantaa liikenneturvallisuutta, edistää liikkuvuutta ja vähentää päästöjä liikenteen optimoinnin myötä.

### **Yhtiöittämisellä vastataan liikenteen digitaaliseen murrokseen ja parannetaan edellytyksiä tiedon hyödyntämiselle**

Tässä nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Jotta monimuotoisiin ja muuttuviin tulevaisuuden haasteisiin pystytään vastaamaan, julkisen hallinnon tulee pystyä lisäämään strategista ketteryyttä sekä uudistamaan toimintarakenteitaan ja -mallejaan, jotta digitalisoituvan ja automatisoituvan liikenteen ekosysteemien synnylle ja kehitykselle olisi parhaat mahdolliset edellytykset.

Nyt toteutettavalla Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan ja vastataan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin. Samalla selkeytetään toimintaan liittyviä viranomaistehtäviä sekä edesautetaan liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena. Tiedon laajemmalla hyödynnettävyydellä luodaan edellytyksiä uuden liiketoiminnan syntymiselle, joka vuorostaan edistäisi kasvua ja hyvinvointia laajemmin koko yhteiskunnan mittakaavassa. Yhtiöittämisellä luodaan myös edellytykset operatiivisen liikenteenhallinnan palvelujen asiakaslähtöisyyden parantamiselle.

Osa liikenteen ohjaustoiminnoista hoidetaan jo nykyään yritystoimintana, mutta Liikennevirastossa on edelleen varsin laajasti liikenteen ohjaustoimintaan liittyviä tehtäviä. Liiketalousperusteinen toimintamalli tarjoaa nykymallia paremmat edellytykset liikenteenohjauksjärjestelmien kehittämiseen sekä investointien tehokkaammalle kohdentamiselle. Samalla olisi mahdollista purkaa operatiiviseen liikenteenhallintaan liittyviä liikennemuotokohtaisia, osittain päällekkäisiä toimintoja.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen sekä niihin keskeisesti liittyvien tietojärjestelmien ja -infrastruktuurin uudella liiketalousperusteisella toimintamallilla tehostetaan liikennejärjestelmätasoisista liikenteenhallintaa sekä yhtenäistetään liikenteenohjaus- ja hallintatoimia sekä luodaan edellytykset hakea laajemmin synergioita eri liikennemuotojen välillä. Liikenteenohjauksen järjestelmiä ja toimintoja keskittämällä ja yhtenäistämällä kyetään myös parantamaan liikenteenohjauksen ja -hallinnan toimintavarmuutta, riskienhallintaa ja varmistamaan tehokas ja korkeatasoinen tietoturva sekä lisäämään edellytyksiä liikenneturvallisuuden kehittämiseen liikenteen digitalisaation ja automaation edetessä.

Liikenteen digitaalisen murroksen käynnistämä evoluutio tulee johtamaan tilanteeseen, jossa nykyisestä liikenteen väyläkeskeisistä toimintamalleista siirrytään kohti koko liikennejärjestelmän kattavaa ekosysteemimallia. Liikenteen ekosysteemimallissa liikenteentoimijat tekevät yhteistyötä liikennejärjestelmätasolla yli eri liikennemuotojen hyödyntäen yhteisessä arvoverkossaan kyvykkyyksiä ja voimavaroja tuotteiden tai palvelujen asiakasarvon kasvattamiseksi ja uusien innovaatioiden kehittämiseksi.

Teknologian tutkimuskeskus (VTT) on tulevaisuuden liiketoiminnan vaatimuksia koskevassa selvityksessään, ”*Ekosysteemit ja verkostojen parviäly*”, todennut että teollisella aikakaudella kehitetyt liiketoiminnan johtamisen ajattelutavat, menetelmät ja välineet ovat tehottomia tietoon perustuvassa tulevaisuuden liiketoimintaympäristössä. Dynaamisesti verkottuvan liiketoiminnan aikana hierarkkisista ja pysyvistä yritys rakenteista on tehokkuusratkaisun sijaan muodostumassa ongelma, johon pitää löytää uusia ratkaisuja.

Ekosysteemiajattelun perustana on kehityssuunta, jossa yritykset eivät enää edusta vain yhtä toimialaa, ja tuotteiden sekä palveluiden tuotantoketjuissa tarvittava osaaminen on yhä laajemmalle hajautunut tai jopa pirstaloitunut. Tulevaisuuden ekosysteeminen liiketoiminta eroaa nykyisistä liiketoimintaverkostoista nimenomaan toiminnan systeemisyyden osalta. Toimijoiden välisessä yhteistoiminnassa syntyvien riippuvuuksien ja vuorovaikutuksen ymmärtäminen on sen avain. Tulevaisuuden liiketoimintaverkostoissa nykyisten sekä uusien tuotteiden ja palvelujen yhteiskehittäminen organisoituu dynaamisesti, asiakastarpeiden mukaan muodostuvissa verkostoissa usealla tasolla ja monimuotoisena. Toimijat luovat keskinäisiin yhteistyösuhteisiin ja vuorovaikutukseen perustuvia, ydintoimintoja ja osaamista yhdistäviä arvoverkostoja, jotka tuottavat arvoa loppuasiakkaille. Näissä arvoverkostoissa korostuvat toiminnan tavoitteellisuus, vuorovaikutuksen monimuotoisuus sekä tarve toiminnan tehokkaaseen hallintaan. Ekosysteemien rakentuminen ja uusien markkinoiden syntyminen edellyttävät näin ollen ennen kaikkea ymmärrystä uudenlaisesta arvomuodostumisen luonteesta. Perinteinen toimitus- ja arvoketjuajattelu korvautuu systeemillä ajattelulla.

Perinteinen yrityskeskeinen käsitys liiketoimintaverkostoista on korostanut tehokasta työnjakoa toimijoiden kesken, joka on toiminut myös perusteena liikennesektorilla käytössä olleille väyläkeskeisille toimintamalleille, kun taas ekosysteemisen liiketoiminnan lähtökohta on tarve tehdä yhteistyötä. Ekosysteemissä yhdessä luoduilla innovatiivisilla alustatalouden ratkaisuilla mahdollistetaan uusien palveluiden sekä tiedon hallintaan ja käsittelyyn liittyvien uusien teknikkoiden hyödyntäminen ja kehittäminen. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita lohkoketjuteknologia, jonka yleisiä hyödyntämiskohteita löytyy niin palveluiden järjestämisessä, tiedon hallinnassa ja säilyttämisessä kuin tietoturvassa. Liikenteessä sovellusaloja ovat muun muassa logistiikka ja erilaiset liikkumispalvelut. Lohkoketjuteknologiaa sovelletaan hajautetuissa tietoverkoissa, ja sen avulla voidaan säilyttää tiedon luottamuksellisuus, koskemattomuus ja läpinäkyvyys ilman keskitettyjä hallintajärjestelmiä. Lohkoketjusovellukset rakentuvat olemassa olevan digitaalisen datan sekä tieto- ja viestintäinfrastruktuurin päälle, mikä alentaa kokeilemisen kustannuksia ja mahdollistaa uusien käyttötapojen nopean evoluution.

Tähän kehityssuuntaan liittyvät keskeisesti myös digitaaliset alustat ja alustatalous, jotka nähdään merkittävinä käynnissä olevassa murroksena. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarjan 19/2016 selvityksessä, ”*Onko Suomi jäämässä alustatalouden junasta*”, todetaan, että julkisen vallan ensisijaisena tehtävänä on edistää digitaalisten alustojen syntymistä sekä raivata esteitä niiden tieltä osallistumalla aktiivisesti alustojen kehittämiseen sekä avaamalla niiden käyttöön dataa. Pyrkimyksenä on avata yrityksille mahdollisuus synnyttää digitaalisten alustojen päälle uutta datapohjaista palveluliiketoimintaa. Liiketoiminnan painopiste tulee siirtymään positiivisen asiakaskokemuksen varmistamiseen, kun yritykset pääsevät reaaliajassa kiinni tuotteidensa ja palveluidensa käyttöön asiakkaan ympäristössä.

Alustat luovat potentiaalia uudella tavalla arvonluonnille, joka kuitenkin realisoituu vasta uusien palvelujen kautta. Tarvitaan palveluita, jotka yhdistävät, analysoivat ja tulkitsevat alustojen kautta kulkevaa tietoa. Uudella tavalla palveluiden tuottamisen kannalta kriittisintä on se, miten uutta teknologiaa hyödynnetään ihmisten ja yritysten tarpeiden täyttämiseen. Alustatalouden liiketoiminta rakentuu aidosti asiakaslähtöisen ja aiempaa laajemmin systeemisen arvonluonnin, eli ekosysteemiajatteluun perustuvan toimintamallin varaan perinteisen arvoketjuajattelun sijaan. Onnistuessaan alustat voivat synnyttää täysin uusia markkinoita ja tätä kautta niillä on merkittäviä taloudellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia. Valtioneuvosto on arvioinut palvelualustat ja digitaaliset palveluekosysteemit Suomen kannalta tärkeiksi kilpailutekijöiksi, joiden kehitystä on tuettava aktiivisin toimin.

Suomi on ollut edelläkävijä digitaalisten mobiilipalveluiden kehittäjänä ja soveltajana. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan arvion mukaan, viimeisen kymmenen vuoden aikana tämä innovaattorin rooli on kuitenkin menetetty. Uudet datavetoiset liiketoimintamallit ovat muuttaneet kilpailuasetelmia pysyvästi, emmekä ole pystyneet uudistamaan ajatteluamme, toiminnan rakenteita ja toimintatapojamme riittävän nopeasti. Tiedolla johtaminen on tullut yhdeksi keskeiseksi kilpailutekijäksi, jolla luodaan asiakkaalle uutta arvoa, ja joka ravistelee perinteisiä toimialarajoja, mukaan lukien liikenteen väyläkeskeisten ja liikennemuotokohtaisten toimintamallien perinteiset rajat. Digitaalisista palveluekosysteemeistä ja alustoista voi tulla Suomelle keskeinen kilpailutekijä globaaleilla markkinoilla. Osaamista ja teknologiaa Suomesta ei puutu. Keskeisenä haasteena nykyisessä tilanteessa on kehittää kyvykkyyttä soveltaa uusia teknologioita, murtaa perinteisiä toiminnan rakenteita sekä johtaa murrosta johdonmukaisesti kohti uudenlaista maailmaa. Tarvitaan rohkeutta tehdä tarvittavat ratkaisut, jotta Suomi voi kiertää kiinni muiden kehityksessä saavuttaman etumatkan ja ottaa jälleen paikkansa edelläkävijöiden joukossa

Nyt esitetty liikenteenohjauksesta vastaavan valtion erityistehtävayhtiön perustaminen tukee digitaalisen liikenteen myötä syntyvien ekosysteemien kehitystä, kun yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi. Yhtiöstä halutaan luoda vahva yhteistyökumppani liikennealan yrityksille, joiden välille muodostuvien pitkäjänteisten yhteistyömallien ja tavoitteiden kautta olisi mahdollista vahvistaa kansainvälisesti kilpailukykyisten, yritysveltoisten liiketoiminta-ekosysteemien kehittymistä Suomeen, jotka tähtäävät kansainväliseen kasvuun. Tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kyettäisiin kasvattamaan liikenteen kokonaismarkkinaa koko toimialaa hyödyttävällä tavalla. Tavoitteena on saada aikaan vahva, myönteinen kehitystrendi, joka entisestään vahvistaisi suomalaisen digitaalisen ja automaattisen liikenteen ekosysteemin kasvua sekä liikennealan yritysten toimintaedellytyksiä.

Perustettavasta yhtiöstä halutaan luoda vahva palveluntuottaja, jolla on kyky investoida ja kehittää omaa toimintaansa, ja joka oman toimintansa kautta luo uusia mahdollisuuksia liikenteen ekosysteemin arvoverkoston toimijoille rakentaa suomalaista digitalisaatioon ja automaatioon perustuvaa uuden ajan liikennejärjestelmää tiiviissä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Olenaisista on kuitenkin huomioida, että liikenteenohjausyhtiön perustaminen ei suoraan ole ratkaisu kasvuympäristön rakentamiseen vaan edelleen keskiössä on eri toimijoiden välinen sujuva yhteistyö. Tietoyhteiskunta tarvitsee kehittyäkseen uusia toimintamalleja ja Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittäminen kannalta keskeinen onnistumisen mittari tietonäkökulmasta on se, miten hyvin uusi malli tukee tiedon hyödyntämistä elinkeinoelämän tarpeisiin ja edistää digitaalisen kasvuympäristön kehittymistä.

Tieto on ekosysteemin kriittinen tuotannontekijä ja tulevaisuuden menestyksen avain. Tietoa syntyy ympäristössämme jatkuvasti ja kiihtyvällä tahdilla. Tieto itsessään ei kuitenkaan tuo räjähdysmäistä elinkeinoelämän kasvua, vaan sille täytyy tuoda merkitys ja se täytyy saattaa keskeisten tarvitsijoiden saataville oikeassa muodossa ja oikeaan aikaan. Tähän tarvitaan niin toimintaympäristön mahdollistavuutta kuin teknologisia toteutusmalleja.

Tiedon avulla luodaan uutta liiketoimintaa sekä mahdollistetaan liikenteen uudet palvelut. Tieto, tiedon saatavuus sekä mahdollisuudet tiedon laaja-alaiseen hyödyntämiseen määrittävät tulevaisuudessa koko liikennejärjestelmän toimivuuden. Tiedon keruun, hallinnan, jakamisen, kaupallistamisen ja hyödyntämisen periaatteiden ratkaiseminen on ekosysteemin keskeinen tehtävä. Digitalisoituva ympäristö synnyttää useita erilaisia tiedon ekosysteemejä sekä alustarakaisuja. Oleellista on, että ekosysteemeissä tiedot toimivat keskenään yhteen ja ovat eri tahojen käytettävissä. Julkisen sektorin roolina on erityisesti kasvu ympäristön mahdollistaminen sekä keskeisten, julkisten tietovarantojen avaaminen. Tätä kehitystä valtion liikenteenohjausyhtiön perustamisella pyritään nimenomaan edistämään. Avoimen datan osalta Suomi onkin jo kansainvälisesti verrattuna edistyksellinen ja myös palveluiden kehittämisen osalta tämä on mahdollista – sujuvan yhteistyön kautta.

Yhtiöittämisellä tavoitellaan uutta kasvua liikennemarkkinaa. Liikenteen ohjaustoimintojen liiketalousperusteinen toimintamalli tarjoaa huomattavasti ketterämmän tavan, sekä hallinnollisesti että taloudellisesti, saada aikaan kasvua markkinoilla kuin virastoperusteinen toimintamalli. Virastoperusteisessa toimintamallissa erityisinä haasteina ovat muun muassa budjettilainsäädännön asettamat rajoitteet taloudellisten resurssien käytölle ja pitkäjänteiselle suunnittelulle. Nopeasti muuttuva toimintaympäristö edellyttää ketterää reagointikykyä toiminnan kehittämiseen ja uusien innovaatioiden ja palveluiden synnyttämiseen, mihin liiketalousperusteinen toimintamalli kykenee vastaamaan tarkoituksenmukaisemmin.

Yhtiö pystyy myös helpommin luomaan uusia yhteistyökumppanuuksia liikennealan yritysten kanssa ja muodostaa näin pitkäjänteisiä yhteistyömalleja, joiden kautta on mahdollista vahvistaa kansainvälisesti kilpailukykyisten liiketoimintaekosysteemien kehittymistä Suomeen. Tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kyettäisiin kasvattamaan kokonaismarkkinaa, josta kasvun myötä riittäisi enemmän jaettavaa kaikille. Hallintovirastona tällainen toiminta on käytännössä melkein mahdotonta. Yhtiöittäminen kytkeytyy vahvasti työ- ja elinkeinoministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden toimijoiden yhdessä käynnistämään liikennealan kansalliseen kasvuohjelmaan 2018-2022, jonka mukaisia tavoitteita nyt esitettävä liikenteenohjauksesta vastaavan valtion kokonaan omistaman erityistehtäväyhtiön perustaminen tukee täysimääräisesti. Liikenteen kasvuohjelman puitteissa pyritään kaikkien eri osapuolten kesken vahvistamaan julkisen sektorin mahdollistavaa roolia yritysten kasvun edistämässä ja luottamuksen rakentamisessa. Perustettavaksi esitetty liikenteenohjauksesta vastaava valtion erityistehtäväyhtiö olisi tarkoitus sitouttaa tiiviisti kasvuohjelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin hakien aktiivisesti kumppanuuksia, joiden kautta markkinaehtoisten tuotteiden ja palvelujen kehitystä olisi mahdollista vauhdittaa.

### **Tehokas poikkihallinnollinen viranomaisyhteistyö toiminnan kulmakivenä nyt ja tulevaisuudessa**

Hankkeen yhtenä keskeisenä tavoitteena on turvata liikenteen ohjaustoimintaan liittyvän poikkihallinnollisen yhteistyön, kuten merellisten toimijoiden (METO), tieliikenteen toimijoiden (TiTo) ja meripelastusviranomaisten yhteistyön, häiriötön jatkuminen toimintojen yhtiöittämisestä riippumatta, sekä varmistaa edellytykset yhteistyön kehittämiseksi ja toiminnan tehostamiseksi myös tulevaisuudessa.

Meriliikenteen teknistä valvontaa ja tietoliikennejärjestelmiä koskevan yhteistyön kautta on kyetty tuottamaan merkittäviä kustannussäästöjä kaikille yhteistyössä mukana oleville toimijoille. Myös osittain tehdyt yhteishankinnat merivalvonta, -pelastus ja liikenteenohjausjärjestelmien sekä niiden sensoreiden osalta ovat luoneet säästöjä. Tätä samaa kehitystä on tarkoitus jatkaa myös tulevaisuudessa.

METO-yhteistyössä ovat mukana Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto. TiTo-yhteistyössä mukana ovat Liikennevirasto, Poliisihallitus, sisäministeriön pelastusosasto, Häätäkeskuslaitos, Liikenteen turvallisuusvirasto, Ilmatieteen laitos ja Viestintävirasto. Yhtiöittämisen jälkeen METO- ja TiTo-yhteistyössä jatkaisivat kaikki nykyiset viranomaistahot, ja perustettava osakeyhtiö osallistuisi siihen viranomaisten määrittelemällä tavalla palveluntarjoajan roolissa.

Esityksen tavoitteena on, etteivät viranomaisten käyttämien liikenteenohjaus- ja tietopalveluiden kustannukset tai METO-yhteistyön kustannukset yhtiöittämisen seurauksena nouse. Merialueiden valvonnan kannalta ovat oleellisia erityisesti meritilannekuvan muodostamiseen liittyvän tiedon tuottamiseen ja jakamiseen kohdistuvat vaikutukset. Tavoitteena on, että nykytoiminta, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuu samanlaisena myös yhtiöittämisen jälkeen. Tarkoituksena on, että jatkossa Liikennevirasto liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana maksaisi nykyisen Liikenneviraston kustantaman muiden viranomaisten tarvitseman palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoimintansa nykytason mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta.

Alusliikennepalvelu (VTS-palvelu) on tällä hetkellä valtionaluksille ilmaista. Valtionalukset eivät ole velvollisia osallistumaan VTS-palveluun mutta METO-yhteistyössä on sovittu meritilannekuvan hallitsemiseksi yhteisistä menettelytavoista ilmoitusten tekemisestä ja VTS-palveluun osallistumisesta. Tämä sama tilanne säilyisi jatkossakin.

Varsinainen kustannusten muodostuminen kohdistuu tiedon kokoamiseen, käsittelyyn ja jakamiseen sekä niihin liittyvien parannusten edellyttämien investointien rahoittamiseen. Kustannusten hallitsemiseksi laadittaisiin sopimukset yhteistyöstä, jotka perustuvat palveluntuottajan velvollisuuteen tuottaa ja luovuttaa tietoa viranomaisille sekä oikeuteen saada tietoa viranomaisilta.

Yhtiön oikeudesta saada viranomaiselta salassa pidettävää tietoa ja käyttää sitä järjestelmissään säädettäisiin liikenteen palveluista annettavassa laissa (320/2017). Yhtiön käsitellessä viranomaisen salassa pidettävää tietoa voisi tietoa luovuttava viranomainen edellyttää turvallisuusselvityslain (726/2014) mukaista yritysturvallisuusselvitystä ja salassa pidettävän tietojen käsitelijöiltä henkilöturvallisuusselvitystä. Viranomainen voi myös asettaa muita erityisiä hallinnollisia, teknisiä, rakenteellisia tai toiminnallisia vaatimuksia yhtiölle sen käsitellessä viranomaisen salassa pidettävää tietoa.

Kaikissa kulkumuodoissa noudatettaisiin myös jatkossa nykyisiä periaatteita normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin varautumisen kustannusten jaossa. Erityistehtäväyhtiö vastaisi itse sille säädetyistä lakisääteisistä valmiustehtävistä aiheutuvista kustannuksista sekä yritysturvallisuusselvitykseen valmistautumisen kustannuksista. Tämän lakisääteisen varautumisen lisäksi tehtävien erityisten toimenpiteiden kustannuksista vastaisivat viranomaiset nykytilin mukaisesti.

Muussa viranomaisten ja liikenteenohjausyhtiön välisessä yhteistyössä noudatettaisiin olemassa olevia yhteistyö- ja kustannusjakoperiaatteita. Nykyinen hyvä viranomaisyhteistyö jatkuisi

myös tulevaisuudessa viranomaisten välisenä. Yhtiöllä olisi tässä viranomaisten välisessä yhteistyössä palveluntarjoajan rooli. Tämä koskee muun muassa TiTo-yhteistyötä, meripelastus-yhteistyötä, rautatieliikenteen viranomaisyhteistyötä ja muuta vakiintunutta viranomaisyhteistyötä. Myös satamien kanssa tehtyä yhteistyötä jatkettaisiin ja asianomaiset sopimukset päivitetäisiin vuoden 2018 aikana. TiTo-yhteistyöllä pyrittäisiin varmistamaan asiakkaille sekä teiden ja katujen käyttäjille nykyisen kaltainen liikenteenohjauksen ja –hallinnan kokonaispalvelu. Samoin saatava ja kerättävä tieto varmistetaan tällä yhteistyöllä myös jatkossa siten, että se on koko matkaketjun osalta hyödynnettävissä ja käytössä.

Liikenneympäristön ja eri viranomaisten toimintaa tukevien kokonaisuuksien jatkuva kehittäminen on tärkeä osa-alue liikenneturvallisuuden parantamisessa, onnettomuuksien ennalta ehkäisemisessä sekä liikenteensujuvuuden parantamisessa. Liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kehittämiseksi tulee jatkossakin varmistaa riittävällä tavalla, että näiden parissa työskentelevien tahojen havainnot otettaisiin huomioon liikenneympäristön ja toiminnan kehittämisessä.

Turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavat ratkaisut aiheuttavat pääsääntöisesti kustannuksia. On kuitenkin huomioitava, että liikenneonnettomuuksista aiheutuu merkittävät yhteiskunnalliset kustannukset, jolloin laajemmassa kokonaisuudessa panostukset turvallisuuteen voidaan nähdä järkevinä investointeina.

Kustannusten osalta uudistuksen lähtökohtiin on kirjattu, että viranomaisten kustannukset eivät saa nykymuotoisen toiminnan osalta kasvaa yhtiöittämisen seurauksena. Tämä on hyvä lähtökohta, joskin viranomaisten tarpeet saattavat tulevaisuudessa muuttua. Etenkin tiedon yhteiskäytössä on tunnistettu runsaasti mahdollisuuksia. Näin ollen tulevaisuuden toiminnassa on keskeistä huomioida, että liikenneympäristön investointipäätöksiä valmisteltaessa tulisi eri viranomaisille aiheutuvia kustannuksia arvioida myös siten, että toteutettavat ratkaisumallit olisivat kokonaisuutena järkeviä ja toteutettavissa mahdollisimman pienillä kokonaiskustannuksilla. Tämä on ollut nykyisenä toimintamallina TiTo-yhteistyön osalta.

### **Toteuttamisvaihtoehdot**

Liikenneviraston nykyisten liikenteenohjaus- ja hallintatehtävien kehittämisessä on valmistelussa tarkasteltu kolmea eri toteuttamisvaihtoehtoa:

**Ensimmäinen vaihtoehto:** Jatketaan toimintojen kehittämistä nykyisessä virastomuodossa.

**Toinen vaihtoehto:** Yhtiöitetään liikenteenohjauksen operatiivinen päivystystyö tilaaja-tuottaja mallilla ostopalveluksi, mutta liikenteen ohjaukseen ja -hallintaan liittyvä käyttöomaisuus ja toiminnan kehittäminen säilyvät viraston tehtävänä, niin sanottu nykyinen Finrail-malli.

**Kolmas vaihtoehto:** Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden koko toiminnallinen kokonaisuus käyttöomaisuuksineen yhtiöitetään omaksi valtion kokonaan omistamaksi erityistehtävayhtiöksi. Viraston ja valtion erityistehtävayhtiön välillä olisi strategiseen kumppanuuteen perustuva palveluhankintasopimus.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä tavoitellaan kehittyneitä liikennejärjestelmää, joka luo paremmat edellytykset hyödyntää digitalisaation, liikenteen älykkään automaation ja palveluistumisen luomia mahdollisuuksia. Uudistuksella valmistaudutaan tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin.



Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tehtäväkokonaisuuksien yhtiöittämisellä tavoitellaan liikennealan sääntelyn sujuvoittamista, viranomaistehtävien selkeyttämistä, liikenteenohjauksessa kerättävän tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä yhteiskunnassa sekä uuden liiketoiminnan edistämistä. Nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Julkisen hallinnon tulee pystyä lisäämään strategista ketteryyttä ja edelleen vähentämään pirstoutumista sekä siiloutumista. Olennaista on myös jatkoa eri toimijoiden välinen sujuva yhteistyö. Hankkeen yhtenä keskeisenä tavoitteena on turvata liikenteen ohjaustoimintaan liittyvä viranomaisten välinen yhteistyö.

Tavoitteena on liikenteenohjaus- ja hallintatoiminnan taloudellisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantaminen. Liikenteenohjauskeskusten johtamisen sekä projektienhallinnan osalta tavoitellaan selkeitä kustannussynergioita niin toiminnan kuin kohdennettujen järjestelmäinvestointien ja teknologian hyödyntämisen kautta. Esityksen yksittäisiä tavoitteita on, etteivät viranomaisten käyttämien liikenteenohjaus- ja tietopalveluiden kustannukset tai METO-yhteistyön kustannukset yhtiöittämisen seurauksena nouse.

Tavoitteiden saavuttamista on arvioitu myös muiden toteuttamisvaihtoehtojen näkökulmasta.

**Ensimmäisessä vaihtoehdossa** liikenteenohjaus- ja hallintatoiminnot sijoitettaisiin nyky muodossaan Liikennevirastoon. Tämän vaihtoehdon vahvuutena olisi se, että kokonaisuus säilyisi pitkälti nykyisenkaltaisena toimivana kokonaisuutena, joten siirtymävaihetta ei käytännössä olisi. Tämän toteuttamisvaihtoehdon heikkoutena olisi se, että virkatyönä tuotettuihin palveluihin ei muodostu luonnollista kannustinta tuotannolliseen tehokkuuteen tai asiakaslähtöisyyteen. Virastoilla on myös heikompi mahdollisuus reagoida ulkoisiin muutoksiin ja tyypillisesti uusia teknologioita otetaan käyttöön hitaammin kuin yrityksissä. Nykyään rautatieliikenteenohjauksen kilpailutus ei ole toiminut ja pelkän tuntityön tilaaminen ilman toiminnan kehittämiskannustinta on tehotonta. Lisäksi liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyvät toiminnot ovat jo nykyisellään hajallaan viraston sisällä useassa eri yksikössä, jolloin kokonaisosaaminen heikentyy. Uhkana on myös, että henkilöstömäärän vähentyessä ja toimintaympäristön muuttuessa nopeasti liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyvä osaaminen heikkenee. Tällöin toiminnan kehittämiseen ei välttämättä löydy ketteryyttä tai kannustinta eikä tietoaineistoja hyödynnettäisi täysimääräisesti asiakkaiden ja yhteiskunnan eri tarpeisiin. Uhkana tällöin on, että uusia tietopalveluja ja sovelluksia jäisi syntymättä.

**Toisena vaihtoehtona** voidaan tarkastella tilannetta, jossa yhtiöitettäisiin liikenteenohjauksen operatiivinen päivystystyö tilaaja-tuottaja mallilla ostopalveluksi, mutta liikenteen ohjaukseen ja -hallintaan liittyvä käyttöomaisuus ja toiminnan kehittäminen säilyvät viraston tehtävänä. Tämä malli vastaa nykyistä rautatieliikenteenohjauspalvelua, jossa Liikennevirasto tilaa Finrail Oy:ltä pelkän operatiivisen rautatieliikenteenohjauksen. Tällöin Liikennevirasto tilaisi liikenteenohjaustoimintojen operatiivisen liikennekeskustyön perustettavalta liikenteenohjausyhtiöltä. Toimintoon liittyvä käyttöomaisuus ja sekä liikenteenohjauspalvelujen että liikenteen hallintapalvelujen kehittäminen ja tuottaminen olisi edelleen viraston vastuulla ostopalveluna pääosin. Tämän mallin vahvuutena olisi se, että nykyisen liikenteenohjaukseen liittyvän viranomaistoiminnan järjestäminen jatkossakin olisi luontevaa virastossa. Myös investoinnit pysyvät viranomaisen hallinnassa, jolloin ne voitaisiin suunnitella osana väylämäärärahoja. Tällä toteuttamisvaihtoehdolla myös varmistettaisiin palvelujen tuottamisen jatkuvuus nykyisen kaltaisena. Tämän mallin heikkoutena on se, että liikenteenohjauksen operatiivinen osaaminen eriytyisi kokonaan liikenteenohjauksen palvelu- ja järjestelmähallinnasta sekä tähän liittyvästä kehitystyöstä. Tällöin nykyiset toimivat kokonaisuudet heikkenisivät edelleen, kun päivittäinen työ ja toiminnan kehittäminen sekä toimintaympäristön muutoksiin vastaaminen hajotettaisiin useammaksi osakokonaisuudeksi. Toiminnan kokonaistehokkuus kärsisi jopa edellä mainittua ensimmäistä vaihtoehtoakin enemmän. Uhkana olisi myös, että osa nykyisestä liikenteenohjauksen

henkilöstöstä ei haluaisi siirtyä yhtiöön, jolloin osaavasta henkilöstöstä voisi olla pulaa, koska erityisosaajien joukko olisi pieni. Lisäksi yhtiöllä ei olisi välttämättä yhtä laajaa mahdollisuutta päästä käsiksi tarvittaviin tietoaineistoihin kuin viranomaisilla. Nykyinen viranomaisyhteistyö muuttuisi monimutkaisemmaksi tai osin jopa päällekkäiseksi yhtiön ja viranomaisten välillä.

Nyt valitussa **kolmannessa vaihtoehdossa** yhtiöitettäisiin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen koko toiminnallinen kokonaisuus käyttöomaisuudeksi. Toiminta perustuisi viraston ja valtion kokonaan omistaman erityistehtävayhtiön väliseen strategiseen kumppanuuteen. Liikennevirasto tekisi palveluhankintasopimuksen yhtiön kanssa ja hankkisi yhtiöltä liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut kokonaispalveluna sovittuun palvelutasoon. Investoinnit ja päivittäisen palvelun sekä palvelun kehittämisen tekisi yhtiö ja ne olisivat osa kokonaispalvelun hintaa. Tämän mallin toteutuksen edellytyksenä on, että tietovastuuseen liittyvistä toiminnoista säädetään lailla. Lisäksi nykyisten viranomaistoimintojen järjestäminen edellyttää lainsäädännön päivittämistä. Strategiseen kumppanuuteen liittyvä hankintamalli voi myös olla haasteellinen. Tiedon hyödyntäminen muihin tarkoituksiin voi heikentyä, jos yhtiö ei tarjoa sitä avoimesti. Uhkana on myös se, ettei osa nykyisestä liikenteenohjauksen henkilöstöstä halua siirtyä yhtiöön, jolloin osaavasta henkilöstöstä voi olla pulaa, koska erityisosaajien joukko on pieni. Yhtiöllä ei välttämättä ilman lainsäädännöllistä tukea ole yhtä laajaa mahdollisuutta päästä käsiksi tarvittaviin tietoaineistoihin kuin viranomaisilla.

Tämän vaihtoehdon vahvuutena on toiminnan keskittyminen, mikä mahdollistaisi siihen liittyvän osaamisen ylläpitämisen ja jalostamisen. Vaihtoehto myös vähentäisi hallinnollisia kuluja viranomaisessa ja yrityksissä. Yrityspuolen rekrytointikäytännöt mahdollistavat henkilöstöresurssien joustavan hyödyntämisen ja toiminnan kehittäminen ja uudet investoinnit ovat mahdollisia oman pääoman turvin ja toiminnan kokonaisuuden siirtyessä. Laajojen tietoaineistojen hallinta mahdollistaisi tietojen tehokkaan hyödyntämisen uudenslaisiin tarpeisiin ja tuotteisiin. Liikenteenhallintaprojektien sisältöä on mahdollista laajentaa uusilla tiedoilla, jos tiedoille on tunnistettavissa kysyntää. Tietojen tuottamisessa voitaisiin ottaa käyttöön uusia menetelmiä. Järjestelmien ja infran välinen linkkaarenhallinta paranisi ja mitatut ja jalostetut tiedot olisi mahdollista saattaa nopeammin muiden toimijoiden käyttöön.

Arvioinnissa päädyttiin kolmanteen vaihtoehtoon sen vahvuuksien ja mahdollisuuksien perusteella. Vaihtoehdon uhat ja haasteet on mahdollista hoitaa päivittämällä lainsäädäntöä, riittäväällä suunnittelulla ja riskienhallintatyöllä.

### **3.2 Keskeiset ehdotukset**

Tällä lailla yhtiöitettäisiin Liikennevirastossa hoidettavat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus- ja hallintatehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot itsenäiseksi, valtion kokonaan omistamaksi erityistehtävayhtiöksi 1.1.2019 alkaen.

Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjauspalvelut ja niihin liittyvät liikenteen hallinnan palvelut sekä toimintaan liittyvän tiedon kerääminen, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meriliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuusviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisäätöiden virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Yhtiön tehtävänä olisi myös kerätä ja avata tietoa, luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen.

Yhtiön toiminnan kautta pyritään edesauttamaan liikenteen digitalisaation ja automaation ympärille rakentuvien markkinoiden kehittymistä tavalla, joka palvelisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti Suomen elinkeinoelämän toimintaa, kuljetuksia ja kansalaisten liikkumista.

Liikenneviraston organisaatiosta siirtyisi erityistehtäväyhtiöön seuraavat meriliikenteen ohjauksen tehtävät ja käyttöomaisuus: meriliikenteen ohjausyksikön tehtävät, meriliikenteen kehittäminen -yksikön tehtäväkokonaisuudet, sekä yksikköjen tehtäviin liittyvät liikenteenohjauksen informaatio- ja ohjausjärjestelmät sekä näihin liittyvät ohjelmistot ja fyysinen infrastruktuuri. Liikenneviraston organisaatiosta siirtyisi lisäksi yhtiöön seuraavat rautatieliikenteen ohjauksen tehtävät ja käyttöomaisuus: Rautatieliikenteen ohjausyksikön tehtävät, osa rataverkon käyttö -yksikön kapasiteetinjakotehtävistä, rautatieliikenteen kehittäminen -yksikön liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyvät tehtävät sekä yksikköjen tehtäviin liittyvä ICT-infrastruktuuri, ohjaus- ja tietojärjestelmät, ohjelmistot sekä käyttökeskustoiminnot ja valvomotoiminnot. Lisäksi yhtiöön siirtyisi Liikennevirastosta seuraavat tieliikenteen ohjauksen tehtävät ja käyttöomaisuus: Tieliikenteen ohjausyksikön tehtävät, Tieliikenteen palvelut -yksikön tehtävät mukaan lukien tieliikenteen tekniset järjestelmät -ryhmän tehtäväkokonaisuus sekä yksikköjen tehtäviin liittyvä ICT-infrastruktuuri, liikenteen ohjauslaitteet, ohjaus- ja tietojärjestelmät, ohjelmistot sekä Liikenneviraston omistamat tietoliikenneyhteydet.

Perustettavan liikenteenohjausyhtiön liiketoiminta perustuisi strategiseen kumppanuuteen ja sen mukaisiin sopimuksiin liikenneväyläverkosta vastaavan Liikenneviraston kanssa. Turvallisuusviranomaisten liikenteenohjauspalveluihin käyttämien kustannusten taso ei nousisi nykytasosta. Yhtiö voisi kehittää ja tuottaa tulevaisuudessa uuden tyyppisiä liikenteenohjauksen ja -hallinnanpalveluja myös markkinaehtoisesti asiakastarpeiden pohjalta yhteistyössä muiden yritysten ja toimijoiden kanssa.

Operatiivisen liikenteenohjaustoiminnan laatu, luotettavuus, turvallisuus sekä häiriötön jatkuvuus turvattaisiin muutoksen aikana ja sen jälkeen. Liikenneviraston yhtiöitettävässä liikenteenohjaustoiminnassa 31.12.2018 työskentelevä henkilöstö siirtyisi tehtäviensä mukana perustettavan yhtiön palvelukseen 1.1.2019 alkaen työsuhteeseen liikkeenluovutuksen ehdoin. Perustettavan erityistehtäväyhtiön omistajaohjaus olisi liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla.

Uudesta meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaustoiminnasta vastaavasta valtion erityistehtäväyhtiöstä muodostettaisiin välittömästi perustamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään vuoden 2019 alkupuolella, yhdessä Air Navigation Services Finland Oy:n ja Finrail Oy:n kanssa uusi liikenteenohjauspalveluista vastaava valtion konserni. Tarkoituksena on eriyttää konsernivaiheessa meri- ja tieliikenteenohjaus omiksi liikennemuotokohtaisiksi yhtiöiksi, jotka olisivat osa konsernia. Valtio omistaisi 100 prosenttia konsernin emoyhtiöstä, joka taas omistaisi 100 prosenttia liikennemuotokohtaisista tytäryhtiöistä. Konsernin tytäryhtiöt vastaisivat kukin omasta liikennemuotokohtaisesta liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden liiketoiminnasta. Yhtiöiden yhteiset palvelut järjestettäisiin keskitetysti konsernitasolla. Johtuen eri kulkumuotojen liikenteenohjauksen erilaisuudesta, konsernirakenne mahdollistaisi sen, että liikennemuotokohtaiset tytäryhtiöt pystyisivät tehokkaammin vastaamaan oman kulkumuotonsa lähitulevaisuuden haasteisiin ja muutoksiin.

### **Sopimus Liikenneviraston kanssa**

Perustettavan yhtiön liikevaihto muodostuisi aluksi väyläverkosta vastaavalta virastolta saatavista sopimusperusteisista maksuista. Yhtiön kustannukset muodostuisivat näiden palvelujen tuottamisesta, hallintokustannuksista ja rahoituskustannuksista. Liikenneviraston ja yhtiön vä-

lille syntyisi sopimussuhde, joka ensisijaisesti määrittäisi toimijoiden välistä strategista kumppanuutta. Tämä sopimussuhde syntyisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen hankkimista koskevalla hankintasopimuksella. Sopimussuhteessa tavoitteena on luoda toimintatapa, jossa on yhteisiä tavoitteita, joiden saavuttaminen hyödyttää molempia osapuolia.

Liikennevirasto sekä hankkisi operatiivisia liikenteenohjauspalveluita että määrittäisi yhteistyössä yhtiön kanssa tuotettavien palvelujen tavoitetaso. Sovitun palvelutason yhtiö toteuttaisi investoimalla ja kehittämällä liikenteenohjauspalveluja. Liikenteenohjausyhtiö tuottaisi käytännön ohjauspalvelut asiakastarpeiden pohjalta omaa erityisosaamistaan hyödyntäen kustannustehokkaasti. Liikenteenohjaukseen liittyvien investointien elinkaaret ovat pitkiä ja ennustettu investointitarve on suuri.

Liikenneviraston ja yhtiön välisen hankintasopimuksen perusteella tuotettavien liikenteenohjauspalveluiden myötä syntyy hyödyllistä uutta tietoa. Hankintasopimuksessa yhtiölle määritettäisiin tavoitteet, joiden mukaisesti yhtiön tulisi edistää uusien digitaalisten palveluiden ja uuden liiketoiminnan syntymistä markkinoille. Yhtiö velvoitettaisiin kehittämään uusia, liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenneturvallisuutta edistäviä, palveluita yhdessä muiden palveluntuottajien kanssa. Kehittämiskumppanuuksien periaatteet ja tasapuolisuuden varmistaminen määriteltäisiin Liikenneviraston ja yhtiön välisessä hankintasopimuksessa. Tavoitteiden toteutuminen varmistettaisiin taloudellisilla kannustimilla sekä avaamalla ohjausyhtiön kustannusrakenne tilaajalle toimitettavien palveluiden osalta ensimmäisten vuosien ajaksi. Toiminnan puitteissa mahdollisesti kehitettävien uuden tyyppisten palveluiden painotusta kohdennettaisiin erityisesti sellaisiin avoimen rajapinnan tuotteisiin, joita palveluntuottajat ja yksityiset kehittäjät voisivat helposti hyödyntää omassa toiminnassaan.

Meriliikenteen nykyinen METO-yhteistyö, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuisi samanlaisena myös yhtiöittämisen jälkeen. METO-yhteistyössä jatkaisivat edelleen samat viranomaiset, ja yhtiö osallistuisi yhteistyöhön METO-viranomaisten määrittelemällä tavalla. Liikennevirasto tilaajana maksaisi alusliikennepalvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei tule laskuttamaan nykytoiminnan mukaisesta palvelusta tai tiedonvaihdoista erikseen muita viranomaisia.

Tieliikenteen TiTo-yhteistyö ja muu vakiintunut yhteistyö eri viranomaisten kanssa noudattaa vastaavaa periaatetta kuin mitä METO-yhteistyön osalta sovelletaan. Muita yhteistyöviranomaisia, joiden kanssa on vakiintunutta yhteistyötä, ovat muut puolustus- ja turvallisuusviranomaiset sekä alueelliset poliisilaitokset ja pelastusviranomaiset.

## **Yhtiön ohjaus**

Perustettava yhtiö olisi valtion omistama erityistehtäväyhtiö, joka olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus ja -hallinta sekä siihen liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ydinliiketoimintaa olisi tarjota liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyviä palveluja liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuusviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisäätöisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Tässä tarkoitettuja turvallisuusviranomaisia ovat esimerkiksi puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, poliisiviranomaiset, Pelastustoimi, Tulli ja Häätäkeskuslaitos.

Perustettavan yhtiön ohjaus perustuisi valtionyhtiöiden omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin, sekä yhtiön lii-

ketoiminnan kannalta keskeisen Liikenneviraston kanssa tehtävän palvelusopimuksen sisältöön. Liikenneviraston kanssa tehtävä sopimus pitäisi sisällään eri turvallisuusviranomaisille tarjottavat liikenteenohjauksen palvelut.

Perustettavaan yhtiöön sovellettaisiin valtionyhtiöiden omistajaohjausta koskevia säädöksiä ja ohjeita. Yhtiön hallinnointi perustuisi osakeyhtiölakiin (624/2006) sekä valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annettuun lakiin (1368/2007), jossa säädetään valtionyhtiöiden hallinnoinnista. Valtio omistaisi 100 prosenttia perustettavan yhtiön osakkeista. Yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain mukaisesti yhtiöomistusta koskeva päätös, joka kohdistuu omistus- tai yritysjärjestelyyn, jonka toteuttamisen johdosta valtio lakkaisi olemasta yhtiön ainoa omistaja, luopuisi enemmistöstään yhtiössä tai jos valtion osuus kaikkien osakkeiden tuottamasta äänivallasta yhtiössä laskisi yhteen kolmasosaan tai sitä pienemmäksi, voitaisiin tehdä vain, jos eduskunta on antanut siihen suostumuksensa.

Valtion omistajapolitiikan keskeiset tavoitteet ja periaatteet kullekin hallituskaudelle linjataan hallitusohjelmassa. Edellä mainittujen säädösten lisäksi yhtiön omistajaohjauksessa noudatettaisiin valtion omistajapolitiikkaa koskevaa valtioneuvoston periaatepäätöstä, jossa linjataan omistajaohjauksen päivittäisen toiminnan periaatteet ja toimintatavat. Omistajapoliittisessa periaatepäätöksessä on otettu huomioon soveltuvin osin myös hyvä hallintotapa ja yleinen corporate governance -normisto. Kansainvälisen corporate governance -normiston taustalla on Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö OECD:n julkaisema Principle of Corporate Governance -suositus. Tämän lisäksi OECD on julkaissut omat corporate governance -suositukset valtionyhtiöille: Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises. Keskeisiä omistajaohjauksen välineitä ovat esimerkiksi omistajavallan käyttäminen yhtiökokouksessa, omistajan hallitusvalinnat, itsenäinen yhtiöanalyysi ja omistajastrategia, hyvän hallintotavan kehittäminen ja yritys vastuun edistäminen.

Valtioneuvoston 13.5.2016 antaman omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti valtio tavoittelee yhtiöomaisuutensa hoidossa mahdollisimman hyvää taloudellista ja yhteiskunnallista kokonaistulosta. Taloudellinen tulos muodostuu yhtiöiden arvon pitkäjänteisestä kehityksestä sekä voitonjaosta ja erityistehtävien mahdollisimman tehokkaasta tuottamisesta. Yhteiskunnallinen tulos muodostuu yhteiskunnallisten tekijöiden asianmukaisesta huomioon ottamisesta omistajapolitiikassa ja -ohjauksessa. Omistajapoliittisen periaatepäätöksen mukaan valtion omistamisen tulisi olla yhteiskunnan aktiivisen uudistamisen väline.

Perustettavan yhtiön operatiivista toimintaa määrittelisivät sen toimialaa koskevat säädökset ja toimivaltaisten viranomaisten antamat määräykset ja ohjeet. Toimialalainsäädännössä keskeisiä säädöksiä ovat esimerkiksi alusliikennepalvelulaki (623/2005), aluevalvontalaki (755/2000), meripelastuslaki (1145/2011), rautatielaki (304/2001) ja laki liikenteen palveluista (320/2017). Yhtiön toimialalla keskeinen toimivaltainen lupa- ja valvontaviranomainen olisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteenohjausyhtiöitä ohjattaisiin myös välillisesti Liikenneviraston ja yhtiön välisellä hankintasopimuksella. Liikennevirastolla olisi käytettävissään sopimusoikeuden tarjoama keinovälikoima, jolla ohjata ja vaikuttaa yhtiön palvelusuoritukseen.

### **Yhtiön viranomaisvalvonta**

Yhtiöön kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään liikenteenohjaus- ja hallintapalveluita koskevassa toimialalainsäädännössä. Alusliikennepalvelulain 16 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi sitä, että alusliikennepalvelun tarjoaja täyttää sille laissa asetetut velvoit-

teet, ja että Liikenneviraston tilaamat palvelut täyttävät niille lainsäädännössä asetetut vaatimukset. Esityksen 28 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Tämä kattaisi myös palveluntarjoajan lakisääteisten tehtävien valvonnan. Liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo liikenteenpalveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Kyseinen pykälä kattaisi myös palveluntarjoajan lakisääteisten tehtävien valvonnan. Rautatielain 77 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa rautatiejärjestelmän valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo muun muassa rautatiejärjestelmän turvallisuusvaatimusten noudattamista ja varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä. Lisäksi rautatielain 71 b §:n mukaan rautatiealan sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tehtävänä on myös muun muassa valvoa Rautatielain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista, kilpailutilannetta rautatiemarkkinoilla ja toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena sekä varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia.

### **Toimialalainsäädäntö**

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämiseen liittyvät toimialalainsäädännön muutosehdotukset sisältyvät liitelakeina tähän hallituksen esitykseen. Toimialalainsäädännön lakimuutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti tämän lain kanssa.

Yhtiöittämisen johdosta tarpeellisia sisältömuutoksia sisältävät toimialalainsäädännön muutosehdotukset ovat: alusliikennepalvelulaki (623/2005), aluevalvontalaki (755/2000), meripelastuslaki (1145/2001), rautatielaki (304/2001) ja laki liikenteen palveluista (320/2017). Lisäksi yhtiöittämisen johdosta teknisiä muutoksia ehdotetaan seuraaviin lakeihin: laki alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995), laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009), luotsauslaki (940/2003), merenkulun ympäristön suojelulaki (1672/2009), pelastuslaki (379/2011) ja turvallisuustutkintalaki (525/2011).

Aluevalvontalakea (755/2000) ehdotetaan muutettavaksi virastouudistuksen yhteydessä siten, että jatkossa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen yhtiöittämisen johdosta alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettulle alusliikennepalvelun tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus aluevalvontaviranomaisen avustamiseen hoitamalla laissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan. Samoin sillä olisi ilmoitusvelvollisuus aluevalvontaviranomaiselle oman toimintansa aikana tekemästään havainnosta alueloukkauksesta tai rikkomuksesta, ja sen tulisi myös ryhtyä käytettävissään olevin keinoin toimiin loukkauksen torjumiseksi. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaamista sekä voimakeinojen käytön turvaamisesta merialueella koskevat säännökset. Lakiin lisättäisiin puolustusvoimille oikeus saada tilannekuvaa varten alusliikennepalvelun tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja, mikä merkitsisi nykyisen käytännön kirjaamista lakiin. Lakiin lisättäisiin myös tiedon tuottamista, vaaratilanteiden ennaltaehkäisemistä ja alusliikenteen turvaamista koskeva uusi pykälä. Pykälässä säädettäisiin Liikenneviraston velvollisuudesta yhdessä alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta kauppa-alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Lisäksi salassa pidettävien tietojen antamista koskevaa säännös ulotettaisiin koskemaan myös alusliikennepalvelun tarjoajaa.

Alusliikennepalvelulakia (623/2005) koskevassa ehdotuksessa alusliikennepalvelulakia (623/2005) muutettaisiin siten, että se vastaisi perustettavan valtion erityistehtävayhtiön ja virastojen välistä tehtävänjakoa. VTS-viranomaisen roolissa toimisi jatkossa yhtiö, jota alusliikennepalvelulaissa kutsuttaisiin VTS-palveluntarjoajaksi ja muissa liitännäislaeissa alusliikennepalvelun tarjoajaksi. VTS-palveluntarjoajan termiä joudutaan käyttämään alusliikennepalvelulaissa, jotta se olisi yhdenmukainen Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) sääntelyssä ja kansainvälisesti yleisesti käytetyn terminologian kanssa. Toimivaltaisena viranomaisena toimisi jatkossa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen säätämän perustamispäätöksen.

Ehdotuksen mukaan VTS-palveluntarjoaja olisi velvollinen ylläpitämään alusliikennepalvelua alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä perustamispäätöksen mukaisesti VTS-alueellaan sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Toimivaltainen viranomainen valvoisi sitä, että VTS-palveluntarjoaja täyttää laissa sille säädetty vaatimukset. VTS-palveluntarjoajalle annettaisiin alusliikennepalvelulain 17 §:ssä mahdollisuus tietyissä kiireellisissä tilanteissa tehdä alusliikennettä rajoittavia päätöksiä. Ehdotetun mukaan VTS-palveluntarjoaja voisi omasta aloitteestaan määrätä vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi; aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriiin; sekä nopeusrajoituksia vesialueelle tai väylälle poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan olisi välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle päätöksestään. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheutonta viivytystä. VTS-palveluntarjoajalla ei olisi itsenäistä harkintavaltaa asiassa, vaan toimet tehtäisiin Liikenneviraston etukäteen antamien ohjeiden mukaisesti ja ne alistettaisiin Liikenneviraston jälkikäteiseen valvontaan.

Alusliikennepalvelulaissa säädetään 20 b ja c §:ssä avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta, niin sanotut suojapaikkasäännökset. Alusliikennepalvelulaissa olevat säännökset pohjautuvat seuranta-direktiivissä (alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen) olevaan 20 a artiklaan. Alusliikennepalvelulain muutoksen yhteydessä ehdotetaan, että suojapaikkasäännöksistä vastaisi jatkossa Rajavartiolaitos Liikenneviraston sijaan. Muutos on osa hallituksen eduskunnalle antamaa esitystä pelastuslain muuttamisesta (HE 18/2018 vp), jossa ympäristöönnettomuuksien operatiivinen johtovastuu merialueilla siirrettäisiin ympäristöministeriöltä sisäministeriön hallinnonalalle. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jatkossa Rajavartiolaitos johtaisi alus-, öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaa merellä. Ehdotuksen mukaan Rajavartiolaitos laatisi yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenneviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin. Rajavartiolaitos päättäisi yhteistyössä edellä mainittujen viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. Päätöstä tehdessään Rajavartiolaitoksen olisi kuultava VTS-palveluntarjoajaa.

Lakiin ehdotetaan myös lisättävän uusi varautumista koskeva 19 a pykälä. Pykälän mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun

ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. VTS-palveluntarjoajan on sen lisäksi varauduttava huolehtimaan siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Alusliikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 29 a §, jossa säädettäisiin Tullin oikeudesta määrätä tietyissä tapauksissa virhemaksu. Ehdotukseen sisältyy myös säännös, jonka mukaan VTS-palveluntarjoaja on oikeutettu tietyiltä viranomaisilta saatavaan apuun. Lisäksi esityksessä on otettu huomioon hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta (HE 192/2017 vp). Esityksessä ehdotetaan tietyille yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisten palveluiden tarjoajille sekä eräiden digitaalisten palveluiden tarjoajille tietoturvallisuuteen liittyvää riskienhallintaa ja häiriöiden raportointia koskevia velvoitteita. Lisäksi säädettäisiin näiden velvoitteiden valvonnasta, viranomaisten välisestä tietojen vaihdosta sekä yleisestä tietoturvallisuuteen liittyvästä viranomaistoiminnasta. Toimivalta valvoa riskienhallinta- ja häiriöraportointivelvoitteita olisi sektorikohtaisilla valvontaviranomaisilla. Tämä tarkoittaisi Energiavirastoa, Finanssivalvontaa sekä Liikenteen turvallisuusvirastoa.

Alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin (370/1995) ehdotetaan lisättäväksi uusi 9 a §, jossa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelun tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus pyydettäessä avustaa valvontaviranomaista lain mukaisessa tarkastustehtävässä antamalla sille tietoja ja muuta apua.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin (1687/2009) lisättäisiin uusi säännös, jossa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelun tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolle lain mukaisessa tarkastustehtävässä.

Tieliikenteessä ei nykytilassa ole olemassa saman tyyppistä ohjaus- ja hallintapalvelua kuin muissa liikennemuodoissa. Näin ollen sitä koskevaa sääntelyä ei myöskään ole olemassa.

Tieliikennelaisissa (267/1981) on lueteltu tieliikenteen ohjaajat. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei ole yksi niistä. Tässä yhteydessä ei myöskään ole tarkoituksenmukaista, että tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelusta tehtäisiin yksi tieliikennelain mukainen liikenteen ohjaaja. Liikenteen ohjaajana toimii ensi sijassa luonnollinen henkilö. Tällä henkilöllä on myös erityinen vastuu, mikä ilmenee siinä, että liikenteen ohjaajiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä ja laissa on viittaus vahingonkorvauslakiin. Sitä vastoin, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelussa on kyse viranomaisen tai yrityksen tarjoamasta palvelusta. Tällä palvelulla on eri tarkoitus kuin perinteisellä tieliikenteen ohjauksella. Lisäksi tätä palvelua tarjotaan lähtökohtaisesti etäpalveluna.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu on luonteeltaan ennen kaikkea operatiivista toimintaa liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi ja se täydentäisi tieliikennelain mukaista liikenteen ohjausta. Liikenteen ohjaus tapahtuisi käytännössä ensinnäkin antamalla olosuhde- ja liikennetietoa sekä niihin perustuvia ohjeita ja suosituksia. Toiseksi palveluntarjoaja voisi hoitaa eräitä liikenteen järjestelyyn liittyviä välttämättömiä tehtäviä sekä tehdä niihin liittyviä lueteltuja tilapäisiä ja ajallisesti tarkasti rajattuja toimenpiteitä.

Sääntelyn antaminen tarkoittaa tältä osin pitkälti varautumista tuleviin tarpeisiin. Tulevaisuudessa esimerkiksi tien tilapäinen sulkeminen tai tilapäinen ohituskielto annetaan viestintäverkkojen välityksellä suoraan tiellä liikkuviin ajoneuvoihin, ei niinkään fyysisten liikennemerkkien avulla. Tässä tilanteessa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja on se toimija, jolla on



välineet toimenpiteen nopeaan suorittamiseen. Kuten edellä on kerrottu, sen toiminta on kuitenkin suorittavaa, ja se noudattaa toimenpiteistä tehdessään viranomaisten antamia määräyksiä ja ohjeita.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) sisällytettäisiin uusi II A osa, jossa annettaisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskevat säännökset sekä kaikkien liikennemuotojen liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien tiedonhallintaa koskevat säännökset. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskevat pykälät muodostaisivat osan 1 luvun. Ehdotuksen mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä olisi ensinnäkin tieliikenteen tilannekuvan sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelun ylläpitäminen. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaisi erilaisia liikenteeseen liittyviä tietoja, kuten sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voisi tehdä tilapäisiä liikenteenjärjestelytoimenpiteitä, jotka ovat välttämättömiä liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Näitä toimenpiteitä voitaisiin tehdä Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaan.

Näiden laissa säädettyjen tehtävien lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voisi tarjota lisäpalveluita, joita voisivat ostaa niin julkiset toimijat kuin yritykset ja yksityiset kansalaisetkin. Tällaisia palveluita voisivat olla esimerkiksi paremmalle reitille ohjaavat palvelut ja etäohjaus. Lisäksi muut tienpitäjät voisivat niin halutessaan hankkia liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita näiltä samoilta palveluntarjoajilta.

Lisäksi säädettäisiin palveluntarjontaan liittyvistä yleisesti edellytyksistä, tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan varautumisvelvollisuudesta ja tietoturvasta huolehtimisen velvollisuudesta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat tekevät läheistä yhteistyötä monien eri viranomaisten kanssa, kuten liikenteen ja viestinnän viranomaisten, poliisi-, pelastus- ja aluevalvontaviranomaisten sekä Häätäkeskuslaitoksen kanssa. Kaikkien näiden tehtävät ovat tärkeitä liikenneturvallisuuden sekä liikenteen sujuvuuden kannalta. Ehdotukseen sisältyy siksi tieliikenteen osalta erityisiä tiedonantovelvoitteita, jotka kohdistuvat toisaalta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan ja toisaalta Häätäkeskuslaitokseen. Lisäksi ehdotukseen sisältyy säännös, jonka mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja on oikeutettu tietyiltä viranomaisilta saatavaan apuun.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tiedonhallintaa koskevat säännökset sisältyisivät uuden II A osan 2 lukuun. Ne koskisivat horisontaalisesti kaikkia liikennemuotoja, sillä kyseiset säännökset ovat nykytilassa eri liikennemuodoissa varsin pistemäisiä. Säännöksissä olisi kyse toisaalta liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan oikeudesta tiedonsaantiin eri tahoilta ja toisaalta siitä, miten palveluntarjoajan on luovutettava tietoa eri toimijoille.

Viranomaiset ovat liikenteen ohjauksen ja hallinnan kannalta keskeisiä tietojen antajia. Viranomaisen voi olla tarpeen antaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle myös salassa pidettävää tietoa, mutta päätöksen tällaisen tiedon antamisesta tekee aina luovuttava viranomainen. Viranomainen voi kieltää tai rajoittaa tiedon antamista eteenpäin ja se voi myös asettaa tietojen luovuttamisen edellytykseksi tietoturva-auditoinnin. Vastaavasti Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi liike- tai ammattisalaisuuden estämättä luovutettava viranomaisille tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja tarvitsee myös keskeisiltä liikenteen toimijoilta tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi, ja liittyvät liikenteen tilannekuvan muodostamiseen sekä liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Keskeisiä

liikenteen toimijoita, joilta tietoja olisi oikeus saada, olisivat väyläverkon huolto- ja kunnossapitotoimia sekä rakennustöitä tekevät julkiset tai yksityiset toimijat, viestintäverkkojen ylläpitäjät, luotsauspalvelun tarjoajat, satamanpitäjät, muut liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat, sekä erillisestä pyynnöstä muut toimijat, joiden toiminta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi avattava avoimena datana sekä reaaliaikaisia että staattisia tietoja. Reaaliaikaisia tietoja olisivat muun muassa liikenteen säätiedot ja –ennusteet sekä olosuhdetiedot, liikennemäärien mittaustiedot, sujuvuus- ja matka-aikatiedot, häiriö- ja poikkeustilannetiedot sekä tiedot vaihtuvista nopeusrajoituksista sekä muista vaihtuvista liikennesäännöistä. Staattisina tietoina olisi avattava sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot, liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot, olosuhdetietojen historiatiedot ja muut tilastotiedot. Kaikkien avattavien tietojen olisi oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä tai toimijoita, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta.

Luotsauslaissa (940/2003) VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi. Alusliikennepalvelun tarjoajalla määriteltäisiin tarkoitettavan alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

Meripelastuslaissa (1145/2001) Voimassa olevan lain 4 §:n 4 kohdan mukaan Liikennevirasto ylläpitää alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelua sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Tämä kohta korvattaisiin säännöksellä, jonka mukaan Liikenneviraston, joka vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelun järjestämisestä, tulisi toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä ja toimeenpanna Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana sekä osallistua etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelua ylläpitäisi tulevaisuudessa Liikenneviraston sijaan alusliikennepalvelun tarjoaja. Alusliikennepalvelun tarjoajan tulisi tuottaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä sekä toimeenpanna Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä. Tietojensaantioikeutta koskevaan 14 § pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada pykälässä säädetyt tiedot ilmaliikennepalveluiden tarjoajan lisäksi myös alusliikennepalvelun tarjoajalta. Merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista vastaisi edelleen Liikennevirasto. Liikennevirasto voisi kuitenkin järjestää merenkulun turvallisuusradioviestinnän operatiivisen ylläpidon itse tai hankkia sen alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulta alusliikennepalvelun tarjoajalta erillisellä sopimuksella.

Pelastuslakiin (379/2011) siirretään kumottavan öljyvahinkojen torjuntalain (1673/2009) säännökset. Uudessa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeutta koskevassa säännöksessä Liikennevirasto muutettaisiin alusliikennepalveluntarjoajaksi.

Rautatielakiin (304/2011) lisättäisiin uusi 19 a §, jossa säädettäisiin rataverkon haltijan oikeudesta ulkoistaa sille kuuluvien tehtävien hoitamista ulkopuolisille palvelun tuottajille. Ulkoistaminen eli tehtävän hoitamisen ostaminen kokonaan tai osaksi joltain ulkopuoliselta palvelun tuottajalta olisi mahdollista edellyttäen, ettei palvelun tuottaja ole rautatieyrittäjä tai ettei palvelun tuottajan määräysvallassa ole jokin rautatieyrittäjä. Rajoituksilla pyritään varmistamaan tasapuoliset ja syrjimättömät toimintaedellytykset kaikille rataverkon käyttäjille. Lisäksi rataverkon haltijalla olisi nimenomainen velvollisuus varmistaa, ettei ulkoistamisesta synny eturistiriitoja

eikä vaaraa kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuudelle. Ulkoistaminen ei koskaan poistaisi rataverkon haltijan vastuuta kaikista sille kuuluvista tehtävistä. Näin ollen esimerkiksi liikenteenohjausyhtiön palveluiden käyttäminen ratakapasiteetin jakamisessa tapahtuisi kaikilta osin rataverkon haltijan ohjauksessa ja vastuulla.

Turvallisuustutkintalaissa (525/2011) ilmoitusvelvolliseksi lisättäisiin liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoaja.

## **4 Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

Taloudelliset vaikutukset voidaan ryhmitellä välittömiin hyötyihin ja kustannuksiin sekä pidemmän aikavälin vaikutuksiin. Välittömissä vaikutuksissa käsitellään itse muutoksen kohteena olevien organisaatioiden talouden lisäksi uudistuksen aiheuttamia valtiontaloudellisia säästöjä, lisäkustannuksia ja määrärahojen siirtoja. Uudistuksen suurimmat taloudelliset hyödyt syntyvät kuitenkin sekä julkiseen talouteen että kansantalouteen pitkällä aikavälillä synergiaetujen, digitalisaation, avoimen tiedon ja yhtiön synnyttämän uuden liiketoiminnan kautta. Näitä vaikutuksia on käsitelty ennen muuta pidemmän aikavälin vaikutusten tarkastelun yhteydessä.

### **Yhtiön perustamiseen liittyvät vaikutukset**

Esityksessä yhtiöitettäisiin nykyisessä Liikennevirastossa hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Liikennevirastosta irrotettavat toiminnot sisältävät tie-, meri- ja rautatieliikenteen-ohjauksen mukaan lukien palveluostot Finrail Oy:ltä. Taloudellisten vaikutusten tarkastelussa keskitytään ennen muuta tämän osion tarkasteluun, vaikka perustettavaan konserniin kuuluisivatkin jatkossa myös lennonvarmistuspalveluita tarjoava ANS Finland Oy ja rautatieliikenteen ohjauspalveluita tuottava Finrail Oy.

Nykyisessä virastorakenteessa liikenteenohjauksen palveluntuotannon kustannusten on arvioitu nousevan vuoden 2016 noin 135 miljoonan euron vertailukelpoisesta tasosta vuoteen 2019 noin 140 miljoonan euron tasolle. Kustannukset kasvaisivat virastomuodossa toimittaessa noin 5 miljoonaa euroa. Tämä julkistalouden yhtiötalouteen yhteismitallistettu vertailukelpoinen luku sisältää sekä suorat palvelun tuotantoon liittyvät kustannukset, että liikenteenohjaukseen liittyvän käyttöomaisuuden poistot, keskitetyt menot ja yleiskustannukset, eli kaikki palvelun tuotantoon liittyvät kustannukset.

Liikennevirastosta yhtiöitettävien toimintojen taloudellista asemaa ja toiminnan kannattavuutta on tarkasteltu alustavasti vuosien 2019 - 2022 osalta. Liikevaihdon on vuonna 2019 ennustettu olevan noin 133 miljoonaa euroa. Tämä koostuu lähes pelkästään Liikennevirastolle tarjottavista liikenteenohjauksen palveluista. Liikevoiton arvioidaan olevan noin 4 prosenttia.

Yhtiömuotoinen toiminta lisäisi toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta merkittävästi asiakastarpeiden ymmärryksen ja asiakaspalvelun sekä toiminnan suunnitelmallisuuden parantuessa ja kustannustietoisuuden lisääntyessä, kun yhtiö pyrkii kehittämään kannattavaa toimintaansa pitimmällä tähtäimellä. Palveluiden kustannusrakenteen parempi ymmärtäminen parantaisi myös tilaajan, eli Liikenneviraston, kykyä allokoida resurssejaan sen tehdessä liikenteenohjaukseen ja -hallintaan liittyvien palveluiden tilauksia.

On arvioitu, että organisoitaessa operatiivista toimintaa virastomuotoisesta yhtiömuotoiseen toimintatapaan voidaan saavuttaa merkittävää tehostumista. Yhtiö pystyisi organisoimaan tukitoiminnot tehokkaammin kuin virastomuodossa. Kokonaisuudistuksen osalta näiden säästöjen realisoituminen edellyttää sitä, että Liikennevirastossa vapautuvat tukitoimintojen resurssit voidaan hyödyntää tehokkaasti ja toisaalta palveluiden ostoissa voidaan säästää. Tukitoimintojen tehokkaammasta organisoinnista saavutettavat julkisen talouden välittömät kokonaissäästöt toteutuvat pidemmällä aikavälillä, koska yhtiöittäminen yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä henkilöstövähennyksiä. Liikenteenohjauksen yhtiöittämisessä arvioidaan suunnittelukauden aikana (2019-22) voitavan saavuttaa yli 10 prosenttia operatiivisen toiminnan tehostamiseen liittyvät säästöt. Tämä perustuu eri liikennemuotojen parhaiden käytäntöjen ja niiden välisten synergioiden hyödyntämiseen, teknologia- ja henkilöstöresurssien tehokkaampaan käyttöön sekä liikenteenohjauksen teknisen kehittymisen vaikuttavuutta ja toimintaa tehostavaan vaikutukseen. Sen lisäksi liikenteen ekosysteemin kanssa laajentuvasta yhteistyöstä saadaan merkittäviä hyötyjä toiminnan kehittämiseen. Tehokkuutta uskotaan tuovan myös liikenteenohjauksen pitkäjänteisempi strateginen suunnittelu ja esimerkiksi mahdollisuus lainarahoituksen joustavaan käyttöön investoinneissa.

Yhtiöittäminen jälkeen Liikennevirasto ostaisi liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelut yhtiöltä ja käyttäisi tähän arviolta noin 133 miljoonaa euroa vuonna 2019. Tästä summasta muodostuisi perustettavan yhtiön liikevaihto. Palvelut pystyttäisiin tuottamaan yhtiömuotoisena tehokkaammin siitä huolimatta, että liikenteenohjauksen palvelun hinnoitteluun tulee yhtiöittämisen myötä uusia elementtejä, kuten omistajan yritykselle asettama maltillinen tulostavoite, liikenteenohjauksen vakuutukset, rahoituskulut ja verotus. On huomattava, että kokonaissäästöjen näkökulmasta tässä on oletettu, että toimintaa jatkettaisiin pääosin nykyisillä palveluilla ja palvelutasoilla. Liikenteenohjauksen yleiskustannuslisän on arvioitu olevan vuonna 2016 noin 19 prosenttia suhteessa kaikkiin muihin kustannuksiin. Tämän 19 prosentin tason on arvioitu laskevan samalle tasolle kuin se on nykyisin ANS Finland Oy:ssä ja Finrail Oy:ssä, eli noin 7 prosentin tasolle yhtiön aloittaessa toimintansa vuonna 2019. Laskennassa on käytetty nykyisiä valtion yleiskustannusten allokoinnin laskentasääntöjä. Tarkasteltaessa toimintaa puhtaasti liikenteenohjaustoimintojen organisoimisen näkökulmasta, tulisi tehostumista ensin lähinnä tukitoiminnoista ja sitten ajan myötä operatiivisen toiminnan tehostumisesta. Olettaen operatiivisen toiminnan asteittaisen noin 10 prosentin tehostumisen suunnittelukauden aikana ja tukitoiminnoissa saavutettavan, osittain laskennallisen säästön, sekä yhtiön positiivisen tulosvaikutuksen uskotaan suunnittelukaudella päästävän yhteensä noin 40 miljoonan kokonaisyhtöyihin suhteessa virastomuotoiseen toimintatapaan.

Liikennevirasto olisi yhtiön merkittävin asiakas ja tulonlähde. Tämän lisäksi yhtiö voisi hakea toiminnalleen myös ulkopuolista rahoitusta ja rahoittaa toimintaansa osittain maksullisilla palveluilla. Näin ollen yhtiö ei olisi täysin riippuvainen valtion budjettirahoituksesta. Budjettitalouden näkökulmasta liikenteenohjaustoiminta siis siirtyisi budjettitalouden ulkopuolelle. Liikennevirasto ostaisi jatkossa samat palvelut kuin se nykyisin itse tuottaa, eli se tarvitsisi vastaavan budjettirahoituksen ostopalveluihin kuin tällä hetkellä omaan palvelutuotantaansa.

Yhtiöön kohdistuvan toimialalainsäädännön sekä yhtiön omistajaohjauksen kautta synnytetävillä strategisilla tavoitteilla vaikutetaan siihen, ettei yhtiölle synny markkinahäirikön asemaa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että yrityksen tavoitteena ei ole kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa, vaan edesauttaa toiminnallaan yksityisen sektorin palvelutarjonnan kehittymistä ja liikenteen kokonaismarkkinoiden kasvua. Yhtiöittämisellä ei ole vaikutusta kotitalouksien tai yritysten viranomaismaksuihin tai veroihin.

## Taseen muodostuminen

Meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaukseen liittyviä tietojärjestelmiä ja muuta omaisuutta siirtyisi Liikennevirastosta liikenteen ohjauksesta vastaavaan yhtiöön tämän hetkisen arvion mukaan noin 200 miljoonan euron arvosta. Taseomaisuuden arviointiin liittyy epävarmuustekijöitä. Esimerkiksi Liikennevirasto on tehnyt kokonaishankintoja, joissa on mukana liikenteenohjaukseen liittyvää omaisuutta ja niiden erittely on haastavaa. Lisäksi Liikennevirastolla on keskeneräisiä, merkittäviä ja pitkäkestoisia investointihankkeita, joista taseeseen aktivoitavat omaisuuserät tarkentuvat vasta vuoden 2018 tilinpäätöksen yhteydessä. Liikenneviraston kokonaistase on lähes 20 miljardia euroa, joten siirtyvä taseomaisuus on arviolta noin yksi prosentti tästä kokonaisuudesta. Omaisuus siirrettäisiin yhtiölle apporttina. Sen lisäksi yhtiö ottaisi tarvittavan määrän vierasta pääomaa tulevien investointiensä rahoittamiseen.

Yhtiötettäviin toimintoihin liittyviä vastuuta ovat myös sopimusperusteiset vastuut. Sopimusperusteiset vastuut liittyvät merkittävilta osin keskeneräisiin urakoihin. Tällaisia keskeneräisiä urakoita ovat muun muassa elinkaarihankkeet ja erityisesti tieurakoihin liittyvät keskeneräiset työt.

Nämä keskeneräiset urakat perustuvat hankintasopimuksiin, joissa ostajana on Liikennevirasto ja joiden sopimusten kestoaika voi olla useita vuosia, jopa yli kymmenen vuotta. Siltä osin kuin nämä keskeneräiset urakat on luovutettu Liikennevirastolle vuoden 2018 aikana, ne ovat siirtyneet myös Liikenneviraston taseeseen ja edelleen samoista arvoista vastaanottavalle yhtiölle liikenteenohjaus- ja hallintatoimintaan liittyvinä omaisuususerinä. Kuitenkin siltä osin, kun keskeneräiset urakat ovat luovuttamatta, ne siirtyvät yhtiölle sopimusperusteisen vastuunsiirron nojalla. Tämän yhtiöittämissä yhteydessä laadittavassa dokumentaatiossa tullaan huomioimaan kaikki nämä keskeneräiset sopimukset ja niiden osalta liikenteenohjaus- ja hallintatoimintoon kuuluvat osuudet, jotka on töiden valmistuttua siirrettävä yhtiölle.

Ensisijaisena tavoitteena on, että yhtiö suorittaa sille kuuluvat osuudet urakkasopimuksista suoraan toimittajille eli yhtiö tulisi sopimusoskeudellisesti Liikenneviraston sijaan liikenteenohjaus- ja hallintotoimintaan kuuluvasta osuudesta urakkasopimusta. Mikäli tämä kolmikantamalli ei sopimusoskeudellisesti onnistuisi, yhtiö lunastaisi liikenteenohjaus- ja hallintotoimintaan kuuluvan omaisuuden Liikennevirastolta sen jälkeen, kun toimittaja on luovuttanut kyseisen omaisuuden Liikennevirastolle. Tämä omaisuuden lunastus suoritettaisiin täysin vastaavalla summalla, jonka Liikennevirasto on suorittanut toimittajalle. Tällä tavalla toimittaessa varmistetaan kilpailuneutraliteetin edellytysten täyttymisestä. Toisaalta tällä varmistuttaisiin myös siitä, että yhtiö on oikeutettu saamaan itselleen, käypää korvausta vastaan, kaiken sen rakenteilla olevan omaisuuden, joka kuuluu yhtiöittävään liikenteenohjaus- ja hallintotoimintaan.

Avainkysymys liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämissä positiivisen vaikuttavuuden näkökulmasta on, että sinne siirtyväksi esitettävän taseomaisuuden arvo ylläpidetään ja sitä kehitetään ja toisaalta tieto-omaisuutta hyödynnetään siten, että se luo mahdollisimman paljon lisäarvoa Suomen kansantalouteen. Yhtiön osaamista ja omaisuutta kehitettäisiin siten, että se pystyisi kasvattamaan liikenteen kokonaismarkkinaa toimimalla liikenteen ekosysteemissä tiiviissä vuorovaikutuksessa liikennealan toimijoiden kanssa.

Parhaimmillaan yhtiö pystyisi kehittämään toimintaansa ja prosessejaan sekä investoimaan uudessa rakenteessa varsin tehokkaasti yrityksen ulkopuolisen rahoituksen suomien uusien mahdollisuuksien kautta ja hyödyntäen osakeyhtiömallissa toimimisen luomaa notkeutta ja reaktiokykyä. Tämä luo yhtiölle edellytykset edistää samalla liikenteen ekosysteemin ja kokonaismarkkinan kasvua.

Henkilöstön eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen, jonka kertakustannukseksi arvioidaan alustavasti noin 0,6 miljoonaa euroa. Arvio tarkentuu yksityiskohtaisten laskelmien perusteella jatkovalmistelun aikana. Lisäeläkevakuutus tulisi perustettavan yhtiön vastattavaksi yhtiötä perustettaessa.

### **Verotus ja vahinkovakuuttaminen**

Perustettava osakeyhtiö siirtyisi normaalin yritysverotuksen piiriin.

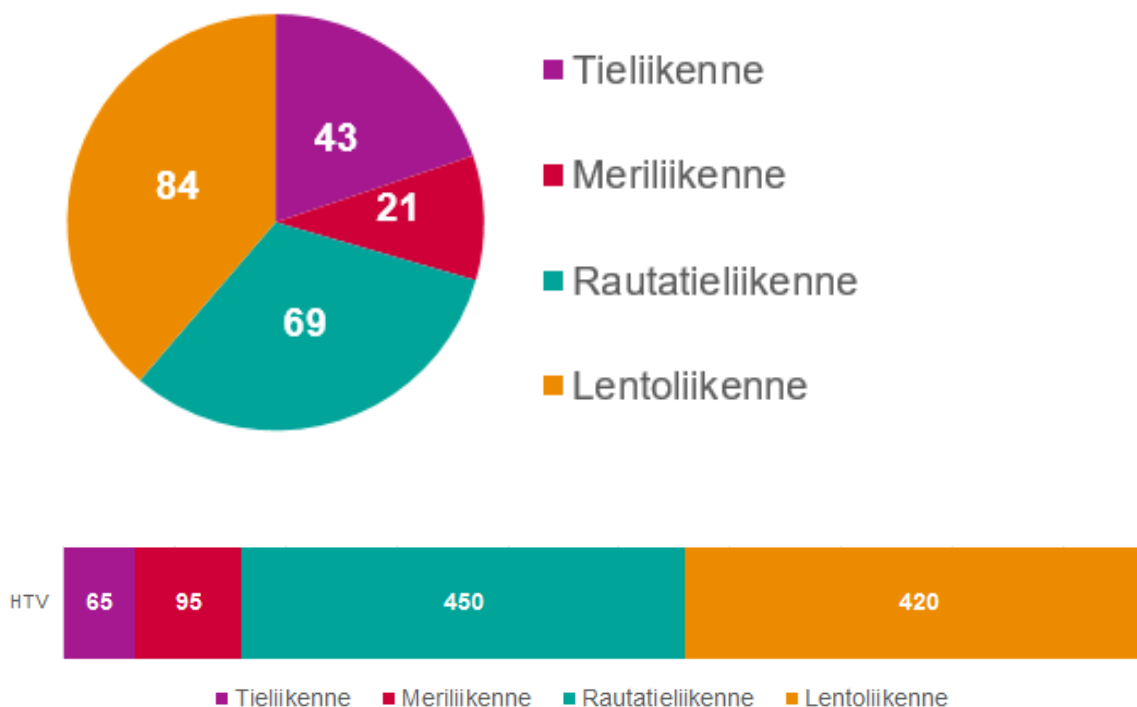
Nykyinen viraston toimintaa koskeva lakiin perustuva valtion yleinen vahingonvastuu päättyy yhtiöittämisohjelmalla. Perustettava osakeyhtiö vakuuttaisi toimintansa ja ottaisi vastaavat meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden vahinkovastuuvakuutukset kotimaisilta ja kansainvälisiltä vakuutusmarkkinoilta. Kunkin liikennemuodon liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden toisistaan poikkeavat riskitasot vaikuttavat vakuutusten vuosimaksujen tasoon.

### **Valtion liikenteenohjauskonserni**

Kaikkien liikennemuotojen liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut yhdistävä valtion liikenteenohjauskonserni muodostettaisiin välittömästi osakeyhtiön perustamisen jälkeen, kuitenkin viimeistään vuoden 2019 ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Yhtiömuotoinen toiminta olisi läpinäkyvää tuottojen, kustannusten ja pääoman käytön osalta, liikennemuotojen osakeyhtiöiden julkistaessa vuosittain tilinpäätöksensä.

Liikenteenohjauskonsernin liikevaihto olisi vuonna 2019 arviolta noin 217 miljoonaa euroa, josta perustettavan liikenteenohjausyhtiön osuus on 133 miljoonaa euroa (Kuva 1). Konsernissa olisi vuonna 2019 yhteensä noin 1000 työntekijää. Liikennevirastosta yhtiöitettävät toiminnot vastaisivat liikevaihdosta noin 60 prosentin osuutta ja henkilöstöstä noin 18 prosentin osuutta ilman Finrail Oy:n henkilöstöä. Alla olevan kaavion luvuissa on jo huomioitu se, että Liikennevirastosta yhtiöitettävät rautatieliikenteenohjaukseen liittyvät toiminnot yhdistetään nykyiseen Finrail Oy:öön jolloin muodostuvan yhtiön liikevaihto olisi noin 69 miljoonaa ja henkilöstö noin 450 (alla ”rautatieliikenne”). Suurin konsernin tytäryhtiöistä olisi ANS Finland Oy (alla ”lentoliikenne”), joka edustaisi liikevaihdosta ja henkilöstöstä arviolta noin 40 prosenttia. ANS Finland Oy:n toiminta on käyttäjärahoitteista, eikä konserniin kuuluessakaan saisi rahoitusta toimintaansa ja investointeihinsa Liikennevirastolta.

## Liikevaihto 2019 (217 MEUR)



Kuva 1.

### Yhtiön toiminta ja valtiotukisäännöt

Perustettavaksi esitettävän yhtiön erityistehtävän voidaan arvioida valtiotukilainsäädännön näkökulmasta olevan ei-taloudellista toimintaa. Näin ollen kyse ei olisi palveluiden tarjoamisesta kilpailuilla markkinoilla, eivätkä valtiotukisäännöt tulisi sovellettaviksi. Esitetyn mukaan yhtiö voisi kuitenkin toimia digitaalisen liikenteen ekosysteemin kehityksen vauhdittamiseksi liikennemarkkinoilla ja yhtiöllä voisi olla toimintaa ulkomailla. Näiden toimintojen osalta valtiotukisäännöt voisivat tulla sovellettaviksi, mikäli muut Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 (1) artiklan mukaiset valtiotuen kriteerit täyttyvät. Tällöin yhtiön taloudellisen toiminnan kirjanpidollisella eriyttämisellä huolehdittaisiin siitä, että ei-taloudelliseen toimintaan kohdistuvasta julkisesta rahoituksesta ei muodostuisi kiellettyä valtiotukea.

Euroopan unioni valtiotukisääntöjä sovelletaan taloudelliseen toimintaan. Euroopan komissio on todennut käsitetiedonannossaan (Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta valtiotuen käsitteestä (2016/C 262/01), että Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä yritykset on määritelty taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi, riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta. Yksiköllä kansallisen lainsäädännön mukaan oleva asema ei siten ole ratkaiseva kriteeri valtiotukisääntöjen mukaisessa arvioinnissa. Esimerkiksi yksikköä, joka kansallisen lainsäädännön mukaan luokitellaan yhdistykseksi tai urheiluseuraksi, voidaan tietyissä tilanteissa pitää valtiotukiarvioinnissa yrityksenä. Sama koskee yksikköä, joka on muodollisesti osa julkista

hallintoa. Valtiontuen määritelmää arvioitaessa merkitystä on ainoastaan sillä, harjoittaako yksikkö taloudellista toimintaa. Valtiontukisääntöjen soveltaminen ei riipu myöskään siitä, onko yksikön tavoitteena tuottaa voittoa. Myös voittoa tavoittelemattomat yksiköt voivat tarjota markkinoilla tavaroita ja palveluja. Jos julkisyhteisö harjoittaa julkisen vallan käytön ohella myös taloudellista toimintaa, voivat valtiontukisäännöt tulla taloudellisen toiminnan osalta sovellettavaksi.

Valtiontukisääntöjä ei sovelleta esimerkiksi silloin, kun valtio toimii julkisen vallan käyttäjänä, kun kyseessä oleva toiminta kuuluu valtion keskeisiin tehtäviin tai liittyy näihin tehtäviin luonteeltaan, tavoitteeltaan sekä siihen sovellettavilta säännöiltään. EU-oikeuskäytännön mukaan tällaisia luonteeltaan ei-taloudellisia toimintoja ovat esimerkiksi ilmaliikenteen turvallisuus ja valvonta, meriliikenteen valvonta ja turvallisuus sekä julkisiin tarkoituksiin käytettävien tietojen keruu asianomaisille yrityksille kyseisten tietojen ilmoittamiseksi asetetun lakisääteisen velvoitteen perusteella.

### **Vaikutukset julkiseen talouteen**

Alustavien laskelmien mukaan palvelut pystytään tuottamaan yhtiössä valtion budjettitalouden näkökulmasta nykyisellä kustannustasolla tai edullisemmin synergiaetuja hyödyntämällä. Yhtiön hallinnolliset toiminnot, kuten talous-, henkilöstö- ja lakiasiat, voidaan järjestää kustannustehokkaasti keskittämistä hyödyntäen. Tietojärjestelmien rakentaminen voidaan toteuttaa yhteisellä arkkitehtuurilla ja ylläpidossa voidaan saavuttaa synergiaetuja.

Tiivistetysti yhtiöittäminen mahdollistaa liikenteenohjaustoiminnan tehostumisen seuraavien tekijöiden kautta: a) Yhtiön kannattavuustavoite ja asiakasohjautuneisuuden lisääntyminen ohjaa resurssien käyttöä tehokkaasti; b) valtio keskittyy viranomaistyöhön ja hankkii tarvittavat palvelut muilta osin palveluiden ostoina; c) pitkäjänteinen kehitystoiminta mahdollistuu nykyistä paremmin, kun irtaudutaan osittain valtion budjettitaloudesta; d) joustavat rahoitusjärjestelyt pääomamarkkinoilta helpottavat ja tehostavat toiminnan suunnittelua; e) syntyy mahdollisuus joustavampaan yhteistoimintaan yrityskenässä; f) kun yhtiö pystyy tuottamaan palvelut virastorakennetta kustannustehokkaammin, aiheuttaa se säästöjä myös Liikennevirastolle, ja valtiontaloudelle, olettaen että Liikenneviraston ja yhtiön välinen palvelusopimus ja hinnoittelumalli mahdollistavat toiminnan kehittämisen ja tehostamisen hyötyjen kohdentumisen molemmille osapuolille.

Valtion talouden vaikutuksia on tarkasteltu vuoden 2019 osalta ja suunnittelukauden 2019-2022 ajalta.

Liikenteenohjaus- ja hallintatoimintojen yhtiöittämisen yhteydessä siirtyisi käyttöomaisuutta Liikennevirastosta yhtiöön apporttina yhtiön osakkeita vastaan noin 200 miljoonan arvosta. Arvio apporttiomaisuuden arvosta on alustava ja tarkentuu myöhemmin.

Yhtiön arvioidaan lisäävän valtion tuloja ensimmäisen toimintavuoden jälkeen arviolta 4 miljoonaa euroa, joka olisi yhtiön tulos ennen veroja. Yhtiö maksaisi vuonna 2019 tuloveroa noin 0,8 miljoonaa euroa. Yhtiö tulee alustavien arvioiden pohjalta tuottamaan vuonna 2019 maltillista nettotulosta noin 3 miljoonaa euroa ja tulouttamaan valtio-omistajalle osinkoa.

Yhtiön arvioidaan säästävän valtion menoja seuraavasti:

Liikenneviraston perusväylänpidon määrärahoilla ostettaisiin liikenteenohjauksen peruspalvelut. Yhtiömuotoisena pystytään nykyisin Liikenneviraston tuottama palvelu tuottamaan vertai-



lukelpoisin luvuin selkeästi edullisemmin. Yhtiön arvioidaan pystyvän tuottamaan liikenteenohjauspalvelut vuonna 2019 arviolta noin 133 miljoonalla eurolla. Operatiivisen toiminnan tehostuminen voisi suunnittelujakson aikana olla noin 10 prosenttia. Tukitoimintoihin liittyvät säästöt ovat pääosin laskennallisia, koska yhtiöittämissä yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä henkilöstövähennyksiä. Liikenneviraston talouteen ei näin ollen juurikaan tulisi kokonaissäästöjä tukitoimintojen osalta lyhyellä aikavälillä.

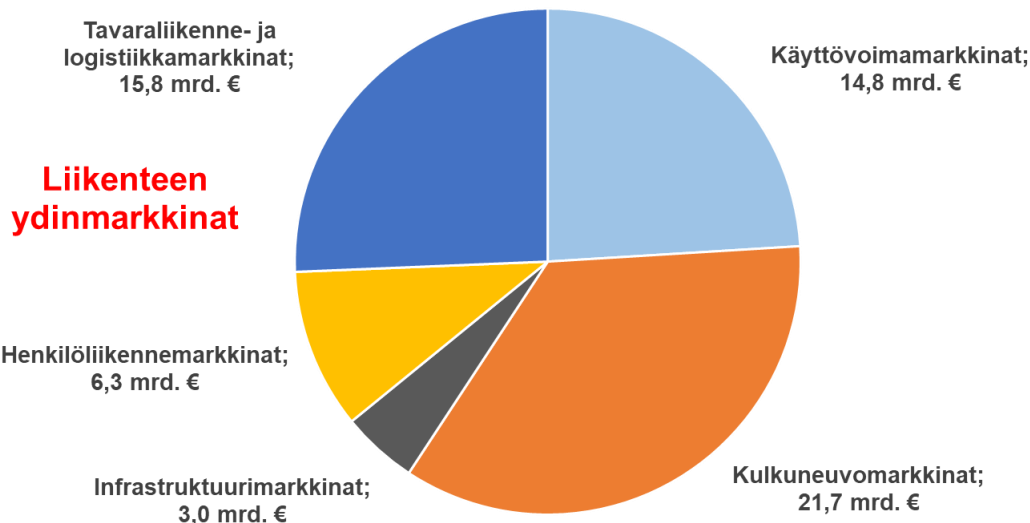
Julkisen talouden välittömien ensimmäisen toimintavuoden kokonaishyötyjen arvioidaan voivan olla jonkin verran yli 4 miljoonaa euroa yhteensä Liikennevirastossa ja yhtiössä. Vuosien 2019 - 2022 aikana voidaan kumulatiivisesti saavuttaa yhteensä noin 40 miljoonan euron julkisen talouden hyödyt, kun huomioidaan operatiivisen toiminnan tehostaminen, asteittain tapahtuva tukitoimintoihin liittyvä tehostuminen sekä yhtiön tulosvaikutukset.

Liikenneviraston vastuulla on väyläverkoston ylläpito ja kehittäminen. Yhteistyö liikenteenohjausyhtiön kanssa liikenteen sujuvoittamiseksi mahdollistaa väyläverkoston kapasiteetin tehokkaamman käytön ja vähentää näin väyläverkoston kulumista sekä verkoston ylläpitokustannuksia että tarvetta investoida uusiin liikenneväyliin. Näin liikenteenohjausyhtiö pystyy välillisesti auttamaan Liikennevirastoa perusväylänpidon määrärahojen käytön optimoinnissa.

Alusliikennepalvelulakiin ehdotettavalla muutoksella siirrettäisiin suojapaikkapäätösten tekeminen ja suojapaikkasuunnitelmien laatimisesta vastaaminen Liikennevirastolta Rajavartiolaikseksi. Siirrolla ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia.

### **Pidemmän aikavälin vaikutukset**

Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa kansallista kilpailukykyä ja kansalaisten hyvää arkea. Liikenteen markkinoilla toimivien yritysten liikevaihto Suomessa oli vuonna 2012 yhteensä noin 62 miljardia euroa (Tilastokeskus 2015e). Kaikkien Suomessa toimivien yritysten liikevaihto oli 395 miljardia euroa, joten liikenteen markkinoilla toimivien yritysten osuus oli noin 15 prosenttia kaikkien yritysten liikevaihdosta. Kuvassa 2 on esitetty liikevaihdot liikenteen eri osamarkkinoilla. Henkilöliikenne- sekä tavara- ja logistiikkamarkkinat voidaan katsoa olevan liikenteen ydinmarkkinoita.



Kuva 2. Yritysten liikevaihdot liikenteen eri osamarkkinoilla Suomessa vuonna 2012. (Tilastokeskus 2015e)

Tämän lisäksi kotitalouksien kulutustilaston (Tilastokeskus 2015a) mukaan kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 19 miljardia euroa vuonna 2012.

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen merkittävimpien taloudellisten hyötyjen voidaan odottaa syntyvän yhtiöittämisen ja tietopääoman uuden jaon synnyttämisenä pidemmällä aikajaksolla. Yhtiöittämisen vaikutukset kohdistuvat erityisesti liikenteen ydinmarkkinoille eli henkilöliikenne- ja toisaalta tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoille, joiden kokonaissuuruudeksi on arvioitu 22 miljardia euroa (2012). Näillä kahdella sektorilla toimii lähes 22 000 yritystä ja ne työllistävät Suomessa noin 127 000 henkilöä.

Uudistuksen tavoitteena on tehostaa tiedon avaamista ja nopeuttaa siihen perustuvan muun muassa MaaS-tyyppisen uuden liiketoiminnan kehittymistä ja kasvua, ja erityisesti start up -tyyppistä toimintaa. Odotuksena on, että liikenteen ohjauksen yhteydessä syntyvä ja kerättävä tieto saadaan hyödyttämään koko yhteiskuntaa aiempaa tehokkaammin. Yhtiöittämisellä luodaan edellytyksiä uudelle yritystoiminnalle yhtiön toimiessa aktiivisesti yhteistyössä liikennealan ekosysteemin aroverkossa. Esimerkiksi yhden prosenttiyksikön kasvu henkilöliikenne-, tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoiden koossa vastaisi noin 200 miljoonan euron kasvua liikenteen ydinmarkkinoiden liikevaihdossa. Tällaisen kehityksen mahdollistaminen loisi uusia työpaikkoja ja sitä kautta uutta tulovirtaa myös valtion talouteen.

Henkilöliikenne- tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoiden kehityksen kautta hyötyvät välillisesti myös muut liikenteen osamarkkinoilla toimijat: kulkuneuvo-, liikenneinfrastruktuuri- sekä käyttövoimamarkkinat, joiden yhteenlaskettu suuruus vuonna 2012 oli noin 40 miljardia euroa. On toki huomattava, että kaikki muutos ei tuo euromääräistä hyötyä, vaan kehitystä tapahtuu voimakkaasti myös tuotteissa ja palveluissa, toimitusketjuissa ja infrastruktuurissa.

Yhtiön on mahdollista synnyttää palveluita, jotka tukevat ennen muuta eri liikennemuotoja yhdistävien kuljetus- ja matkaketjujen liikenteen hallintaa. Tavoitteena on, että matkaan ja kuljetukseen käytettävä aika vähenee ja palvelut sujuvoituvat, mistä on mitattavissa selkeitä liiketaloudellisia hyötyjä niin kotitalouksille kuin yrityksillekin. Hyötyjä ovat ennen muuta logistiikkaintensiiviset toimialat. Turvallinen liikenne säästää luonnollisesti myös ihmishenkiä ja aineellisia vahinkoja.

## **4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

### **Viranomaisten keskinäiset suhteet**

Liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisessä toimijoiden roolit hallinnonalalla selkeytyvät, kun liikenteenohjauksen tilaajatoiminnot erotetaan operatiivisesta toiminnasta ja viranomaistoiminnot selkeytyvät. Yhtiössä voidaan keskittyä operatiiviseen liikenteenohjaukseen ja uusien palvelujen kehittämiseen. Viranomaistehtävät jäävät Liikennevirastoon ja Liikenteen turvallisuusvirastoon. Liikennevirasto vastaa edelleen liikenteenohjauksesta hallinnoimillaan väylillä. Liikenneviraston ja yhtiön välinen sopimus ja omistajaohjaus sekä regulaatio ovat avainasemassa turvattaessa liikenteenohjauspalvelujen laatu ja riittävät investoinnit liikenteenohjaus- ja liikenteenhallintajärjestelmien kehittämiseen.

Yhtiöittämisen yhteydessä poikkihallinnollisen viranomaisyhteistyön (muun muassa merelliset toimijat, METO ja tieliikenteen toimijat, TiTo) jatkuvuuteen sekä palveluiden palvelutasoon kiinnitetään erityistä huomiota. Selkeänä tavoitteena on, ettei yhtiöittäminen muuta palveluja käyttävien viranomaisten kustannustasoa. Liikennevirastolle tullaan lainsäädännöllisesti asettamaan velvoite nykyisen puolustus- ja turvallisuusviranomaisten sekä Liikenneviraston välisen viranomaisyhteistyön säilyttämiseksi. Liikennevirastolle asetetaan viraston tulohajauksen kautta lisäksi velvoite vastata nykyisen viranomaisyhteistyön hallinnonalan kustannuksista myös jatkossa. Tämä tapahtuu Liikenneviraston ja perustettavan yhtiön välisen hankintasopimuksen kautta.

Tilaajan ja palveluntuottajan sekä viranomaisen roolien erottaminen uudistuksessa luo tarpeen myös siihen, että liikenteenohjauksen osaamista olisi jatkossa sekä Liikennevirastossa että perustettavassa liikenteenohjausyhtiössä, kummallakin oman roolinsa mukaisesti. Yhteistyöhön uudessa tilanteessa on myös panostettava enemmän varsinkin aloitusvaiheessa.

Viranomaistoiminnan nykyisiin voimavaroihin uudistuksella ei ole vaikutusta. Yhtiön tulorahoitus, nykyinen Liikenneviraston perusväylänpidon ja toimintamenojen osuus, tulee Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja liikenteenhallintapalvelujen hankintasopimuksen kautta.

Uudistuksella selkeytettäisiin hallinnonalan toimijoiden rooleja ja tehtäväjakoja. Itse viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin ei tule muutoksia. Tehtävät siirtyvät sellaisinaan joko virastoon tai yhtiöön. Lisäresursseja ei myöskään tarvita, vaan toiminnot hoidetaan aluksi nykyresursseilla. Toiminnan tehostumisen kautta on resurssisäästöjä odotettavissa hyvinkin nopeasti, aluksi lähinnä toiminnan yhteiskustannusten pienenemisenä.

Alusliikennepalvelulain ehdotuksen mukaan niin sanotuista suojapaikkapäätöksistä vastaisi jatkossa Rajavartiolaitos Liikenneviraston sijaan. Ehdotuksen mukaan Rajavartiolaitos laatisi yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenneviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen

kohdistuviin uhkatilanteisiin. Rajavartiolaitos päättäisi yhteistyössä edellä mainittujen viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. Päätöstä tehdessään Rajavartiolaitoksen olisi kuuluttava VTS-palveluntarjoajaa. Esityksellä ei muutettaisi merkittävästi Liikenneviraston tai Rajavartiolaitoksen tehtäviä tai vastuu alueita. Molemmat viranomaiset ovat jo nyt olleet mukana suojapaikkapäätöksissä, mutta vastuu päätöksestä on ollut Liikennevirastolla. Esitys tarkoittaisi tämän hallinnollisen vastuun siirtymistä Rajavartiolaitokselle. Esitetyssä siirrossa hyödynnettäisiin meripelastustoimen ja pelastustoimen ympärivuorokautista johtamis- ja tietovalmiutta. Meripelastustoimen ja merellisten öljy- ja kemikaalivahinkojen nykyistä hyvää ja tiivistä viranomaisyhteistyötä jatkettaisiin.

### **Viranomaisten tehtävät ja menettelytavat**

Liikenteenohjauksen tilaajatoimintojen erottaminen operatiivisesta toiminnasta selkeyttää toimijoiden rooleja, mutta tarve yhteistyölle muiden viranomaisten, Liikenneviraston ja liikenteenohjausyhtiön välillä on suuri.

Yhtiössä voidaan keskittyä palveluiden ja operatiivisen toiminnan kehittämiseen. Liikenteenohjauksen osalta on jatkossa operatiiviset tehtävät hoidettava sopimuksin siltä osin kuin sitä ei lainsäädännön muutoksien voida viranomaisen ja yhtiön erot huomioon ottaen hoitaa. Liikenneviraston ja yhtiön välinen sopimus sekä omistajaohjaus ovat avainasemassa turvattaessa liikenteenohjauspalvelujen laatu ja riittävät investoinnit liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseen.

Yhtiön keräämän tai sen toiminnasta syntyvän tiedon jakaminen viranomaisille varmistetaan lainsäädännön kautta. Yhtiön oikeudesta saada viranomaiselta salassa pidettävää tietoa ja käyttää sitä järjestelmissään säädettäisiin liikenteen palveluista annettavassa laissa (320/2017). Yhtiön käsitellessä viranomaisen salassa pidettävää tietoa voisi tietoa luovuttava viranomainen edellyttää turvallisuusselvityslain (726/2014) mukaista yritysturvallisuusselvitystä ja salassa pidettävien tietojen käsittelijöiltä henkilöturvallisuusselvitystä. Viranomaisen salassa pidettävää tietoa käsittelevää yhtiön henkilöstöä koskisivat julkisuuslain (621/1999) 23 §:n mukainen vaihtolovelvollisuus ja hyväksikäyttökielto. Yhtiön henkilöstöön sovellettaisiin rikoslain 38:1 §:n salassapitorikoksia koskevia säädöksiä, ja edelleen niissä tehtävissä, jotka kuuluvat toimialalainsäädännössä erikseen säädetyn rikosoikeudellisen virkavastuun piiriin, rikoslain 40:5 §:n mukaista virkasalaisuuden tahallista tai tuottamuksellista rikkomista koskevia säädöksiä. Julkisuuslain 23 §:n ja turvallisuusselvityslain 3 §:n 3 momentin perusteella salassa pidettävää tietoa olisi viranomaisten luokiteltujen asiakirjojen lisäksi tieto, joka olisi asiakirjaan merkittynä salassa pidettävä, sekä suullisesti tai havainnoimalla saatu tieto, jos tällaisia tietoja sisältävät asiakirjat olisivat julkisuuslain 24 §:n perusteella luokiteltavissa salassa pidettäviksi. Viranomainen voi myös asettaa muita erityisiä hallinnollisia, teknisiä, rakenteellisia tai toiminnallisia vaatimuksia yhtiölle sen käsitellessä viranomaisen salassa pidettävää tietoa.

Samoin yhtiölle asetetaan velvoitteet avustaa viranomaisia sekä vastata varautumisesta normaaliajan ja poikkeustilan häiriötilanteissa oman toimintansa osalta. Jatkossa yhtiö vastaa itse oman toimintansa jatkuvuuden turvaamisesta normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa aiheutuvista kustannuksista, ja yhtiöllä on oikeus saada Liikennevirastolta palveluiden hankintasopimuksessa määritelty korvaus sille asetettujen tavanomaisesta poikkeavien tai muutoin erityisten varautumisvelvoitteiden aiheuttamista kustannuksista. Toisaalta yhtiölle annetaan lainsäädännössä oikeus saada viranomaisilta lakisääteisten tehtäviensä hoitamisen kannalta välttämätöntä tietoa ja tukea.

Yhtiöittämisen myötä liikenteenohjauksen parissa toimivien tahojen roolit ja toiminta muuttuvat liikenteen nopeiden viranomaispäätösten, kuten tunnelin tai väylän sulkeminen, toteutuksessa, kun liikenteenohjauksen operatiivinen toiminta eriytyy viranomaistoiminnasta. Toiminnan sujuvuus varmistettaisiin selkeiden roolien, regulaation ja sopimusten avulla. Tarvittavat viranomaispäätökset jäävät Liikenneviraston tehtäväksi. Alusliikennepalvelulain 17 §:n mukaisen alusliikennepalvelun tarjoajan tekemän alusliikenteen tilapäistä ohjaamista erityistilanteissa koskevaa päätöksentekoa varten Liikennevirasto järjestäisi päivystyksen. Päivystävän merenkulun asiantuntijan olisi oltava tavoitettavissa ilman viivytystä ympäri vuorokauden ja kyettävä tekemään alusliikennepalvelulain edellyttämät päätökset yhteistyössä alusliikennepalvelun tarjoajan, meripelastus- ja öljyntorjuntaviranomaisen kanssa.

Uudistuksella ei arvioida olevan vaikutuksia kansalaisten asiointiin viranomaisen kanssa tai heidän saamaansa palvelutasoon.

Viranomaisten toimintaan sovelletaan niin sanottuja hallinnon yleislakeja, joihin kuuluvat hallintolaki (434/2003), kielilaki (423/2003), saamen kielilaki (1086/2003), laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999), henkilötietolaki (523/1999), laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003), hallintolainkäyttölaki (586/1996) ja uhkasakkolaki (1113/1990). Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n mukaan perustettavan osakeyhtiön on noudattava kyseistä lakia sen käyttäessä julkista valtaa. Osakeyhtiön on julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava myös, mitä sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa, hallintolaissa, henkilötietolaissa, kielilaissa ja saamen kielilaissa säädetään.

Yhtiön toiminnassa ei tulisi sovellettavaksi uhkasakkolaki, sillä lakia sovelletaan, kun viranomaisen antaman käskyn tai kiellon tehosteeksi asetetaan uhkasakko ja kun se tuomitaan maksettavaksi. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut eivät anna kyseisiä käskyjä tai kieltoja nykyiselläänkään, eikä kyseisiä valtuuksia ehdoteta annettavan perustettavalle yhtiölleäkään. Hallintolainkäyttölakia sovelletaan lainkäyttöön yleisissä hallintotuomioistuimissa. Lakia sovelletaan myös, kun hallintoasiassa tehtyyn päätökseen haetaan muutosta valittamalla tai ylimääräisellä muutoksenhakukeinolla hallintoviranomaiselta tai muutoksenhakuasioita käsittelemään perustetulta lautakunnalta tai muulta tähän rinnastettavalta erityiseltä viranomaiselta. Myöskään hallintolainkäyttölaki ei tulisi sovellettavaksi yhtiön toiminnassa sillä, yhtiö ei tekisi valituskelpoisia päätöksiä. Kaikki valituskelpoiset päätökset tekisi Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai Rajavartiolaitos, joiden hallintopäätöksistä voisi valittaa hallintolainkäyttölain mukaisesti.

Yhtiöittäminen vaikuttaa myös toimintatapoihin. Liikenteenohjausta voidaan yhtiönä kehittää yritysmaiemmin, mikä lisää ketteryyttä ja pidemmällä aikavälillä tehokkuutta. Jotta kyetään huolehtimaan riittävästä palvelutasosta ja osataan suunnata toimet oikeisiin kohteisiin, tilaajan ja tuottajan sekä viranomaisen roolien erottaminen luo tarpeen siihen, että liikenteenohjauksen osaamista on kaikilla tahoilla.

### **Hallinnolliset menettelyt ja kustannukset**

Uudistuksessa muodostuu liikenteen väylänpitoon ja väylänpidon viranomaispäätöksiin keskittyvä Liikennevirasto sekä valtion erityistehtävayhtiö, jolle siirtyvät viranomaiselta liikenteen ohjauksen operatiiviset tehtävät, niihin läheisesti liittyvät tehtävät sekä dynaaminen liikennetieto. Kummallekin organisaatiolle muodostuu oma selkeä roolinsa, tehtäväkenttänsä ja identiteetti, jotka luovat hyvän pohjan organisaatioiden kehittämiseksi ja niiden strategiselle ohjaukselle ja johtamiselle.

Uudistuksessa ei synny uusia hallinnollisia menettelyjä eikä tehtäviä ja sitä kautta ei myöskään synny uusia kustannuksia. Hallinnonalan nykyisten virastojen tehtävät eivät kokonaisuutena lisääny tällä uudistuksella ja uusia resurssitarpeita ei nähdä syntyvän.

Uudistus luo mahdollisuuksia toimintojen selkeyttämiseen ja liikenteenohjauksen synergiaetuihin erityisesti rautatieliikenteenohjauksen osalta, mutta näiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää rajapintojen (roolit ja ohjaus) ja tehtävien tarkkaa läpikäyntiä hallinnon alan ja muiden toimijoiden kanssa, yhteistyömenettelyiden pohdintaa sekä vahvaa muutoksen johtamista asiakastarpeiden pohjalta.

Organisaatioiden entistä selkeämmät roolit ja tehtäväkuvat antavat hyvät mahdollisuudet niiden keskinäiselle yhteistyölle. Muutoksen yhteydessä luodaan uudet yhteistyömallit. Yhteistyömallit on kuitenkin luotava uudelleen. Viranomaisten ja muiden valtion viranomaisten sekä kuntien välisen yhteistyön lähtökohdat säilyvät nykyisenlaisina, mutta organisaatioiden entistä selkeämmät roolit ovat omiaan helpottamaan myös tätä yhteistyötä.

Yhtiöön siirtyvien tehtävien osalta yhteistyömuodot on luotava uusien periaatteiden pohjalta.

Koska uudistuskokonaisuudessa tiedontuotanto eriytetään siten, että viranomaistiedot, väyliin liittyvät tiedot ja dynaamiset toimintaa kuvaavat tiedot tulevat eri organisaatioiden vastuulle, on kokonaisuuden hallintaan ja eri toimijoiden toiminnan tarpeisiin löydettävä toimiva ratkaisu. Liikenneviraston tiedonsaanti turvattaisiin lainsäädännössä yhtiölle asetetulla tiedonantovelvollisuudella viranomaisille.

EU-säädösten edellyttämät erillisyydet lainsäädännössä, kuten rataverkon haltijan sekä turvallisuusviranomaisen ja rautatiealan säätelyelimen välillä, on uudistuksessa säilytetty.

### **Yhteistyön uudet mahdollisuudet**

Liikenteen ohjauksen yhtiöittäminen myötä uuteen yhtiöön syntyy liikennejärjestelmätasoista, kaikki liikennemuodot kattavaa, liikenteenhallinnan palvelun teknistä osaamista, joka pitkään teisesti hyödyttää myös poikkihallinnollista turvallisuus- ja liikenneturvallisuustyön kehittämistä. Toimialasta riippumatta yhteistyöalueita ovat tiedon hyödyntäminen, analytiikka ja tilannekuva osana omaa tehtäväkenttää.

Eri viranomaisilla on lukuisia yhteisiä tieto- ja tilannekuvat tarpeita, joita syntyy liikenteenhallinnan palveluiden myötä. Tulevina vuosina uusia hyödyllisiä tietolajeja tulee syntymään enenevässä määrin. Systemaattinen ja koordinoitu yhteistyö, keskitetty tieto- ja palveluosaaminen sekä synergioiden tunnistaminen mahdollistavat aiempaa paremman, ennakoivamman ja kustannustehokkaan oman toiminnan kehittämisen kullakin toimijalla.

Liikennevirasto saa yhtiöittäminen kautta entistä parempaa tietoa liikenteenohjauspalveluiden käyttäjien tarpeista sekä parempaa tietoa näiden palveluiden vaikuttavuudesta ja kustannusrakenteesta. Tämä tehostaa resurssien allokoointia Liikennevirastossa. Mikäli olemassa olevaa väyläverkkoa pystytään hyödyntämään tehokkaammin, vähenee samalla myös uusien väylien rakentamisen tarve, kun muuttuviin ja kasvaviin asiakastarpeisiin voidaan vastata nykyistä paremmilla liikenteenohjaus- ja hallintapalveluilla sekä matkaketju- ja reitityspalveluilla, jotka perustuvat olemassa olevan väyläverkon hyödyntämiseen.

### 4.3 Henkilöstövaikutukset

Perustettavan osakeyhtiön henkilöstö muodostuisi nykyisen Liikenneviraston henkilöstöstä. Yhtiön palvelukseen siirtyisi liikkeenluovutuksella Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden henkilöstöä yhtiöön siirrettävien tehtävien mukana. Näitä olisivat liikenteenohjaus- ja hallintatehtävät, niihin läheisesti liittyvät tehtävät ja niitä palvelevat muut tehtävät, kuten tukitoiminnot. Liikenteenohjausyhtiön perustamisen yhteydessä yhtiölle siirrettävien tehtävien, toimintojen ja henkilöstön tarkempi määrittely tapahtuisi jatkovalmistelussa. Siirtyvän henkilöstön määräksi arvioidaan noin 180 henkilöä.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden työsuhteinen ja virkasuhteinen henkilöstö siirtyisi työsopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikainen henkilöstö siirtyisi määräaikansa osoittamaksi ajaksi yhtiön palvelukseen määräaikaiseen työsuhteeseen. Siirtyvä henkilöstö olisi pääosin virkasuhteista. Työsopimussuhteista henkilöstöä olisi noin 45 prosenttia osakeyhtiöön siirtävästä henkilöstöstä.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin sovellettaisiin, mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitetaan.

Henkilöstö siirtyisi yhtiöittämisessä julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisesta järjestelmästä yksityisen alan työeläkejärjestelmän piiriin. Periaatteena olisi, että Liikennevirastosta osakeyhtiöön siirtyvän henkilöstön eläketurva vastaisi sitä nykyistä ansaittua eläketurvaa, joka henkilöllä valtiolla on eläkeiän, valtion peruseläkkeen suuruuden ja lisäeläkekarttuman suhteen. Tuleva eläkekarttuma on henkilöstöllä sama sekä valtion että yksityisessä eläkejärjestelmässä. Henkilöstön edellä kuvatun mukaisen eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen. Lisäeläketurvan kertakustannukseksi arvioidaan noin 0,6 miljoonaa euroa.

Henkilöstön kokonaismäärää ei ole tarkoitus vähentää yhtiön perustamisen yhteydessä. Henkilöstön tarve perustettavassa osakeyhtiössä määräytyisi pääasiassa yhtiön ja Liikenneviraston välisen meri-, rautatie- ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluja koskevan sopimuksen laajuuden mukaan. Osakeyhtiön perustamisvaiheessa yhtiön liikevaihto muodostuisi lähinnä Liikenneviraston sopimuksen perusteella tarjottavista palveluista. Muun liiketoiminnan, erityisesti tulevan uuden digitalisaation ja automaation lisääntymiseen perustuvan liiketoiminnan, osuuden liikevaihdosta arvioidaan voivan kasvaa arviolta noin 5 prosenttiin vuoteen 2022 mennessä. Tältä osin henkilöstön tarve määräytyisi yhtiön kehittämistarpeiden ja markkinoiden kehittymisen mukaan. Liikenteen ohjauksen odotetaan muuttuvan lähivuosina yhä enemmän automaatiota ja digitalisaatiota sisältäväksi palveluliiketoiminnaksi osana liikenteen ekosysteemiä, mikä tulee jatkossa lisäämään myös perustettavan yhtiön henkilöstön uudenlaiseen osaamiseen ja ammattitaitoon liittyviä tarpeita.

### 4.4 Ympäristövaikutukset

Liikenteen yhteiskunnallisen merkityksen sekä ihmisten liikkumiseen ja elinkeinoelämän tarvitsemien kuljetusten varmistamiseen liittyvien kehitystoimien ohella kasvava liikenne on myös samalla taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristöllinen ongelma. Keskeisimmät ympäristöhaitat, joita liikennesektorilla pyritään vähentämään, ovat ilmastonmuutos ja erilaiset ilman laadusta, vesien ja maaperän pilaantumisesta sekä melulle altistumisesta seuraavat vaikutukset terveyteen, hyvinvointiin ja luonnonympäristöön.

Ympäristön ja ilmaston näkökulmasta tarkasteltuna liikenne Suomessa tuotti vuonna 2015 noin 11 miljoonaa tonnia kasvihuonepäästöjä, joiden osuus kaikista päästöistä oli noin 20 prosenttia. Suomen hallitus hyväksyi 24.11.2016 kansallisen energia- ja ilmastostrategian, joka ulottuu vuoteen 2030 asti. Strategiassa linjataan konkreettisia toimia ja tavoitteita, joilla Suomi saavuttaa toisaalta hallitusohjelmassa sekä myös Euroopan unionissa yhdessä sovitut energia- ja ilmastotavoitteet vuoteen 2030 mennessä.

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Liikenteen rooli päästöjen vähentämisessä tulee entisestään korostumaan, koska muilla yhteiskunnan sektoreilla (esim. maataloudessa) päästöjen vähentäminen on vielä vaikeampaa kuin liikennesektorilla. Siksi liikennesektorilla varaudutaan päästöjen vähentämiseen jopa noin 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin.

Nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmällä polttoaineilla tai käyttövoimilla. Pitemmällä aikavälillä liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvattaminen ei kuitenkaan riitä liikenteen ainoaksi päästövähennyskeinoksi. Liikenteen kuluttamat energiamäärät ovat vuositasolla niin suuria, että koko energiatarpeen kattaminen uusiutuville raaka-aineilla ei ole mahdollista. Siksi tarvitaan myös liikenteen energiankulutusta vähentäviä toimenpiteitä. Tässä tarkoituksessa liikennevälineiden energiatehokkuutta voidaan pyrkiä parantamaan muun muassa moottoritekniologiaa kehittämällä, liikennevälineiden painoa pienentämällä sekä kokonaan uusiin teknologioihin siirtymällä, joista yhtenä esimerkkinä on sähkön käyttäminen. Koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan parantaa esimerkiksi liikenteen uusia palveluita kehittämällä ja älyliikenteen keinoja hyödyntämällä. Lisäksi liikenteen kulku- ja kuljetustapoihin vaikuttamalla sekä laajemmin liikenteenhallintaa ja ohjausta tehostamalla voidaan lisätä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.

Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisellä sekä valtion liikenteenohjausyhtiöistä vuonna 2019 muodostettavalla valtion liikenteenohjauskonsernilla luodaan edellytykset liikenteen ohjauksen kokonaisvaltaiseen tehostamiseen ja yhtenäistämiseen eri liikennemuotojen välillä. Tällä muutoksella mahdollistetaan eri liikennemuodot yhdistävien matka- ja kuljetusketjujen kehittäminen ja hallinta. Olemassa olevan väyläkapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen liikenteenhallinnan keinoin sujuvoittaa liikennettä, vähentää matkoihin ja kuljetuksiin käytettävää aikaa sekä parantaa erityisesti tieliikenteessä ruuhkien hallintaa, jolloin vastaavasti ajosuoritteiden, ajoneuvojen käyntiajan ja ajokilometrien määrä laskee, ja liikenteestä aiheutuvia päästöjä pystytään vähentämään. Mikäli olemassa olevaa väyläverkkoa pystytään hyödyntämään tehokkaammin, vähenee samalla myös uusien väylien rakentamisen tarve, kun muuttuviin ja kasvaviin asiakastarpeisiin voidaan vastata nykyistä paremmilla liikenteenohjaus- ja hallintapalveluilla sekä matkaketju- ja reitityspalveluilla, jotka perustuvat olemassa olevan väyläverkon hyödyntämiseen. Suomen kaltaisessa maassa, jossa liikenneverkko on laaja ja liikennevirrat suhteellisen ohuita suurimpien kaupunkikeskittymien ulkopuolella, on olemassa oleva liikennejärjestelmä hyödynnettävä täysimääräisesti ja tehokkaasti, jolloin myös liikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja kyetään rajoittamaan.

Perustettavalla yhtiöllä on paremmat edellytykset investoida liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa käytettävien tietojärjestelmien ja –infrastruktuurin kehittämiseen, jolla parannetaan liikenteenohjauksen toimintavarmuutta, toimintaan liittyvien riskien hallintaa sekä koko liikennejärjestelmän tasoista liikenteenhallintaa. Tähän kehittämistyöhön yhtiöllä on käytettävissään nykyisen valtion budjettitalouteen perustuvan rahoituksen sijaan huomattavasti laajemmat taloudelliset resurssit, koska yhtiö voi ottaa markkinoilta lainaa tasettaan vastaan, ja hyödyntää tätä kautta saatavia varoja tehokkaasti kehittämisinvestoinneissaan.



Liikenteenohjauksen- ja hallinnan tietojärjestelmien ja infrastruktuurin kehittämisen myötä tehostuvalla liikenteenohjauksella ja -hallinnalla minimoidaan onnettomuusriskejä sekä hallitaan entistä tehokkaammin liikenteen häiriötilanteita, jolloin potentiaalisesti hyvinkin vaarallisten ympäristövahinkojen syntyminen kyetään välttämään tai niistä aiheutuvat vahingot pitämään mahdollisimman pieninä. Liikenteenohjaustoiminnan tehostumisella sekä toimintaan käytettäviä järjestelmiä kehittämällä edesautetaan samalla myös joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia ja edellytyksiä parantaa palvelutasoa, jolla voidaan pyrkiä vaikuttamaan yksityisautoilun määrään ja edelleen liikenteen päästöihin sekä liikenteestä ympäristölle aiheutuviin muihin haittoihin. Joukkoliikenteen sujuvuus, lyhyemmät matka-ajat, aikataulun mukaisen palvelun varmistaminen sekä ajantasainen tiedottaminen palveluista lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Lisäksi kehittyneempien järjestelmien käyttöönotolla, kuten esimerkiksi liikennevaloetuksia kehittämällä, voidaan vaikuttaa viiveisiin, joita liikennevaloissa seisomisesta joukkoliikenteelle aiheutuu ja näin vähentää myös polttoaineen kulutusta.

Liikenteen digitaalisen kasvu ympäristön sekä automaation ympärille rakentuvien liikenteen ekosysteemien puitteissa tarjottavilla liikenteen uusilla palveluilla tavoitellaan sujuvaa ja joustavaa liikkumista, ympäristö- ja turvallisuushaittojen vähenemistä sekä aineellisten resurssien käytön tehostamista. Liikenteeseen, liikkumiseen ja kuljettamiseen sekä näiden ohjaukseen ja hallintaan on vakiintumassa teknologisten ja muiden innovaatioiden tukemana aivan uudenlaisia palveluita ja toimintatapoja.

Tämän kehityskulun keskiössä ovat liikenteen palveluistuminen ja saumattomat palvelukokonaisuudet. Liikennealan uusien palveluiden avulla pyritään vaikuttamaan liikennejärjestelmän tuottavuuteen ja tehokkuuteen sekä edistämään liikenteen ympäristöystävällisyyttä lisäämällä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Liikennejärjestelmän eri toimijat kehittävät kiihtyvällä vauhdilla uusia, osin tai kokonaan digitaalisia palveluja liikkujille, jotka myös ottavat niitä aktiivisesti käyttöön.

Valtion liikenteenohjausyhtiön perustamisen yhtenä tavoitteena on liikennejärjestelmään liittyvän tiedon hyödynnettävyyden parantaminen, jolla halutaan vauhdittaa liikennetiedon päälle rakennettavien uusien palveluiden sekä digitaalisen liikenteen ekosysteemien kehitystä ja kasvua. Näin ollen perustettavalla yhtiöllä ja sen liikenteen digitaalisen kasvu ympäristön kehittämiseen kohdennetulla toiminnalla sekä yhtiön itsensä tarjoamalla uusilla liikenteen digitaalisilla palveluilla on mahdollista vaikuttaa sekä välillisesti että suoraan liikenteestä johtuviin sekä sen myötä syntyviin ympäristöhaittoihin. Tosin on syytä korostaa, että yksityiskohtaista tutkimustietoa tai arvioita uusilla palveluilla saavutetuista ympäristöhyödyistä on kuitenkin Suomessa toistaiseksi hyvin vähän, ja muissa maissa tehtyjen arvioiden soveltaminen Suomessa on erilaisten toimintaympäristöjen vuoksi vaikeaa. Liikenteen digitalisaation ja sen kautta saavutettavissa olevien positiivisten liikenteellisten ja ympäristövaikutusten välinen suhde on kuitenkin kyetty osoittamaan selvästi.

#### **4.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Liikenteenohjausyhtiö tarjoaa operatiivisia liikenteenohjauspalveluja ja dynaamista liikennetietoa laaja-alaisesti eri toimijoiden käyttöön. Liikenteenohjauksen ja muiden matkakäytätietoihin perustuvien palveluiden yhteen toimivuus, jota uudistuksella haetaan, edistää logistiikkaintensiivisten yritysten toimintamahdollisuuksia sekä kansalaisten palveluja erityisesti ruuhkaisilla kaupunkialueilla, mutta parantaa myös mahdollisuuksia saada palveluja haja-asutusalueella ja tukee siten alueiden kehittämistä.

Yhtiön strateginen sopimuskumppani palveluissa on Liikennevirasto, ja siksi on tärkeää huolehtia siitä, että yhtiön ja palveluita käyttävän asiakkaan kontakti myös näissä asioissa säilyy.

Aiempaan toimintamalliin verrattuna kehitystyön ja -resurssien keskittäminen sekä paremmat investointimahdollisuudet tehostavat toimintaa. Paremmat investointimahdollisuudet tukevat myös kyberuhkiin varautumista muun muassa tehostamalla tieto-omaisuuden hallintaa ja mahdollistamalla panostukset alueeseen.

Yhtiömuoto antaa paremmat edellytykset kehittää uusia maksullisia liikenteenohjauksen ja -hallinnan lisäpalveluja asiakastarpeiden pohjalta yhteistyössä muiden alan toimijoiden kanssa. Yhtiöittäminen luo myös mahdollisuuksia kehittää joustavampia ja edullisempia asiakaslähtöisiä sekä helposti saavutettavia palveluita.

Yhtiöittämisellä on mahdollisuus tehostaa toimintaa ja luoda parempia edellytyksiä kehittämiseksi. Yhtiöittäminen tuo esiin rahoituksellisesti monipuolisempia mahdollisuuksia ja yhteistyö palvelujen tuottajan ja käyttäjän välillä yksinkertaistuu, kun yhtiöt toimivat tulevaisuudessa suoraan toistensa kanssa. Palvelukehittäminen edellyttää myös uudentyyppistä palveluosaaamista.

### **Vaikutuksia tietoyhteiskuntaan**

Tulevaisuudessa liikennejärjestelmä muodostuu liikenne- ja viestintäverkkojen, palveluiden ja tiedon yhteen toimivasta kokonaisuudesta, joka luo paremmat edellytykset vastata yhteiskunnan sekä liikenteen käyttäjien - ihmisten ja yritysten - yhä moninaisempiin tarpeisiin. Tavoitteena on hyödyntää käytettävissä olevat resurssit viisaasti, lisätä tuottavuutta ja hyvinvointia sekä rakentaa toimintaedellytyksiä uudelle liiketoiminnalle.

Hallituksen tavoitteena on älykkäiden ratkaisujen ja osaamisen avulla nostaa Suomi maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa. Suomessa tälle on erinomainen alusta; vakaa yhteiskunta, korkea IT-osaamista, korkeatasoinen ja kattava viestintäinfrastruktuuri sekä korkea älypuhelinien käyttömäärä. Älyliikenne on vahvasti kasvava uusi palvelumarkkina. Merkittäviä kasvuodotuksia kohdistuu digitaalisten liikenteen palvelujen ja tiedon käsittelyn ympärille syntyvän liiketoiminnan kehittämiseen ja vientiin, jossa Suomella on vahvaa osaamista. Tieto- ja viestintäteknologia-ala muodostaa merkittävän osan Suomen bruttokansantotteesta. Sekä teknologinen kehitys että internetin luonne eräänlaisena rajattomana tuotantontekijänä ovat avanneet Suomessa toimiville yrityksille mahdollisuuksia osallistua maailman markkinoille ja skaalata liiketoimintaansa uusille markkina-alueille erittäin nopeasti ja verrattain pienin muuttuvien kustannuksien.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen tavoitteena on tehostaa tiedon avaamista ja nopeuttaa siihen perustuvan uuden liiketoiminnan kehittymistä ja kasvua. Odotuksena on, että liikenteen ohjauksen yhteydessä syntyvä ja kerättävä tieto saadaan hyödyttämään koko yhteiskuntaa aiempaa tehokkaammin. Yhtiöittämisellä luodaan edellytyksiä uudelle yritystoiminnalle tietoa ja digitaalisuutta hyödyntävillä toimialoilla, mikä luo uusia työpaikkoja ja parantaa tätä kautta alan työllisyyttä.

Yhtiö pyrkii vastaamaan osaltaan liikenteen automaatioon kehittämällä tietojärjestelmiä ja ohjaustoimintaa. Aiempaan toimintamalliin verrattuna kehitystyön ja -resurssien keskittäminen sekä paremmat investointimahdollisuudet tehostavat toimintaa. Paremmat investointimahdollisuudet tukevat myös kyberuhkiin varautumista muun muassa tehostamalla tieto-omaisuuden hallintaa sekä mahdollistamalla laaja-alaisemmat panostukset tietoturvan kehittämiseen.

Liikenteen ja viestinnän perusteknologiat syntyvät globaalisti. Suomen erityinen mahdollisuus on nousta edelläkävijäksi uusien ratkaisujen nopeassa käyttöönotossa ja tehokkaassa soveltami-

nessa. Suomella on luontaiset edellytykset myös saada aikaan toimialojen rajat ylittäviä ratkaisuja, jota nyt toteutettavalla yhtiöittämisellä halutaan osaltaan entisestään tukea. Tulevaisuuden liikennejärjestelmässä liikkumis- ja kuljetusvalintoja ohjataan älykkäiden järjestelmien kautta, ja asiakkaiden tarpeita vastaaviksi räätälöityjä palveluita tuotetaan tietoa sekä avoimia rajapintoja hyödyntäen. Tässä tarkoituksessa perustettavalla liikenteenohjausyhtiöllä on erinomaiset mahdollisuudet tukea digitaalisen liikenteen myötä syntyvien ekosysteemien kehitystä, kun yhtiö tarjoaa liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa laaja-alaisesti liikenteen toimijoiden käyttöön, jalostaen tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisessa liiketoiminnassaan. Yhtiö ja liikennealan toimijat pyrkivät tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kasvattamaan liikenteen kokonaismarkkinaa koko toimialaa hyödyttävällä tavalla sekä vahvistamaan suomalaisen digitaalisen ja automaattisen liikenteen ekosysteemin kasvua ja liikennealan yritysten toimintaedellytyksiä. Liikenteen älykäs ekosysteemi perustuu kaikkien sen arvoverkkoon kuuluvien toimijoiden saumattomaan vuorovaikutukseen sekä ekosysteemiin liittyvien osatekijöiden korkeaan laatuun. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä pyritään edesauttamaan liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä, uuden liiketoiminnan syntymistä sekä liikennejärjestelmätasoisista liikenteen hallintaa, jolla myötävaikutetaan ja nopeutetaan liikenteen digitaalisen ekosysteemin kehitystä. Suomen tulee toimia edelläkävijänä ja rakentaa paras mahdollinen ekosysteemi. Onnistuessaan Suomella on mahdollisuus tehdä liikenne- ja viestintäratkaisuisista kilpailuvaltti, joka perustuu kilpailukykyiseen osaamiseen, tuotteisiin ja palveluihin.

## **5 Asian valmistelu**

### **5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto**

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa yhtenä kärkihankkeista on digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentaminen lainsäädäntötoimin. Hallitusohjelman tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeessa tavoitteena on luoda innovaatioiden ja palveluiden syntymistä tukeva säädös- ja muu toimintaympäristö. Tarkoituksena on myös hyödyntää massadataa ja robotisaatiota uuden liiketoiminnan ja toimintatapojen luomiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 25.4.2017 hankkeen (LVM/891/03/2017), jossa valmistellaan tarvittavat esitykset ministeriön hallinnonalan virastorakenteen uudistamiseksi sekä Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämiseksi. Hanke perustuu sitä koskevaan esiselvitykseen, joka luovutettiin liikenne- ja viestintäministeriölle 17.2.2017. Työryhmä ehdotti, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston viranomaistehtävät yhdistettäisiin yhdeksi virastoksi. Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminto yhtiöitettäisiin valtion kokonaan omistamiksi erityistehtäväyhtiöiksi erillisen selvityksen mukaisesti. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaisi väyläverkosta vastaavana virastona. Ilmatieteen laitoksen liiketaloudellinen toiminta jatkuisi Ilmatieteen laitoksessa. Esiselvitys oli laajalla lausuntokierroksella. Lausunnoissa esiselvityksen tavoitteita pidettiin varsin laajasti kannatettavina ja hyvinä lähtökohtina uudistukselle.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 13.6.2017, että Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Hallituksen esitys on laadittu näiden linjausten mukaisesti.

Hallituksen esitystä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi on valmisteltu liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämistä valmisteleavassa työryhmässä osana liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus-hanketta. Työryhmässä ovat edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, puolustusministeriö,

sisäministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Air Navigation Services Finland Oy, Finrail Oy sekä Liikenneviraston henkilöstöä edustavista järjestöistä Julkisan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO, Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL sekä Palkansaajajärjestö Pardia. Yksityiskohtaisempaa valmistelutyötä on tehty myös liikenteenohjauksen erityiskysymyksiä käsittelevissä alatyöryhmissä ja yhdessä turvallisuusviranomaisten kanssa poikkiallisissa yhteistyöryhmissä. Yhtiöittämistä valmisteleva työryhmä on valmistelun aikana kuulut useita liikenteenohjauksen sidosryhmätahoja muun muassa kaikissa Liikenneviraston liikennemuotokohtaisissa liikenteenohjauskeskuksissa järjestetyissä kuulemistilaisuuksissa.

Alueellistamisen koordinaatioryhmä puolsi kokouksessaan 27.2.2018 sijoittamisselvityksen tekemättä jättämistä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen osalta, sisältäen liikenteenohjausyhtiön perustaminen.

Hallituksen esitys on laadittu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä edellä kuvatun kattavan työryhmävalmistelun pohjalta.

## **5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen**

Esitysluonnos on ollut laajalla lausuntokierroksella ja vapaasti kommentoitavana lausuntopalvelu.fi-portaalissa. Lausuntoja pyydettiin yli sadalta eri taholta, kuten toimialaan liittyviltä ministeriöiltä ja viranomaisilta, Liikennevirastolta, henkilöstöjärjestöiltä, elinkeinoelämän edustajilta ja muilta keskeisiltä sidosryhmiltä. Lausuntoja saatiin 61 kappaletta, joista 33 tuli julkisilta lausunnonantajilta ja 28 yksityisiltä tahoilta. Lausunnonantajista 18 taho antoi esityksestä positiivisen lausunnon, 33 taho neutraalin lausunnon ja 10 lausujaa suhtautui esitykseen varauksellisesti tai kielteisesti. Myös määräajan jälkeen saapuneet lausunnot on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Lausunnoissa otettiin kantaa erityisesti neljään keskeiseen teemaan, jotka ovat liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen, perustettavan yhtiön toiminta markkinoilla, palveluiden kustannukset ja tietojen avoimuus.

Useat lausunnonantajat pitivät esityksen tavoitteita ja yhtiöittämistä kannatettavina. Yhtiöittämisen arvioidaan tukevan digitaalisen liikenteen kehittymistä, kun yhtiö tarjoaa toiminnassa syntyvää tietoa liikenteen toimijoiden käyttöön. Liikenteenohjauksen toteuttamiseksi kerättyjen tietovarantojen hyödyntäminen innovatiivisten ratkaisujen ja uudenlaisten hyödyketuotannon muotojen kehittämisessä sekä uuden yritystoiminnan synnyttämisessä ovat kannatettavia tavoitteita. Uudistuksen nähtiin vähentävän väyläkeskeistä siiloutumista ja edesauttavan siirtymistä kohti kokonaisvaltaista palvelua, jossa keskitytään asiakaslähtöisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen. Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen selkeyttäisi myös hallinnonalan julkisen vallan käyttöä sisältävien viranomaistehtävien sekä tosiasiallisten hallinto-tehtävien organisatorista erottamista.

Useat yksityiset toimijat katsovat liiketalousperusteisen toimintamallin tarjoavan tehokkaamman mahdollisuuden hoitaa operatiivista toimintaa sekä investoida järjestelmiin pitkäjänteisesti siten, että liikenteen laatu koko liikenneketjussa paranee ja kohtaa paremmin asiakkaiden tarpeet. Yhtiöittämisestä saadun kokemuksen mukaan osakeyhtiö pystyi tehostamaan toimintaa hankintojen, henkilöstö- ja kalustoresurssien osalta, sekä samalla nostamaan palvelutasoa sekä asiakas- ja henkilöstötyytyväisyyttä.

Eräissä lausunnoissa todettiin, että yhtiöön siirtyviksi esitettyihin tehtäviin kuuluu myös julkisia hallintotehtäviä. Niiden yhtiölle siirtämisen tarkoituksenmukaisuuden harkintaan ja perusteluihin tulisi kiinnittää perustuslain 124 §:n säännöksen perusteella erityistä huomiota ja täsmentää

perusteluja tältä osin. Muutama lausunnonantaja katsoi, että nykyiset liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut tulisi järjestää viranomaistehtävinä virastomuodossa ja investoinnit voidaan hoitaa valtion talousarviorahoituksella.

Lausunnoissa ilmeni kahdenlaisia tavoitteita yhtiön toiminnasta markkinoilla: osa lausujista haluaa rajoittaa yhtiön toimintaa nykyisillä kilpailluilla markkinoilla, estää monopolitoimijan syntymisen, tai rajata yhtiön toimintaa nykymuotoiseen tai vain viranomaisille annettavaan liikenteenohjaus- ja hallintapalveluun. Toisaalta osa lausujista toivoi nimenomaan, että yhtiö tukisi alan ekosysteemin luomista, olisi mukana mahdollistamassa ja luomassa uutta ja aikaisempaa laajempaa digitaalisen liikenteenohjaustiedon markkinaa, ja edistäisi omalla toiminnallaan alan kaikkien yritysten kansainvälistä kasvua.

Osa lausunnonantajista näki uhkana, että ehdotettu malli johtaa alan monopolisoitumiseen yhden toimijan alaisuuteen, jolla olisi tietoon ja mittaviin investointeihin perustuvaa monopoli. Perustettavan yhtiön lakisääteiset velvoitteet ja muu toiminta olisi rajattava ja täsmennettävä siten, ettei kilpailuongelmia synny. Esityksessä tulisi tarkentaa, miten perustettavan yhtiön ympärille syntyvä markkinaehtoinen palveluekosysteemi mahdollistetaan ja miten estetään markkinahäiriöiden syntyminen. Esityksessä tulisi huomioida voimakkaammin Liikennealan kansallisen kasvuohjelman 2018-2022 näkökulmat, jo olemassa olevien yksityisten yritysten toiminta ja kehittyminen sekä hallitusohjelman tavoitteet kansainvälisen kilpailukykyyn edistämiseksi.

Kolmas laajempi asiakokonaisuus lausunnoissa oli huoli siitä, että yhtiöittäminen johtaa asiakkaiden nykyisten kustannusten nousuun tai nykyisin ilmaiseksi saatujen palvelujen muuttumiseen maksulliseksi. Useissa lausunnoissa todettiin, että muutos ei saa johtaa palvelujen kustannusten nousuun, uusiin maksuihin tai palvelutason heikentymiseen asiakkaille, kansalaisille tai viranomaisille.

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin huoli siitä, että yhtiömuotoisena toimiminen saattaa vaarantaa tietojen ja toiminnan avoimuuden. Ei saisi syntyä tilannetta, jossa aikaisemmin julkinen tieto ja toiminta katoavat yhtiön hallinnoitavaksi ja jopa yhtiön myyntikelpoiseksi omaisuudeksi. Esille nousi myös yritysten liikesalaisuuden säilymisen turvaaminen ja tutkimustoiminnassa käytettävän liikenteen digitaalisen tiedon säilyminen avoimena ja vähäisin kustannuksin saatavilla olevana.

Yhtiöittäminen ei myöskään saisi vaarantaa nykyistä viranomaistoimijoiden välistä sujuvaa ja avointa tiedonvaihtoa, joka helpottaa ja tehostaa kaikkien osapuolien toimintaa. Lausunnoissa tuotiin selkeästi esille nykyisen METO- ja TiTo-yhteistyön jatkuvuuden tärkeys uudistuksen yhteydessä. Esityksessä tulisi analysoida paremmin yhtiön ja viranomaisten välistä tiedonsaantia ja jakoa, jotta tulevaisuudessa vältytään esimerkiksi kriittisissä tilanteissa turhilta ongelmilta. Lisäksi edellytettiin julkisuuslain perusteella salassa pidettävän tiedon käsittelyä yhtiössä siten, että tieto säilyy varmuudella luottamuksellisena.

Lausunnonantajat kiinnittivät huomiota myös esityksen henkilöstövaikutuksiin ja henkilöstön asemaan muutoksessa, huoltovalmiuteen, valmiuteen ja varautumiseen liittyviin kysymyksiin, Helsingin lähiliikennealueen toimijoiden yhteistyön jatkuvuuteen ja liikenne- ja viestintäministeriön kaksoisrooliin yhtiön omistajaohjauksessa ja Liikenneviraston tulosohtauksessa.

Saatujen lausuntojen johdosta esityksen perusteluissa on useissa kohdissa kuvattu tarkemmin yhtiöittämisen tavoitteita ja tarkoituksenmukaisuutta, yhtiön asemaa markkinatoimijana sekä yhtiöittämisen liikenteenohjauksen digitaalisen talouden ekosysteemiin liittyviä vaikutuksia. Perusteluissa on selkeytetty yhtiöittämisen vaikutuksia viranomaisten kustannuksiin, tiedon

avoimuuteen ja viranomaistiedon luottamukselliseen käsittelyyn sekä esityksen henkilöstövaikutuksia. Lisäksi yhtiöittämistä on arvioitu valtioneuvoston näkökulmasta.

Lausuntojen johdosta hallituksen esityksen säätämistä koskevia perusteluja on täsmennetty ja laajennettu.

Rautatielain muutosesityksen osalta jatkovalmistelussa on päädytty lausuntovaiheen esitystä suppeampaan ratkaisuun, jossa lakiin tulisi rautatieliikenteen ohjauksen yhtiöittämisestä johtuva rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin (EU) 2016/2370 mukainen yhden pykälän laajuinen minimimuutos. Liikenne- ja viestintäministeriössä on ollut samanaikaisesti tämän hallituksen esityksen kanssa valmisteltavana EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanosta johtuva rautatielain kokonaisuudistus. Uutta raideliikennelakia koskeva hallituksen esitys on parhaillaan lausuntokierroksella ja se on tarkoitus antaa eduskunnalle alkusyksyllä 2018. Uuden lain on tarkoitus korvata nykyinen rautatielaki 1.1.2019 alkaen.

Sisäministeriön ja Rajavartiolaitoksen antamien lausuntojen ja heidän kanssaan käytyjen keskustelujen jälkeen alusliikennepalvelulain alusten suojapaikkaan vastaanottamista koskeviin 20 b ja c §:iin on muutettu vastuuviranomaiseksi Liikenneviraston sijaan Rajavartiolaitos.

Lisäksi lausuntojen johdosta esitykseen on tehty yksityiskohtaisia muutoksia ja täsmennyksiä eräisiin ehdotettuihin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annettavan lain, alusliikennepalvelulain (623/2005), aluevalvontalain (755/2000), liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) ja rautatielain (304/2017) pykäliin sekä niiden yksityiskohtaisiin perusteluihin.

## **6 Riippuvuus muista esityksistä**

### **6.1 Esitykseen vaikuttavia tekijöitä**

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (lain II vaihe; HE 145/2017 vp), jonka muutokset vaikuttavat liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen tavoitteiden toteuttamiseen. Tämän hallituksen esityksen liitelakina on liikenteen palveluja koskevan lain muutosesitys, joka sisältää yhtiöittämiseen liittyvät tieliikenteen ohjaustoimintoja ja liikenteenohjauksen tietovarantoja koskevat säännökset.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen laeiksi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta (HE 192/2017 vp), jonka muutokset vaikuttavat liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämisen tavoitteiden toteuttamiseen. Tämän hallituksen esityksen liitelakeina olevat alusliikennepalvelulaki ja liikenteen palveluista annettu laki sisältävät Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta johtuvia muutoksia.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen laeiksi pelastuslain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta (HE 18/2018 vp). Kyseiset lait sisältävät tehtäviä, joilla on myös vaikutusta ehdotetun erityistehtäväyhtiön toimintaan.

### **6.2 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintolakiin**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:ssä säännellään Ahvenanmaan toimivallasta lainsäädäntöasioissa. Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat pykälän 20–22 kohdat, jotka koskevat postilaitosta ja yleisradio- ja kaapelilähetystoiminnan harjoittamista maakun-

nassa, teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä sekä elinkeinotoimintaa. Lain 27 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät sekä ilmailu.

Tässä hallituksen esityksessä käsitellään Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamista osakeyhtiöksi ja yhtiöittämisestä johtuvia toimialalainsäädännön muutoksia. Liikennevirasto tarjoaa VTS-palveluja Ahvenanmaan alueella vain kauppamerenkulun väylillä ja niiden sisääntuloalueilla. Osa maakunnan alueella sijaitsevista kauppamerenkulun 2-luokan väylästä on VTS-palvelun ulkopuolella. Palvelua ei tarjota hyötyliikenteen matalaväylillä eikä veneilyväylillä.

Hallituksen esityksen luonnoksesta on pyydetty lausunto Ahvenanmaan maakuntapäiviltä ja Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta. Ahvenanmaan maakunnan hallituksella ei ollut huomautettavaa esitykseen.

Esityksellä ei ole vaikutuksia Ahvenanmaan itsehallintoon.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

**1 §. Perustettava osakeyhtiö.** Pykälän 1 momentin mukaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut ja siihen kuuluva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta siirrettäisiin perustettavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana olisi meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus- ja hallintapalvelut ja niihin liittyvät liikenteenhallinnan palvelut sekä niihin liittyvät tiedon kerääminen, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meriliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuusviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Yhtiön tehtävänä on myös kerätä ja avata tietoa, luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen. Yhtiön toiminnan kautta pyritään edesauttamaan liikenteen digitalisaation ja automaation ympärille rakentuvien markkinoiden kehittymistä tavalla, joka palvelisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti Suomen elinkeinoelämän toimintaa, kuljetuksia ja kansalaisten liikkumista. Yhtiöllä voi olla toimintaa myös ulkomailla.

Pykälän 2 momentin mukaan valtio merkitsisi yhtiötä perustettaessa kaikki sen osakkeet.

**2 §. Luovutusvaltuus.** Pykälän mukaan valtioneuvosto valtuutettaisiin luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa olevan omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle. Luovutusvaltuus kattaisi siten Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut sellaisenaan varoineen ja velkoineen. Valtioneuvosto valtuuttaisi tämän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hoitamaan luovutusjärjestelyt.

**3 §. Luovutuksen ehdot.** Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Luovutus tapahtuisi valtioneuvoston valtuutuksen perusteella erillisellä luovutuskirjalla, jossa luovutettava varallisuus yksilöidään. Valtioneuvosto määräisi myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi, mikä osa omaisuudesta luovutettaisiin osakeyhtiöön osakkeita vastaan. Apporttiomaisuuden siirto tapahtuisi yhtiön aloittaessa toimintansa lain tultua voimaan.

Pykälän 3 momentin mukaan valtion laina yhtiölle voisi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden omaisuudesta luovutusajankohtana.

**4 §. Verotus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä käyttö- ja muu omaisuuden arvoista, joista vastaanottavan yhtiön poistopohja muodostuu. Yhtiöittäminen rinnastuu asiallisesti elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:ssä tarkoitettuun liiketoimintasiirtoon. Koska yhtiöitettävä liikenteenohjaus- ja hallintapalvelutoiminta ei kuitenkaan ole ollut Liikenneviraston



toiminnassa veronalaista elinkeinotoimintaa, ei ole tarpeen erikseen säätää yhtiöittämissä sovellettavaksi mainittua säädöstä. Yhtiöittämissä noudatettaisiin kuitenkin soveltuvin osin liiketoimintasiirtoa koskevia periaatteita ja sovellettaisiin jatkuvuusperiaatetta.

Elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:n 3 momentti, jonka mukaan vastaanottavan yhtiön verotuksessa luetaan sille siirtyneen omaisuuden vähennyskelpoiseksi hankintamenoksi omaisuuden siirtävän yhtiön verotuksessa poistamatta oleva hankintamenon osa ei myöskään olisi suoraan sovellettavissa nyt puheena olevaan yhtiöittämiseen. Tämän vuoksi ehdotetaan erikseen säädettäväksi niistä arvoista, joista vastaanottava osakeyhtiö voi tehdä poistoja. Osakeyhtiö, jolle toimintoja siirretään, on muiden osakeyhtiöiden tapaan verovelvollinen kaikesta tulostaan. Koska ei ole perusteltua, että vastaanottava osakeyhtiö voisi aloittaa poistojen tekemisen esimerkiksi käyvistä arvoista pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että verovelvollisen aikaisemmin verovapaaseen toimintaa kuuluneiden varojen siirtyessä veronalaiseen toimintaan rahoitus-, vaihto- tai käyttöomaisuuden hankintamenona pidettäisiin niiden kirjanpitoarvoa. Tämä koskisi kaikkea osakeyhtiölle siirtyvää omaisuutta, koska siirtyvälle omaisuudelle ei ole osoitettavissa aiempaa verotuksessa poistamatonta hankintamenoa.

Tämän järjestelyn yhteydessä kaikki yhtiöitettäviin toimintoihin liittyvät varat, velat, vastuut ja henkilöstö siirtyvät vastaanottavalle yhtiölle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin perustettavan yhtiön varainsiirtoverokohtelusta. Lainkohdan mukaan osakeyhtiö ei olisi velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 1 ja 2 §:ssä tarkoitettun luovutuksen yhteydessä. Säännöksen mukainen verovapaus vastaisi laajuudeltaan varainsiirtoverolain 43 §:n 1 momentin mukaista verovapautta. Säännöksen mukaista hakemusmenettelyä ei kuitenkaan edellytettäisi, koska verovapauden edellytysten täyttymistä voidaan tässä tapauksessa pitää selvänä.

Perustettavalle osakeyhtiölle ei siirry arvopapereita. Siirtyvä kiinteistövarallisuus liittyy muutamiiin meriliikenteen- ja rautatieliikenteenohjausta palveleviin maa- ja vesialueisiin sekä rakennuksiin. Siirtyvän kiinteistövarallisuuden arvo on vähäinen suhteessa muuhun siirtyvään omaisuuteen.

**5 §. Vastuu sitoumuksista.** Pykälän 1 momentin mukaan sen jälkeen, kun omaisuus olisi siirretty osakeyhtiöön, osakeyhtiö vastaisi laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa. Tulevasta yhtiöittämisestä otetaan maininta niihin sopimuksiin, jotka Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut tekevät ennen yhtiöittämistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koska velallinen voi vaihtua vain velkojan suostumuksella, vastaisi valtio edelleen toissijaisesti sellaisista perustamista edeltävistä velvoitteista, joista ei toisin sovita. Säännöksellä varmistettaisiin toiminnan ja palvelujen tarjonnan jatkuvuus yhtiöittämisen yhteydessä.

**6 §. Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa.** Pykälän 1 momentin mukaisesti Liikenneviraston osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset olisivat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä. Yhtiöittämisen jälkeen perustettava osakeyhtiö olisi siten samassa asemassa kuin Liikennevirastosta luovutettava kokonaisuus olisi ollut.

Pykälän 2 momentin mukaan vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulisi hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä Liikenneviraston sijaan ilman eri päätöstä. Momentin mukaan hallinto- ja hallintolainkäyttöllinen jatkuvuus olisi selvyden vuoksi turvattu myös vireillä olevissa asioissa.

**7 §. Henkilöstön asema.** Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä yhtiöittämisen yhteydessä.

Henkilöstön asemasta liikkeenluovutustilanteissa säädetään virkasuhteessa olevan henkilöstön osalta valtion virkamieslain (750/1994) 2 luvussa ja työsopimussuhteessa olevan henkilöstön osalta työsopimuslain (55/2001) 1 luvussa.

Kyse olisi liikkeenluovutuksesta, joten siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työsopimussuhteinen henkilöstö siirtyisi tämän lain voimaan tullessa työsopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi yhtiöön määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Henkilöiden työsuhteen katsotaan työsuhte-etuuksien määräytymisen kannalta jatkuneen yhdenjaksoisena.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin yhtiössä sovellettaisiin mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitaan.

Valtion virkamieslain 5 f §:n 3 momentin mukaan luovutuksensaaja on velvollinen noudattamaan luovutushetkellä voimassa olleen virkaehtosopimuksen määräyksiä kuten työehtosopimuslain (436/1946) 5 §:ssä säädetään.

Valtion virkamieslain 5 e ja 5 f §:ien nojalla työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät luovutuksensaajalle. Tämä ei kuitenkaan koske niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyy työsopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Siltä osin kuin on kyse työsopimussuhteisesta henkilöstöstä, asiaan sovellettaisiin työsopimuslain liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Siirtyvää tehtävää hoitava henkilö saa muutoin sovellettavaa irtisanomisaikaa noudattamatta tai sen kestoajasta riippumatta irtisanoa virka- tai työsopimussuhteensa päättymään siirron hetkellä.

**8 §. Voimaantulo.** Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan                      päivänä                      kuuta 20 .

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan selkeyden vuoksi, että valtioneuvosto voi ennen lain voimaantuloa ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Valtioneuvosto voisi tehdä ennen lain voimaantuloa 1 ja 2 §:ssä tarkoitettuja toimenpiteitä, joihin sovelletaan myös 3 ja 4 §:ää. Yhtiöjärjestys voidaan vahvistaa ja yhtiö rekisteröidä kaupparekisteriin. Näin on tarkoitus varmistaa, ettei perustettavan yhtiön rekisteröinnille, omaisuuden luovuttamiseen liittyville päätöksille ja muille yhtiöittämisen valmisteluun liittyville oikeudellisille ja taloudellisille toimenpiteille ja päätöksille ole säädösteknisiä esteitä ennen lain voimaantuloa.

## **1.2 Laki aluevalvontalain muuttamisesta**

**24 a §. Alusliikennepalvelun tarjoajan ja nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön tehtävät.** Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen johdosta

pykälään ehdotetaan lisättävän alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelun tarjoajalle velvollisuus avustaa aluevalvontaviranomaisia hoitamalla aluevalvontalaissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan. Osakeyhtiömuotoinen alusliikennepalvelun tarjoaja ei aluevalvontalain mukaan olisi aluevalvontaviranomainen, mutta sillä olisi operatiivisia tehtäviä toimialallaan. Säännöksen mukaan alusliikennepalvelun tarjoajalle ei voida antaa hoidettavaksi merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon. Otsikosta ehdotetaan myös poistettavaksi viittaus aluevalvontatehtäviin ja korvattavaksi se termillä tehtävät.

Avustaessaan aluevalvontaviranomaisia pykälässä määritellyllä tavalla, alusliikennepalvelun tarjoaja hoitaa julkista hallintotehtävää, joka on luonteeltaan teknistä ja operatiivista. Kyse on lähinnä tosiasiallisesta hallintotoiminnasta. Oikeusturvan takeet perustuvat tällöin sääntelyn täsmällisyyteen ja asianmukaisuuteen, henkilöstön koulutukseen ja pätevyysvaatimuksiin sekä toiminnan riittävään valvontaan. Tehtäviin ei liity rikoslaissa tarkoitettua julkisen vallan käyttöä.

**24 b §.** *Auerikkomuksesta ja alueloukkauksesta ilmoittaminen.* Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen johdosta pykälään ehdotetaan lisättävän alusliikennepalvelun tarjoajalle velvollisuus ilmoittaa aluevalvontaviranomaiselle oman toimintansa aikana tekemänsä havainnot alueloukkauksesta tai rikkomuksesta, sen tulisi myös ryhtyä käytettävissään olevin keinoin loukkauksen torjumiseksi. Aluevalvontatehtävien käytännön järjestelyiden perusteista sovittaisiin liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustusministeriön kesken.

**24 c §.** *Valtion ilma-aluksen ja merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaaminen.* Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi momentti koskien merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaamista. Merialueen joustavaan käyttöön kuuluu se, että alue on kaikkien tarvitsijoiden käytössä. Tietyt toiminnot vaativat kuitenkin tietynlaajuisen merialueen varaamista yksinomaiseen käyttöön tai erityistarkoitukseen määräytyksi ajaksi, mikä voi johtua esimerkiksi toimintaan liittyvistä vaaroista sekä tarpeesta varmistaa, että tällaiset toiminnot erotetaan muusta toimintaan osallistumattomasta meriliikenteestä tehokkaasti ja turvallisesti. Erityisesti valtionalusliikenteeseen liittyy tilanteita, jolloin sillä on etusija, ja muuta liikennettä on tarve vastaavasti rajoittaa. Tämän tyyppinen tilanne on esimerkiksi kiireellinen virka-apu tai pelastuspalvelutehtävä tai aluevalvontaan liittyvä kulku. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

Valtionaluksen aluevalvontatehtävän turvaamisen ensisijainen keino on sovittaa aluevalvontatehtävää suorittavan valtionaluksen merialueenkäyttötarpeet muun alusliikenteen tarpeisiin merialueen käyttöä koskevilla etuoikeusjärjestelyillä sekä tarvittaessa muuhun liikenteeseen kohdistuvilla selvityksillä niin, että alusliikennettä koskevat rajoitukset voitaisiin välttää. Tämä toimintamalli on lähtökohta aluevalvontaviranomaisen ja sitä avustavien toimijoiden välillä. Tarpeen vaatiessa muuta alusliikennettä voidaan kuitenkin rajoittaa Liikenneviraston määräämillä ja alusliikennepalvelun tarjoajan toimeenpanemilla tilapäisillä alusliikenteen käyttörajoituksilla tilanteissa, jossa aluevalvontatehtävää ei voida turvata muuhun alusliikenteeseen kohdistuvilla normaaleilla reititystä ja kulkua koskevilla toimenpiteillä.

Aluevalvontatehtävää suorittavalla valtion aluksella tarkoitetaan alueellisen koskemattomuuden valvonta- ja turvaamistehtävään määrättyä valtion alusta tai muuta sotilasalusta sekä alueellisen koskemattomuuden turvaamisessa tarvittavan tilannekuvan muodostamiseen tai tietojen keräämiseen määrättyä alusta.

Kyse on Liikenneviraston, alusliikennepalvelun tarjoajan ja aluevalvontaviranomaisen välisestä normaalista toiminnasta. Asiasta olisi tarkoituksenmukaista ottaa lakiin nimenomainen säännös. Samalla täsmentyy alusliikennepalvelun tarjoajan tehtäviä koskeva sääntely.

Alusliikennepalvelulain 17 §:ssä säädetään yleisemmin alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteissa. Alusliikennepalvelulain sääntely on aluevalvontalain sääntelyyn verrattuna yleistä sääntelyä. Aluevalvonta on maanpuolustukseen kuuluva konkreettinen tehtävä. On perusteltua, että aluevalvontatehtävän edellyttämästä merialueen käyttöön saamisesta säädetään nimenomaisesti myös aluevalvontalaissa.

**26 §. Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen.** Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että ennen pykälän 1 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä puolustusministeriö voi kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelun tarjoajaa. Päätöksestä tulisi lisäksi tiedottaa niin, että se olisi mahdollisimman hyvin asianosaisten tiedossa. Merenkulkuviranomaiset ja alusliikennepalvelun tarjoaja vastaisivat päätöksen tiedottamisesta ja osallistuisivat päätöksen toimeenpanoon.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että alusliikennepalvelun tarjoaja toteuttaa ja valvoo puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten määräämät rajoitukset meriliikenteelle. Alusliikennepalvelun tarjoajan suorittamalla valvonnalla tarkoitettaisiin sitä, että alusliikennepalvelun tarjoajan tulisi ilmoittaa aluksille puolustusministeriön asettamat rajoitukset. Alusliikennepalvelun tarjoajan tulisi ilmoittaa puolustusministeriölle ja merenkulkuviranomaisille, jos se havaitsee poikkeuksia rajoitusten noudattamisessa. Muutoksella ei olisi vaikutuksia puolustusministeriön nykyisiin tehtäviin tai vastuisiin.

**30 a §. Aluevalvonnan tilannekuva.** Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle oikeus saada tilannekuvaa varten alusliikennepalvelun tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Aluevalvontaviranomaiset valvovat erityisesti Suomen meri- ja rannikkoalueilla sekä niiden lähialueilla meriliikennettä ja lentotoimintaa sellaisin teknisin ja muin järjestelyin, joilla voidaan ehkäistä, paljastaa ja selvittää alueellisen koskemattomuuden rikkomukset ja loukkaukset. Lisäksi tavoitteena on estää valtakunnan sotilaallista ja yleistä turvallisuutta vaarantava toiminta. Merialueella tehtävästä aluevalvonnasta vastaa puolustusvoimat, jossa tehtävä kuuluu merivoimille. Kiinteä valvontaverkko koostuu tutka-asemista, valvontasensoreista tähytysasemista ja vedenalaisen valvonnan asemista. Kiinteän valvontaverkon tuottamia havaintoja täydennetään alusten ja ilma-alusten liikkuvalla valvonnalla. Merialueen valvonnalla voidaan havaita myös kohteet, jotka eivät käytä AIS-lähetintä. Merivoimien lisäksi keskeisiä toimijoita merivalvonnassa ovat Rajavartiolaitos sekä Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen seurauksena perustettava erityistehtäväyhtiö alusliikennepalvelun tarjoajan ominaisuudessa.

Aluevalvonnan meritilannekuva kootaan merivoimien kiinteän valvontaverkon sekä Rajavartiolaitoksen ja alusliikennepalvelun tarjoajan tutkavalvonnan tuottamista havainnoista ja tiedosta. Sitä täydennetään puolustusvoimien muiden joukkojen ja merellä toimivien viranomaisten tutka- ja aistihavainnoilla sekä alusliikennepalvelun tarjoajan ilmoittamalla aluevalvontaan liittyvillä havainnoilla ja tiedoilla. Eri valvontajärjestelmien tuottama kuva kootaan merivoimissa valtakunnalliseksi aluevalvonnan meritilannekuvaksi, joka välitetään myös muille viranomaisille, joilla tehtäviensä vuoksi on tarve saada tietoa.

Myös muutettavan alusliikennepalvelulain 18 §:n mukaan alusliikennepalvelun tarjoajan olisi ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tullviranomaisille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tietystä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- tai tulivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on myös oikeus saada tilannekuvaa varten korvauksetta alusliikennepalvelun tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja. Nykyään edellä mainitut tiedot on luovuttanut Liikennevirasto VTS-viranomaisen roolissa. Nykyisin tietojen tuottaminen perustuu puolustusvoimien ja Liikenneviraston väliseen sopimukseen. Nykytoiminta, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuisi samanlaisena myös yhtiöittäamisen jälkeen. Liikennevirasto alusliikennepalvelun tilaajan roolissa maksaisi palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoiminnan mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta. Niin sanotun METO-yhteistyön puitteissa aiheutuneista kustannuksista vastaisivat jatkossakin METO-viranomaiset yhdessä sopimallaan tavalla.

Oikeudesta tietojen käyttöön saamiseen on tarve säätää lailla sopimusmenettelyn sijaan. Ehdotettu säännös on nykyisen käytännön kirjaaminen lakiin eikä merkitse muutosta muiden viranomaisten tehtäviin. Muutoksella otetaan huomioon Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen, jonka seurauksena alusliikennepalvelun ylläpito siirtyy perustettavalle erityistehtäväyhtiölle. Momentin uudella lisäyksellä myös turvataan puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tiedonsaantioikeus.

**30 b §.** *Tiedon tuottaminen, vaaratilanteiden ennaltaehkäiseminen ja alusliikenteen turvaaminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 30 b pykälä. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenneviraston tulisi yhdessä alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Liikenneviraston tulisi valvoa, että alusliikennepalvelun tarjoaja tuottaisi puolustus- ja turvallisuusviranomaisille tietoa Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta kauppa-alusliikenteestä ja ennaltaehkäisisi vaaratilanteita. Liikenneviraston tulisi myös turvata yhdessä alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta on tarve säätää lailla sopimusmenettelyn sijaan. Ehdotettu säännös on nykyisen käytännön kirjaaminen lakiin eikä merkitse muutosta muiden viranomaisten tehtäviin. Muutoksella otetaan huomioon Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen, jonka seurauksena alusliikennepalvelun ylläpito siirtyy perustettavalle erityistehtäväyhtiölle.

Nykyään tilannekuvaa on tuottanut Liikennevirasto VTS-viranomaisen roolissa. Nykyisin tietojen tuottaminen perustuu puolustusvoimien ja Liikenneviraston väliseen sopimukseen. Nykytoiminta, sisältäen tuotettavat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuisi samanlaisena myös yhtiöittäamisen jälkeen. Liikennevirasto alusliikennepalvelun tilaajan roolissa maksaisi palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoiminnan mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta.

**34 a §.** *Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa ja merialueella.* Pykälään ehdotetaan uutta momenttia voimakeinojen käytön turvaamisesta merialueella.

Valtakunnan aluetta valvotaan ja sen koskemattomuus turvataan tarvittaessa voimakeinoja käyttäen. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos voivat käyttää myös sotilaallisia voimakeinoja, joilla aluevalvontalain 33 §:n mukaan tarkoitetaan sotilaan henkilökohtaisen aseiden käyttöä voimakkaampaa, sotavarusteiden tapahtuvaa asevoiman käyttöä. Aluevalvontalain 34 §:n mukaan valtakunnan turvallisuutta välittömästi ja vakavasti vaarantavan vihamielisen toiminnan torjumiseksi on viivytyksettä ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin.

Voimakeinojen käyttö voi aiheuttaa vaaraa ja sen vuoksi tarvetta rajoittaa merialueen muuta käyttöä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenneviraston on alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä rajoitettava merialueen muuta käyttöä ja varattava merialueen esteetön käyttö valtionaluksille aluevalvontalain 31 – 33 §:ssä säädetyn voimakeinojen käytön turvaamiseksi tai 34 §:ssä tarkoitetun vihamielisen toiminnan torjumiseksi. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon. Alusliikennepalvelun tarjoajan tehtävänä olisi aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä esimerkiksi sulkea vesialue, väylä tai väylän osan tai tilapäisesti ohjata aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriiin. Kyseistä tehtävää hoitaessaan alusliikennepalvelun tarjoaja toimisi viranomaisen pyynnöstä ja viranomaisen antamien ohjeiden mukaisesti.

Voimakeinojen käyttämistä koskeva tilanne on hyvin poikkeuksellinen ja oletettavasti kiireellinen, minkä vuoksi kaikkien toimijoiden velvollisuuksista tulisi säätää selkeästi.

Säännösehdotukseen on kirjattu käytännön tilanteen edellyttämä menettely silloin, kun voimakeinojen käyttäminen välttämättä edellyttää merialueen muun käytön rajoittamista. On tarkoituksenmukaista, että aluevalvontalaissa on nimenomainen säännös, joka velvoittaa alusliikennepalvelun tarjoajan toimimaan yhdessä aluevalvontaviranomaisen kanssa voimakeinojen käytön turvaamista koskevassa tilanteessa, joka edellyttää hyvin nopeaa toimintaa.

Ehdotus täsmentää samalla alusliikennepalvelun tarjoajan tehtäviä koskevaa sääntelyä. Asiasta säädetään yleisemmällä tasolla lisäksi alusliikennepalvelulaissa, kuten 24 c §:n perusteluissa todetaan. Ehdotettua konkreettista, Suomen suvereenisuuden turvaamiseen liittyvää erityistilannetta koskeva sääntely on kuitenkin perusteltua sisällyttää myös aluevalvontalakiin.

**37 §.** *Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten.* Salassa pidettävien tietojen antamista koskevaa säännöstä ehdotetaan tarkistettavaksi niin, että se koskee myös alusliikennepalvelun tarjoajaa. Vastaava lisäys ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

### **1.3 Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 2 kohtaa muutettaisiin siten, että toimivaltaisella viranomaisella tarkoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastoa. Ehdotettu muutos toimivaltaisen viranomaisen tehtävien osalta liittyy vuoden 2010 päätökseen tehtävien ja norminannon siirrosta liikenne- ja viestintäministeriöstä hallinnonalan virastoille. Tehtävien siirto liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle vahvistaisi ministeriön ja virastojen välisen työnjaon yleisperiaatetta, jonka mukaisesti ministeriö keskittyy strategiseen suunnitteluun ja ohjaukseen ja virastot keskittyvät operatiivisiin tehtäviin. Näihin operatiivisiin tehtäviin kuuluvat myös merenkulun toimivaltaisen viranomaisen tehtävät. Liikenteen turvallisuusvirasto toimivaltaisena viranomaisena olisi vastuussa siitä, että alusliikennepalveluja järjestetään liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisiin paikkoihin ja että kansallisia säännöksiä ja määräyksiä sekä kansainvälisiä määräyksiä alusliikennepalveluiden järjestämisestä noudatetaan.

Pykälään 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 3 kohta, jossa säädettäisiin, että alusliikennepalvelun järjestäjällä tarkoitettaisiin Liikennevirastoa. Liikennevirastosta annetussa lain 2 §:n mukaan Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä valtion väylillä. Tämä koskee myös alusliikennepalvelun järjestämistä. Liikenneviraston tehtävästä säädettäisiin tarkemmin alusliikennepalvelulain muissa pykälässä. Vastaavasti muiden momentin kohtien järjestyslukua muutettaisiin vastaamaan kyseistä lisäystä.

Pykälän 1 momentin uutta 5 kohtaa muutettaisiin siten, että VTS-viranomaisen sijaan siinä määritettäisiin VTS-palveluntarjoaja. Hallituksen esityksellä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi eriytettäisiin nykyisin Liikennevirastossa hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteenohjaustehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot itsenäiseksi, valtion kokonaan omistamaksi erityistehtäväyhtiöksi. Tämän seurauksena osa nykyisen VTS-viranomaisen alusliikennepalvelun liittyvistä tehtävistä siirtyy perustettavalle erityistehtäväyhtiölle ja osa jäisi edelleen Liikennevirastolle. Pykälän 1 momentin 5 kohdassa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajalla tarkoitetaan alusliikennepalvelun tarjoajaa. Nykyisenä VTS-viranomaisena on toiminut Liikennevirasto. IMO:n yleiskokouksen päätöslauselma A.857(20) sekä alusliikennepalveluja koskeva EU-säätely (esimerkiksi jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvosto direktiivi 2002/59/EY; siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen) mahdollistavat sen, että VTS-viranomaisena voi toimia myös muu yksikkö kuin viranomainen. Koska suomenkielessä viranomaisella tarkoitetaan vakiintuneesti valtion ja kuntien hallintokoneistoon kuuluvia elimiä sekä eurooppalaiseen hallintoon kuuluvia toimielimiä, ei termiä VTS-viranomainen enää voitaisi käyttää. VTS-palveluntarjoajalla tarkoitettaisiin kuitenkin edelleen IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmassa A.857(20) tarkoitettua ”VTS-authority” ja siihen tulisi edelleen viitata kansainvälisissä yhteyksissä termillä VTS-authority. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa alusliikennepalvelun ylläpidosta, joka sisältää teknisen ja operatiivisen ylläpidon, ja alusliikennepalvelun järjestämisestä toimivaltaisen viranomaisen asettamien tavoitteiden mukaisesti. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa yhdessä Liikenneviraston kanssa liikenteen sujuvuuden ja erikois- tai poikkeustilanteiden edellyttämien toimenpiteiden varmistamisesta VTS-keskuksessa ottaen huomioon kaikki VTS-alueen toimintaan liittyvät tekijät. VTS-palveluntarjoaja olisi vastuussa työntekijöidensä toimenpiteistä ja sopimukseen perustuvan VTS-toiminnan osalta yhteistyösapuolen toimenpiteistä. Tehtäviä, joissa käytetään merkittävää julkista valtaa, ei siirrettäisi yhtiölle. VTS-palveluntarjoajan tehtävistä säädettäisiin tarkemmin alusliikennepalvelulain 16 §:ssä sekä muualla lainsäädännössä. Suomen alusliikenteen ohjauksen kehittämisestä ja edustuksesta kansainvälisissä järjestöissä, kuten IMO:ssa, IALA:ssa ja EMSA:ssa vastaisi edelleen Liikennevirasto.

Pykälän 1 momentin uudessa 7 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

Pykälän 1 momentin uudessa 14 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

**3 §. *Soveltamisala.*** Pykälän 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

**6 §. *Navigointiapu.*** Pykälän 1 ja 2 momentissa mainittu VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

**8 §. *Perustamispäätös.*** Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotetaan lisättäväksi viranomaisten yhteistyön lisäksi viittaus viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan väliseen yhteistyöhön. Koska VTS-palveluntarjoaja ei jatkossa olisi enää viranomainen, tulisi momentissa olla maininta siitä, että toimivaltaisen viranomaisen olisi perustamispäätöksessä selvítettävä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö.

Pykälän 1 momentin 1, 5 ja 6 kohdissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

Pykälään ehdotetaan lisättävän 1 momenttiin uusi 9 kohta, mistä johtuen kohtaa 7 ja 8 muutetaan sen mukaisesti siten, että luettelon sekä-sana siirretään kohdan 8 jälkeen. Uudessa kohdassa 9 säädettäisiin, että toimivaltainen viranomaislain vahvistaa 7 §:ssä säädetyt pysyvät liikennejärjestelyt perustamispäätöksessä. Momentti vastaisi voimassa olevan alusliikennepalvelulain nykyistä käytäntöä. Selvyyden vuoksi olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista ottaa kyseinen uusi kirjaus itse lakiin. Uusi momentti selkeyttäisi VTS-palveluntarjoajan ja toimivaltaisen viranomaisen välistä toimivaltaa.

**9 §. Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen.** Pykälän 1 momentissa VTS-viranomaisen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälä vastaisi muuten voimassa olevan alusliikennepalvelulain 9 §:ää.

**10 §. Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen.** VTS-viranomaisen tiedotusvelvollisuus perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta ja peruuttamisesta esitetään annettavaksi toimivaltaiselle viranomaiselle. Koska jatkossa laissa ei enää puhuttaisi VTS-viranomaisesta, ehdotettaisiin, että vastuu tiedonantovelvollisuuden täyttämistä olisi toimivaltaisella viranomaisella. Ilmoitusvelvollisuus kohdistuu osaksi myös kansainvälisiin VTS-julkaisuihin, joten olisi tarkoituksenmukaisempaa säilyttää vastuu tiedotusvelvollisuudesta edelleen viranomaisella, eikä siirtää sitä VTS-palveluntarjoajana toimivalle yhtiölle. Tämän vuoksi tiedotusvelvollisuus olisi toimivaltaisella viranomaisella, joka myös tekee alusliikennepalvelulain 8 ja 9 §:n mukaisesti perustamispäätöksen sekä päätöksen perustamispäätöksen peruuttamisesta ja muuttamisesta.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin, että toimivaltainen viranomaislain voi antaa pykälän 1 momentissa säädetyt tiedotusvelvollisuuden VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi 8 §:ssä säädetyssä perustamispäätöksessä. Kirjauksella varmistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja voisi nykykäytännön mukaisesti edelleen tiedottaa toimivaltaisen viranomaisen tekemistä VTS-alueita koskevista päätöksistä ja käytännöistä laajemmin ja tarkemmin, kuin mitä perustamispäätöksessä on säädetty. Vastuu tiedotusvelvollisuuden täyttämistä olisi silti toimivaltaisella viranomaisella.

**11 §. Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus.** Pykälän 2 momentissa VTS-viranomaisen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälän 2 momentissa VTS-palveluntarjoajalle annettaisiin oikeus tehdä merkintä alusliikenneohjaajan pätevyystodistukseen suoritettusta työpaikkakoulutuksesta. Oikeus tehdä merkintä pätevyystodistukseen olisi tarkoituksenmukaista antaa VTS-palveluntarjoajalle, koska alusliikenneohjaajan koulutukseen kuuluva pakollinen työpaikkakoulutus suoritettaisiin tulevaisuudessa VTS-palveluntarjoajan ylläpitämässä VTS-keskuksessa.

Pykälän 3 momentissa VTS-viranomaisen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälän 3 momentti vastaisi voimassa olevan alusliikennepalvelulain 11 pykälän 3 momenttia.

**14 §. Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen.** Pykälän 3 momentissa VTS-viranomaisen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

**16 §. Alusliikennepalvelun ylläpito.** VTS-palveluntarjoaja olisi ehdotetun pykälän mukaan velvollinen ylläpitämään alusliikennepalvelua alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti VTS-alueellaan sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Pykälässä asetettaisiin VTS-palveluntarjoajalle velvoite ylläpitää palvelua, johon alukset olisivat velvollisia osallistumaan ja jota ne toisaalta edellyttävät myös saavansa.



VTS-palveluntarjoaja voisi pykälän 2 momentin mukaisesti ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. Tämä vastaisi nykykäytäntöä. Yhteistyö perustuisi edelleen keskinäisiin sopimuksiin. VTS-palveluntarjoaja vastaisi tällaisessakin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä. Yhteistoimintasopimuksessa sovittaisiin tarkemmin vastuunjaosta eri toimijoiden kesken.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan tarkennettavan siten, että alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan lain nojalla alusliikenneohjaajalle säädettyjä tehtäviä. Kaikkiin alusliikenneohjaajiin, myös satamanpitäjän palveluksessa oleviin, sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Rikosoikeudellisella virkavastuulla tarkoitetaan vastuuseen joutumista virkavelvollisuuksien vastaisista teoista tai laiminlyönneistä rikoslain (39/1889) 40 luvun mukaisista virkarikoksista. Rikosoikeudellinen virkavastuu koskee virkamiestä, julkista luottamustehtävää hoitavaa henkilöä sekä muutoin julkista valtaa käyttävää henkilöä. Muutoin julkista valtaa käyttävillä henkilöillä tarkoitetaan esimerkiksi työsuhteessa olevaa henkilöä, jonka tehtäviin kuuluu julkisia hallintotehtäviä. Julkisia tehtäviä hoitavien asemaa on yhdenvertaisuuden vuoksi virkavastuun osalta aikanaan muutettu, jotta työ- ja palvelussuhteen vastuut vastaavat toisiaan. Näin ollen rikoslaisissa virkarikosten tekijäksi mainitaan virkamies, mutta todellisuudessa säännöksiä sovelletaan myös kaikkiin julkista valtaa käyttäviin sekä julkista luottamustehtävää hoitaviin henkilöihin. Myös nykyisessä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalveluohjaajiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan VTS-palveluntarjoaja olisi velvollinen tallentamaan VTS-alueen tilannekuvan ja siihen liittyvän VHF-radioliikenteen ja säilyttämään tallenteita 30 vuorokautta. Näiden VTS-alueen tilannekuvatallenteiden avulla voidaan tarvittaessa käydä yksittäisiä liikennetilanteita läpi jälkikäteen ja selvittää esimerkiksi läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien syitä. Tilannekuva ei sisällä henkilötietoja.

Tallenteiden julkisuudesta olisi voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Nykyisen Liikenneviraston VTS-tilannekuva muodostetaan yhdessä Liikenneviraston, puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tutkasensoreista saatavasta käsittelemättömästä tutkakuvasta ja AIS-sensoreista saatavasta tiedosta, jotka kootaan tilannekuvaksi viranomaistarkoituksiin käytettäväksi. Sekä puolustusvoimien että Rajavartiolaitoksen tutkasensorien sijainti ja erottelukyky ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 10 kohdan nojalla salaisia. Näitä tietoja ei voida tallenteessa erottaa Liikenneviraston sensorien tiedoista.

Tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 136 §:n mukaan luottamuksellisena radioviestintänä ei pidetä yleisellä kutsukanavalla harjoitettavaa radioviestintää, jollaista on pykälässä tarkoitettu VHF-radioliikenne.

Pykälään ehdotettaisiin lisättävän uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta huolehtia käyttämiinsä merenkulun turvallisuuden kannalta merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Pykälän 5 momentin mukaisilla viestintäverkoilla tarkoitettaisiin tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 39 kohdassa tarkoitettuja viestintäverkkoja. 5 momentin mukaiset tietojärjestelmät voivat koostua esimerkiksi tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 25 kohdassa tarkoitetuista telepäätelaitteista taikka tiedoista, joita näissä järjestelmissä säilytetään, käsitellään, haetaan tai siirretään. 5 momentin mukainen riskienhallintavelvoite koskisi vain viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä, jotka olisivat merenkulun turvallisuuden kannalta merkittäviä. Merenkulun turvallisuuden kannalta merkittävänä olisi ainakin pidettävä järjestelmiä, jotka ovat palvelun tarjonnan jatkuvuuden kannalta

keskeisiä tai joihin kohdistuvat häiriöt voisivat aiheuttaa riskin merenkulun turvallisuudelle. Velvoite kohdistuisi VTS-palveluntarjoajan tehtäviin, jotka liittyvät liikenteenohjaamisen operatiiviseen toimintaan.

Riskienhallinnalla tarkoitettaisiin asianmukaisia organisatorisia ja teknisiä toimenpiteitä, joilla varmistettaisiin viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien kyky suojautua tietyllä varmuudella toimilta, jotka vaarantavat tallennettujen tai siirrettyjen tai käsiteltyjen tietojen taikka muiden kyseisissä järjestelmissä tarjottujen tai niiden välityksellä saatavilla olevien palvelujen saatavuuden, aitouden, eheyden tai luottamuksellisuuden. Riskienhallinnan tulisi sisältää asianmukaiset toimenpiteet, joilla ehkäistään ja minimoidaan palvelujen tarjoamisessa käytettyjen järjestelmien tietoturvallisuuteen liittyvien häiriöiden vaikutus palvelujen jatkuvuuteen. Riskienhallintaan kuuluvia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi turvallisuussuunnitelmien laatiminen, testaaminen käytännössä tai auditoiminen, tiedon suojaus- ja salaustuotteiden käyttö sekä tiettyjen tunnettujen tietoturvallisuusstandardien, kuten ISO/IEC 27001:2013 -standardin, noudattaminen. Riskillä tarkoitettaisiin mitä tahansa kohtuullisesti tunnistettavissa olevaa tilannetta tai tapahtumaa, joka saattaa vaikuttaa haitallisesti viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien turvallisuuteen. Riskienhallinnan tulisi olla todennettavassa muodossa. Dokumentoinnin tavoite on edistää riskien johdonmukaista hallintaa ja toimijan tietoisia ratkaisuja siitä, miten riskien hallitsemiseen tarvittavat toimet mitoitetaan. Dokumentointi mahdollistaisi myös sen, että viranomaisella voi tarvittaessa jälkikäteen arvioida pykälän velvoitteiden noudattamista. Dokumentointi voisi tarkoittaa esimerkiksi kirjallisessa muodossa laadittavien riskiarvioiden, turvallisuusohjeiden tai toimintasuunnitelmien laadintaa taikka todistuksia turvallisuustarkastusten suorittamisesta.

Pykälään ehdotetaan myös lisättävän uusi 6 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen 8 §:ssä säädetyn perustamispäätöksen. Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun hankkimisesta VTS-palveluntarjoajalta.

Liikenteenohjauksella tarkoitettaisiin tässä ajantasaista liikenteen ja liikenneolosuhteiden seuranta, liikenteestä tiedottamista sekä liikenteen operatiivista ohjausta mukaan lukien häiriötilanteiden hallinta. Alusliikenteenohjaus on suurelta osin meriliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu aluksen ohjailusta ei siirry alusliikennepalveluohjaajalle vaan kysymys on lähinnä neuvojen ja ohjeiden antamisesta aluksen päällikölle sekä meriliikenteen asiantuntijana toimimista. Vastuu koskisi alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun alusliikennepalvelun hankkimista sen sisältöisenä kuin Liikennevirasto nykyisin niitä toteuttaa. Koska Liikenneviraston toimintoihin tällä hetkellä sisältyvä eri liikennemuotoja koskeva liikenteenohjaus toimintona eriytetään ja on tarkoitus tämän esityksen muutoksen yhteydessä yhtiöittää, tällä kohdalla korostetaan vastuun säilymistä Liikennevirastolla. Hankkiessaan kyseistä palvelua VTS-palveluntarjoajalta tulee Liikenneviraston ottaa huomioon Liikenteen turvallisuusviraston tekemä perustamispäätös ja siinä palvelulle asetetut kriteerit. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi toimivaltaisena viranomaisena sitä, että VTS-palveluntarjoaja täyttäisi sille tässä ja muualla lainsäädännössä asetetut velvoitteet.

**16 a §. Meritilannekuva.** Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 16 a §, jossa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan tulisi tuottaa Liikenneviraston tilauksesta ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa. Puolustus- ja turvallisuusviranomaiset saisivat tilannekuvan käyttöönsä korvauksetta. Liikennevirasto on tuottanut jo nyt osana METO-yhteistyötä tilannekuvaa meriliikenteestä puolustus- ja turvallisuusviranomaisille. Esityksen lähtökohtana olisi, että Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto jatkavat METO-viranomaisina nykyisen käytännön mukaan.

METO-yhteistyötä jatkettaisiin edelleen viranomaisyhteistyönä, jossa muutoksen jälkeen METO-viranomaisina toimivat Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Merivoimat ja Rajavartiolaitos. Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun tilaamisesta VTS-palveluntarjoajalta ja toteuttaisi METO-yhteistyössä sovitut hankkeet. Tällöin Liikennevirasto tilaajana toimisi suoraan METO-viranomaisten kanssa yhteistyössä ja se pystyisi huomioimaan tilauksessaan muiden viranomaisten tarpeet. Tällöin muille viranomaisille kustannukset muodostuisivat vain yhteishankinnoista. Liikenneviraston tilaama palvelu, sisältäen Liikenneviraston nyt tuottamat palvelut, palvelutasot ja tiedot, jatkuisivat samanlaisena yhtiöittämisen jälkeen. Tarkoituksena on, että jatkossa Liikennevirasto liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana maksaisi nykyisen Liikenneviraston kustantaman muiden viranomaisten tarvitseman palvelutuotannon kustannukset yhtiölle. Yhtiö ei ryhdy laskuttamaan nykytoimintansa nykytason mukaista palvelua tai tiedonvaihtoa erikseen muilta viranomaisilta. Tämän lisäksi lainsäädännössä edellytettäisiin VTS-palveluntarjoajalta varautumista ja varautumiseen liittyvää yhteistyötä muun muassa hankinnoissa, suunnittelussa ja harjoittelussa riittävässä laajuudessa, joka mahdollistaa yhteistyön jatkuvan kehittämisen.

METO-viranomaisilla on kullakin oma ja itsenäinen valvontajärjestelmänsä ja sensoriverkko, jotka eivät kuitenkaan yksinään ole riittäviä kattamaan koko merialueen itsenäistä valvontaa. Eri osapuolten tiedot täydentävät toisiaan ja muutoksessa varmistettaisiin, että riittävät tiedot ovat kaikkien käytettävissä. Kukin osapuoli myös tallentaa sensorien tuottamaa tietoa oman käyttötarpeensa ja lakisääteisten vaatimusten mukaisesti. Tiedonvaihto perustuu lainsäädäntöön niin alusliikennepalvelussa, aluevalvonnassa kuin meripelastuksessakin. VTS-palveluntarjoaja tuottaa ja kokoaa omaan tarpeeseensa ja METO-viranomaisille lähdetietoja, joista koostetaan meritilannekuva. Muille viranomaisille tuotettavien palveluiden kustannustaso määritellään tarkemmin vuoden 2018 aikana ja niiden pohjalta päivitetään olemassa oleva METO-sopimus liitteineen.

VTS-palveluntarjoajan mahdollisuus hallinnoida ja tuottaa salassa pidettävää tietoa tulisi mahdollistaa ja palveluntarjoajan turvallisuusjärjestelyjen tulisi tukea tätä. Yhtiöllä olisi varautumisvelvoite, mikä tarkoittaa, että VTS-palveluntarjoajan toiminta jatkuisi myös normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun.

**17 §. Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikennevirasto voi tarvittaessa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen tai meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi tilapäisesti sulkea vesialueen, väylän tai väylänosan, määrätä aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin sekä rajoittaa tilapäisesti nopeutta vesialueella tai väylällä esimerkiksi saariston jääkentän rikkoutumisen estämiseksi tai luotsipaikalle tultaessa tai sukeltajan ollessa töissä väyläalueella.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenneviraston olisi tiedotettava päätöksestään välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voisi tehdä tarvittavat toimenpiteet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan olisi tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoaja voisi tehdä omasta aloitteestaan pykälän 1 momentin mukaisen päätöksen toimintakäsikirjassa olevien Liikenneviraston ennalta hyväksymien ohjeiden perusteella poikkeavien sää-, jää- tai

vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan olisi välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle ja Rajavartiolaitokselle päätöksestään. Liikenneviraston olisi tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

Alusliikenteen ohjaamisessa erityistilanteissa on kyse kiireellisestä ja välitöntä puuttumista edellyttävästä tosiasiallisesta toiminnasta, jossa muut viranomaiset, esimerkiksi Liikennevirasto tai Rajavartiolaitos, eivät ole paikalla. Liikenneviraston olisi määriteltävä yleiset alusliikenteen etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita VTS-palveluntarjoajan on noudatettava hoitaessaan Liikenneviraston toimeksiannosta ja Liikenteen turvallisuusviraston nimeämänä VTS-palveluntarjoajana näitä tehtäviä ja tehdessään niihin liittyviä ratkaisuja. Tehdessään pykälässä tarkoitettuja päätöksiä VTS-palveluntarjoaja toimisi viranomaisten antamien ohjeiden pohjalta, joten kyse on viranomaisten antamien ohjeiden mukaisesta toimeenpanosta. Tällaisessa kiireellistä puuttumista vaativassa tilanteessa ei myöskään tehdä hallintopäätöstä, johon voitaisiin hakea oikaisua tai muutosta, eikä siten pykälään ole esitetty sisällytettäväksi säännöstä oikaisu- ja muutoksenhakumenettelystä.

Onnettomuustilanteissa pelastustoimien turvaaminen saattaa edellyttää vesialueen tai väylän tai väylänosan sulkemista. Tällöin turvallisuus voitaisiin varmistaa ohjaamalla aluksia ankkuriin tai takaisin satamaan. Tällaiseen toimenpiteeseen VTS-palveluntarjoaja voisi ryhtyä vain silloin, kun meripelastusjohtaja on tehnyt meripelastuslain (1145/2001) 11 a §:ssä tarkoitetun päätöksen kieltää liikkuminen etsintä- ja pelastusalueen merialueella tai rajoittaa sitä.

Koska päätös alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta tehdään joko viranomaisen pyynnöstä tai poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen tai meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi perusoikeuksien rajoituksille asetettavat täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen sekä hyväksyttävyyteen ja oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset täyttyisivät. Lisäksi VTS-palveluntarjoajan tekemät päätökset alistettaisiin jälkikäteisesti Liikenneviraston arvioitavaksi. Näin ollen sääntely ei muodostuisi perustuslain 9 §:n 1 momentissa turvatun liikkumisvapauden tai perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun elinkeinovapauden kannalta ongelmalliseksi.

Jos VTS-palveluntarjoaja on viranomaisten pyynnöstä tai turvallisuussyistä rajoittanut alusliikennettä, VTS-palveluntarjoaja osoittaa mahdollisuuksien mukaan korvaavan reitin. VTS-palveluntarjoajan toiminta tapahtuu viranomaisten toimeksiannosta, joten kyseessä on viranomaisien meriturvallisuuden, yleisen järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitämiseksi antaman toimeksiannon täytäntöönpano. VTS-palveluntarjoajalle annettaisiin poikkeuksellisesta meriturvallisuuden liittyvästä erityisen painavasta syystä ajallisesti rajoitettu oikeus alusliikenteen rajoittamiseen tai kieltämiseen. Kyse on akuutissa tilanteessa välittömän ja uhkaavan vaaran torjumiseksi tarpeellisesta teosta, jota edellytetään jo pelastuslain (379/2011) yleisen toimintavollisuuden nojalla.

VTS-palveluntarjoajan toteuttama alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa olisi päämäärähakuista ja tarvittavat aluksen ohjailutoimenpiteet jäisivät päällikön harkintaan ja toteutettaviksi. Oikeuden myöntäminen VTS-palveluntarjoajalle kiireellisissä tilanteissa on tarpeen meriliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

**17 a §. Kielto-oikeus.** Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavan siten, ettei siinä enää ole mainintaa VTS-viranomaisesta.

Pykälässä säädettäisiin, että Liikennevirasto voisi kieltää alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta tai ankkuroimasta tai tulemasta satamaan, sekä lähtemästä ankkuripaikalta tai satamasta, mikäli tämä on tarpeellista pakotteiden täytäntöön panemiseksi. Alusliikennepalvelulain 17 a §:n ensimmäiseen momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi uusi kohta 4, jonka nojalla Liikennevirasto voisi kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Liikennevirasto voisi kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle, jos aluksen oleskeluun VTS-alueella, satamassa tai ankkuripaikalla ei ole mitään hyväksyttävää syytä ja aluksen oleskelu on omiaan vaarantamaan tai haittaamaan muuta meriliikennettä, taikka meriturvallisuutta taikka alueella tapahtuvaa viranomaistoimintaa. Aluksen oleskelun kieltäminen VTS-alueella voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun vesialueeseen, jolla oleskelu kielletään, kohdistuu meripelastus- tai etsintätehtävä, jonka vuoksi kyseinen alue suljetaan taikka kieltäminen on perusteltua yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka muualta lainsäädännöstä tulevasta perustellusta syystä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikenneviraston olisi välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle kyseisestä 1 momentissa säädetystä kiellosta tai rajoituksesta. VTS-palveluntarjoajan tulisi antaa Liikenneviraston antamat määräykset aluksesta tiedoksi. VTS-palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdöstään satamasta tai ankkuripaikalta.

Hallituksen esityksessä 288/2014 on todettu, että voimassa olevan alusliikennepalvelulain 17 a §:ssä viitataan Euroopan unionin pakotteita koskevan lainsäädännön lisäksi Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin. Näillä tarkoitetaan erityisesti YK:n turvallisuusneuvoston määräämiä, jäsenvaltioita sitovia pakotepäätöslauselmia. Päätöslauselmat pannaan EU:ssa täytäntöön neuvoston päätöksillä ja asetuksilla, mutta säädösten valmisteleminen kuluu usein joitakin viikkoja. Viittaus kansainvälisiin velvoitteisiin on tarpeen, jotta turvataan Suomen viranomaisten edellytykset toimia turvallisuusneuvoston edellyttämällä tavalla myös tilanteessa, jossa tarvittavaa EU-tason lainsäädäntöä ei vielä olisi annettu. Lainkohdassa viitataan myös niin sanottuun pakotelakiin, jonka mukaan turvallisuusneuvoston päätöslauselmien täytäntöön panemiseksi tarvittavista taloudellisuontoisista sekä tieto- ja muuta liikennettä koskevista toimenpiteistä voidaan tarvittaessa määrätä kansallisesti asetuksella. Tällaisen asetuksen antaminen tulisi kyseeseen lähinnä edellä kuvatussa tilanteessa, jossa Suomella olisi EU-lainsäädännön puuttuessa velvollisuus toimia YK:n turvallisuusneuvoston edellyttämällä tavalla, mutta päätöslauselman täytäntöönpano edellyttäisi yksityiskohtaisempia määräyksiä. Tämän vuoksi Liikennevirastolla tulisi näissä tilanteissa olla vastaava toimivalta kuin sillä olisi, jos tarvittava EU-lainsäädäntöä olisi ehditty antaa.

Pykälässä viitataan myös lakiin varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi. Kyseisellä lailla on pantu kansallisesti täytäntöön eräät terrorismin vastaisia pakotteita koskevan turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1373 (2001) mukaiset velvoitteet, joita EU-tason lainsäädännön ei ole katsottu kokonaan kattaneen. Keskusrikospoliisi voi tuon lain mukaan määrätä varojen jäädyttämisestä tavalla, joka oikeusvaikutuksiltaan muistuttaa hyvin läheisesti EU:n pakotasetuksista johtuvaa jäädyttämisvelvollisuutta. Koska laissa on olennaisesti kyse kansainvälisten terrorismin vastaisten pakotteiden täytäntöön panemisesta ja koska siinä säädetään samanlaisista oikeusvaikutuksista, olisi perusteltua, että Liikenneviraston kuuluisi tarvittaessa toimia myös kyseisen lain täytäntöön panemiseksi.

Nykyään käytännössä Tulli saa ensimmäisenä tiedon Suomeen matkalla olevasta kauppa-aluksesta sen tehtyä niin sanotun saapumisilmoituksen, joka tulee pääsääntöisesti tehdä 24 tuntia ennen aluksen saapumista suomalaiseen satamaan. Tieto viedään Portnet-järjestelmään. Jos alukseen kohdistuu pakotteita, alus otetaan tarkempaan seurantaan. Aluksen lähestyessä Suomen aluevesiä sille ilmoitetaan kiellosta saapua Suomeen, jos kyse on maahantulokiellosta. Mikäli alukseen ei kohdistu maahantulokielloa ja se on VTS-alueella, pääsääntöisesti alukselle annettavan viranomaisohjeistuksen toteuttaa nykyisin VTS-viranomainen. Nyt ehdotetun muutoksen jälkeen viranomaisohjeistuksen toteuttaisi Liikennevirasto.

Liikenneviraston tulisi kuitenkin ilmoittaa välittömästi VTS-palveluntarjoajalle päätöksestä kieltää alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta tai ankkuroimasta tai tulemasta satamaan, sekä lähtemästä ankkuri paikalta tai satamasta, mikäli tämä on tarpeellista pakotteiden täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan tehtävänä olisi ilmoittaa Liikenneviraston antamat määräykset alukselle tiedoksi. VTS-palveluntarjoajalla ei olisi tilanteessa käytettävissä omaa harkintavaltaa vaan sen tulisi ilmoittaa Liikenneviraston päätökset sellaisenaan alukselle. Liikenneviraston tulee 1 momentissa säädettyä määräystä antaessaan varmistaa se, että aluksen kulkuun puututaan ottaen huomioon vallitsevat olosuhteet ja ettei muuta alusliikennettä vaaranneta.

Ehdotetulla lisäyksellä Liikenneviraston ja VTS-palveluntarjoajan toimivaltaa selkeytettäisiin. VTS-palveluntarjoajalla on vastuu toimialueellaan huolehtia alusliikenteen turvallisuudesta ja tehokkuudesta. VTS-palveluntarjoajalla olisi toimivalta puuttua alusten kulkuun 17 §:ssä määritellyin edellytyksin ja toimenpitein. VTS-palveluntarjoaja myös ylläpitää alusliikennepalvelulain mukaista tilannekuvaa VTS-alueella olevasta liikenteestä ja on yksittäisten alusten kanssa vuorovaikutuksessa antaen aluksille tietoja niiden liikkumiseen vaikuttavista seikoista sekä varoittaen mahdollisista vaaratilanteista. Onnettomuus- ja muissa meriliikenteen ja -alueen turvallisuutta vaarantavissa tilanteissa olisi vaaratilanteiden välttämiseksi ja viranomaisen työskentelyedellytysten turvaamiseksi välttämätöntä, että VTS-palveluntarjoaja välittäisi Liikenneviraston tekemän päätöksen kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle alukselle.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 3 momentti, jonka nojalla 1 momentissa tarkoitettua kiellon tehostamiseksi, Liikennevirastolla olisi oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä.

Pakotelainsäädännössä tarkoitettujen meriliikenteen kuljetusten rajoitukset voivat kohdistua esimerkiksi tietyn yrityksen suorassa tai epäsuorassa hallinnassa olevien alusten lastaamiseen ja purkamiseen. Kuljetukseen osallistuvilta tahoilta voidaan edellyttää, että nämä toimittavat tulliviranomaisille saapumista ja poistumista koskevat ennakkotiedot pakotemaiden kanssa käytävästä kaupasta ja ilmoittavat erikseen, ovatko kaupan kohteena olevat tavarat pakotteiden tai rajoitusten alaisia. Myös aluksille ja ilma-aluksille suunnatut tekniset, täydennys- tai huoltopalvelut voidaan kieltää esimerkiksi silloin, jos palveluntarjoajalla on perusteltua syytä epäillä, että alusten lasti on säädösten vastainen. Näin ollen on tarkoituksen mukaista, että Liikennevirasto, joka valvoo luotsin käyttöä siten, kuin luotsauslaissa on säädetty, voi antaa myös luotsauspalvelun tarjoajalle velvoittavia määräyksiä, mikäli alukseen, jolla luotsaus on tarkoitettu suorittaa, kohdistuu jokin tässä laissa tarkoitettu viranomaisen kiello tai määräys.

Edelleenkin tarve antaa luotsausta koskevia määräyksiä voi tulla esille tilanteissa, joissa jokin vesiväylä suljetaan tai avataan taikka liikennettä joudutaan rajoittamaan esimerkiksi johtuen luonnonolosuhteista, yleisestä taikka meriliikenteen turvallisuudesta taikka muualta lainsäädännöstä johtuvasta perustellusta syytä.

Selvyyden vuoksi on myös tarkoituksenmukaista säätää samanlainen oikeus vastaavin perustein antaa määräyksiä ja muita toimintaohjeita jäänurtopalveluja tarjoavalle yritykselle.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan Liikennevirastolla olisi oikeus määrätä alus siirrettäväksi, jos se ei noudata 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kieltoa tai siirtämiseen on muu aluksesta johtuva meriliikennettä, ympäristöä tai turvallisuutta vaarantava syy taikka toinen viranomaisen pyytää siirtämistä. Siirtämisestä aiheutuvista kustannuksista vastaisi aluksen omistaja tai laivanisäntä.

Alus voi olla vaurioitunut siten, että sen liikkuminen vesialueella ei ole enää turvallista alukselle itselleen eikä muulle liikenteelle tai voi aiheuttaa uhan ympäristölle. Alukseen voi kohdistua myös sen kunnosta johtuen jokin alusturvallisuuden valvontalaissa (370/1995) tarkoitettu toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös tai määräys aluksen kulun rajoittamisesta, minkä toimeenpanemiseksi Liikennevirastolta pyydetään virka-apua. Virka-avun antamiseksi toimivaltuudesta tällaisissa aluksen siirtämistä koskevissa tilanteissa on säädettävä sekä virka-apua pyytävän, että virka-apua antavan viranomaisen toimintaa koskevissa laeissa.

Alus voi myös jättäytyä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle vastoin viranomaisten määräyksiä aiheuttaen siten häiriötä ja vaaraa muulle liikenteelle tai haitaten meripelastus- tai etsintätehtäviä. Tämän kaltaisissa tapauksissa olisi perusteltua, että Liikennevirastolle säädettäisiin oikeus määrätä alus siirrettäväksi turvalliseen paikkaan. Aluksen siirtämisestä syntyvät kustannukset säädettäisiin aluksen omistajan tai laivanisännän kannettavaksi, mikä voisi osaltaan parantaa alusten omaehtoista varautumista erilaisiin teknisiin ongelmiin sekä näin ollen suorittaa mahdolliset korjaustoimenpiteet ilman aiheetonta viivytystä.

Nykyinen 2 momentti muutettaisiin uudeksi 5 momentiksi. Momentin sisältö vastaisi nykyisen alusliikennepalvelulain 17 a § 2 momenttia. Momentin mukaan pykälän 1 momentin mukaisista toimenpiteistä olisi tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi alusliikennepalvelulain 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoministeriölle. Lisäksi momentissa muutettaisiin ulkoasiainministeriö ulkoministeriöksi vastaamaan 1. tammikuuta 2018 voimaan tullutta muutosta.

**18 §.** *VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudet.* Ehdotetun pykälän mukaan VTS-palveluntarjoaja olisi velvollinen ilmoittamaan asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tietystä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista. Pykälä vastaisi sisällöltään voimassa olevan alusliikennepalvelulain 18 §, jolla on pantu täytäntöön seurantadirektiivin 16 artikla. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin seurantadirektiivin 16 artiklassa säädetyistä tiedettyjä aluksia koskevien tietojen välittämisestä. Vastaava muutos ehdotetaan myös pykälän otsikkoon.

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuus koskisi myös olennaisten tietojen välittämistä aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin muiden jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle. Myös tämä velvollisuus olisi yhteneväinen VTS-viranomaisen nykyisten velvollisuuksien kanssa.

Pykälän kolmannessa momentissa säädettäisiin edelleen, että VTS-viranomainen vastaanottaisi alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain noudattamista koskevista havainnoistaan siten, kuin luotsauslaissa säädetään. Myös tämä velvollisuus olisi yhteneväinen VTS-viranomaisen nykyisten velvollisuuksien kanssa.

Pykälän 4 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

**18 a §.** *Velvollisuus ilmoittaa tietoturvaluuteen liittyvistä häiriöistä.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi pykälä, jossa säädettäisiin tietoturvaluuteen liittyvien häiriöiden ilmoittamisesta sekä Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa ilmoituksia koskevia määräyksiä. Tämä velvollisuus olisi eri asia kuin yleisen tietosuoja-asetuksen 33 ja 34 artiklan mukainen velvollisuus ilmoittaa henkilötietojen tietoturvaloukkauksesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvoitteesta ilmoittaa tietoturvaluuteen liittyvästä merkittävästä häiriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tietoturvaluuteen liittyvällä häiriöllä tarkoitettaisiin mitä tahansa tapahtumaa, joka tosiasiaassa vaikuttaa haitallisesti kyseessä olevien järjestelmien turvallisuuteen. Määritelmä vastaisi verkko- ja tietoturvadirektiivin mukaista poikkeaman määritelmää. Merkittävänä olisi pidettävä häiriötä, joka voisi merkittävästi vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen. Häiriön merkittävyyden määrittämiseksi olisi otettava huomioon erityisesti niiden käyttäjien lukumäärä, joihin häiriö vaikuttaa, häiriön kesto sekä maantieteellinen levinneisyys. Järjestelmillä tarkoitettaisiin ehdotetun 16 §:n 5 momentissa tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä.

Pykälän 2 momentti säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta velvoittaa palvelun tarjoaja tiedottamaan häiriöstä yleisölle tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse. Liikenteen turvallisuusviraston on ennen tiedottamista varattava palvelun tarjoajalle tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi ensisijaisesti pyrkiä antamaan palvelun tarjoajalle mahdollisuus itse tiedottaa häiriöstä

Pykälän 3 momentissa ehdotettaisiin velvoitetta Liikenteen turvallisuusvirastolle arvioida, onko 2 momentissa tarkoitettulla häiriöllä merkittävä vaikutus keskeisten palvelujen jatkuvuuteen toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa ja ilmoittaa tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille. Tarkoituksena olisi varmistaa, että silloin kun häiriöllä on rajat ylittäviä vaikutuksia Euroopan unionissa ja Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että häiriöstä olisi tarpeen kertoa toiselle jäsenvaltiolle, jäsenvaltiot, joita häiriö koskee, saisivat häiriöstä tiedon. Ilmoitus voitaisiin tehdä esimerkiksi silloin, kun häiriö voisi merkittävästi vaikuttaa merenkulun turvallisuuteen toisessa jäsenvaltiossa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi pyytää Viestintävirastoa välittämään ilmoituksen toisen jäsenvaltion Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1148 toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa 8 artiklassa tarkoitettulle keskitetylle yhteyspisteelle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta antaa tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta. Määräyksessä voitaisiin tarkemmin määrätä esimerkiksi siitä, milloin 1 momentissa tarkoitettua tietoturvaluuteen liittyvää häiriötä olisi pidettävä merkittävänä sekä siitä missä muodossa tiedot olisi annettava.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi salassapitosäännösten ja muiden tietojenluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvaluuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

**19 §.** *VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja.* Pykälässä säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta ylläpitää toimintakäsikirjaa. Pykälän mukaan VTS-palveluntarjoajan olisi pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun



ylläpitämiseen myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan tulisi myös olla Liikenneviraston hyväksymä Pykälä vastaisi muuten nykyisen lain 19 §:ssä säädettyä VTS-viranomaisen velvollisuutta ylläpitää toimintakäsikirjaa. Vastaava muutos ehdotetaan myös pykälän otsikkoon. Liikennevirasto hyväksyisi myös toimintakäsikirjaan tehdyt päivitykset.

Toimintakäsikirjassa tulisi määritellä VTS-palveluntarjoajan toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa. Tällaisia poikkeustilanteita saattaisivat olla tekniset häiriötilanteet sekä poikkeusolojen aiheuttamat erityistoimenpiteet. Tarkoitus on, että VTS-palveluntarjoaja varautuisi poikkeustilanteisiin rakentamalla varajärjestelmiä ja testaamalla sekä harjoittelemalla toimintaa varajärjestelmien tai vaihtoehtoisten toimintamallien avulla. Lisäksi toimintakäsikirjassa Liikenneviraston tulisi määritellä yleiset alusliikenteen etusija- ja kiireellisyysperiaatteet, joita VTS-palveluntarjoajan olisi noudatettava hoitaessaan Liikenneviraston toimeksiannosta ja Liikenteen turvallisuusviraston nimeämänä VTS-palveluntarjoajana 17 §:ssä sille säädettyjä tehtäviä ja tehdessään niihin liittyviä ratkaisuja.

Toimintakäsikirjasta tulisi käydä ilmi sisäiset toimintatavat, joilla varmistetaan tiedon keruu, sen käsittely ja päätöksenteko. Ulkoisiin toimintatapoihin kuuluisivat määräävät, korjaavat ja palvelevat toimenpiteet. Ulkoiset toimintatavat vaikuttaisivat alueen liikennekuvaan ja niihin kuuluisivat tarjottavat alusliikennepalvelut ja niiden järjestämiseksi tarvittavat toimenpiteet.

Pykälän tarkoituksena on varmistaa VTS-palveluntarjoajan toiminnan taso ja sujuvuus myös erilaisissa häiriötilanteissa.

**19 a §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 19 a pykälä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin VTS-palveluntarjoajan velvoitteesta varautua valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin. Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun. VTS-palveluntarjoajan tulisi varmistaa, että sen toiminta jatkuisi mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Näitä ovat esimerkiksi poikkeukselliset sää- tai jääolosuhteet, jotka vaikeuttavat merkittävästi alusliikenteen toimintaa ja turvallisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan on sen lisäksi, mitä pykälän 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslain 3 §:ssä tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että kyseistä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan.

**20 §.** *Valvonta kansainvälisillä merialueilla.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien

reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan olisi toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä. Kyseisiä toimenpiteitä olisi esimerkiksi yhteyden ottaminen radiolla alukseen, joka ei noudata kyseisiä järjestelmiä ja aluksen ohjeistaminen asian suhteen sekä Liikenneviraston mahdollisesti tekemien päätösten ilmoittaminen alukselle.

Pykälään ehdotetaan myös lisättävän uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin, että VTS-palveluntarjoajan on viipymättä ilmoitettava Liikennevirastolle, joka valvoo VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista, havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

Pykälän uudella muotoilulla taattaisiin valvonta koskien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan tulisi seurata reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista ja ilmoittaa havaitsemistaan poikkeamista Liikennevirastolle viipymättä. Liikennevirasto toimisi valvovana viranomaisena. Liikenneviraston olisi valvottava ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS-yleissopimuksen V luvun 11 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on Euroopan Unionin jäsenvaltio, IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti hallinnoima pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä, noudattavat kyseistä järjestelmää ja ilmoittavat vaaditut tiedot. Lisäksi Liikenneviraston olisi valvottava ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS-yleissopimuksen V luvun 10 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on Euroopan unionin jäsenvaltio, hallinnoima pakollinen alusten reittijakojärjestelmä, käyttävät järjestelmää IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti.

**20 a §. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä.** Pykälän mukaisesti Liikennevirasto perustaisi ja ylläpitäisi kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikenneviraston tulisi noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä. Pykälä vastaisi sisällöltään nykyisen alusliikennepalvelulain 20 a §:ää.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto voisi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Selvyyden vuoksi pykälässä todettaisiin, että myös VTS-palveluntarjoajan tulisi noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä. Tällä mahdollistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja, joka ylläpitää VTS-tilannekuvaa voisi kerätä tiedonhallintajärjestelmään merkittävät tiedot Liikenneviraston puolesta.

Liikennetiedot kerätäisiin pääasiassa Portnet-tietojärjestelmän kautta kuten on kerätty aikaisemminkin. Liikenneviraston tilastotuotannosta ja tilastotietopalvelusta vastaavalla yksiköllä tulisi edelleen olla käytettävissään suorat yhteydet Portnet-järjestelmään. Liikennevirasto laatisi tietojen pohjalta yhteenvetoja ja tilastoja. Lisäksi virasto tuottaisi keräämiensä tietojen pohjalta ulkomaan meriliikennetilaston, kotimaan vesiliikennetilaston ja muita merenkulun kannalta

keskeisiä tilastoja. Tiedot, jonka alusten edustajat antavat kyseiseen tiedonhallintajärjestelmään alusliikennepalvelulain ja mahdollisten muiden lakien perusteella, säilyisi edelleen viranomaisen hallinnassa ja määräysvallassa huolimatta siitä, että järjestelmän ylläpitämisestä vastaisi yhtiö. Tietoja voitaisiin edelleen luovuttaa vain alusliikennepalvelulaista tai sen perusteella annettavasta määräyksestä ilmenevien tiedonluovutus- ja tiedonsaantioikeuksien perusteella. Järjestely vastaisi Tullin ja Liikenneviraston välillä olevaa tämän hetkistä sopimusta.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirrettäisiin uudeksi 3 momentiksi.

Pykälän nykyinen 3 momentti siirrettäisiin uudeksi 4 momentiksi. Lisäksi VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

**20 b §.** *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma.* Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen (HE 18/2018 vp) pelastuslain uudistamiseksi. Esityksessä ympäristöonnettomuuksien operatiivinen johtovastuu merialueilla siirrettäisiin ympäristöministeriöltä sisäministeriön hallinnonalalle. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jatkossa Rajavartiolaitos johtaisi alus-, öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaa merellä. Tämän seurauksena Rajavartiolaitoksen, Liikenneviraston ja VTS-palveluntarjoajan yhteistyö liittyen meriliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi kasvaisi tulevaisuudessa.

Liikenneviraston, VTS-palveluntarjoajan, Rajavartiolaitoksen ja muiden viranomaisten yhteistyön tavoitteena on, että vaaratilanteeseen on varauduttu asianmukaisesti ja onnettomuustilanteessa mahdolliset vahingot torjutaan nopeasti ja tehokkaasti sekä vahinkojen seuraukset korjataan niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Pykälää ehdotetaan muutettavan siten, että jatkossa Rajavartiolaitos laatii yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenneviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin. Velvollisuus vastaisi nykyisen lain 20 b §:ssä VTS-viranomaiselle säädettyä velvollisuutta.

Pykälää ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että suunnitelma on laadittava yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan ja Liikenneviraston kanssa. Päätöksen suunnitelmasta tekisi Rajavartiolaitos mutta VTS-palveluntarjoajalla sekä pykälässä mainituilla viranomaisilla olisi suunnitelman teossa avustava rooli. VTS-palveluntarjoajan osallistumisella varmistettaisiin se, että Rajavartiolaitoksella olisi saatavillaan kaikki tarpeellinen tieto alusliikennepalvelusta ja kauppamerenkulusta päätöksenteon tueksi ja merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevasta suunnitelmasta säädettäisiin tarvittaessa tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Alusliikennepalvelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (763/2005) 11 a §:n mukaan kyseisessä suunnitelmassa tulisi päättää arviointimenettelyistä, joiden perusteella avun tarpeessa olevalle alukselle annetaan tai siltä evätään lupa saapua suojapaikkaan. Asetuksen 11 b §:ssä viranomaisille on säädetty velvollisuus kokoontua säännöllisesti vaihtaakseen kokemuksiaan ja parantaakseen suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden laatua. Näihin tulevaisuudessa Rajavartiolaitos vastaisi yhteistyön järjestämisestä ja siitä, että asetuksen 11 a §:ssä tarkoitettua suunnitelmaa päivitetään ja uudistetaan viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan yhteistyöstä saatujen kokemusten perusteella.

**20 c §.** *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen.* Pykälässä ehdotettaisiin, että Rajavartiolaitos päättäisi yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suoja- paikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilan- nearvion perusteella. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän, että toimivaltainen viranomaisen on päätöstä tehdessään kuultava VTS-palveluntarjoaja.

Päätökset suojaipaikkaan ottamisesta ja suojaipaikkaan ohjaamisesta tekisi Rajavartiolaitos kuul- tuaan pykälässä mainittuja muita viranomaisia. Koska suojaipaikkapäätöksellä on vaikutuksia kauppaa- alusliikenteeseen ja merenkulun turvallisuuteen yleisemminkin, tulisi Rajavartiolaitok- sen tehdessään päätöstä kuulla myös VTS-palveluntarjoaja. Kuulemisvelvollisuudella varmis- tettaisiin se, että Raja- vartiolaityksellä olisi käytettävissä kaikki tarpeellinen tieto alusliiken- nepalvelusta ja kauppamerenkulusta päätöksenteon tueksi ja merenkulun turvallisuuden varmis- tamiseksi.

Hallituksen eduskunnalle antaman esityksen (HE 18/2018 vp) pelastuslain uudistamiseksi mu- kaan ympäristöönnettomuuksien operatiivinen johtovastuu merialueilla siirrettäisiin ympäristö- ministeriöltä sisäministeriön hallinnonalalle. Esityksen on tarkoitus mennä eduskuntaan maa- liskuun alussa 2018 ja tulla voimaan 1.1.2019. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jatkossa Rajavartiolaitos johtaisi alus-, öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaa merellä. Alusten suoja- paikkaan määräämistä koskevan säännöksen muutos olisi perusteltua ottaen huomioon Rajavar- tiolaitoksen tehtävät meripelastusta ja mahdollisen lakimuutoksen jälkeen öljyvahinkojen tor- juntaa merialueella johtavana viranomaisena. Tehtävä sopisi Rajavartiolaityksen hoidettavaksi sekä valvonnan ja toimenpiteiden tehokkaan toteuttamisen että suojaipaikkaan ohjattavaan aluk- seen samanaikaisesti kohdistettävien muiden mahdollisten toimenpiteiden turvaamiseksi. Muu- toksella välttyttäisiin mahdolliselta toimivaltaristiriidalta kahden eri viranomaisen välillä, jos esimerkiksi Liikennevirasto määräisi alusta eri tavalla kuin Rajavartiolaitos omien vastuullaan olevien toimenpiteiden toteuttamiseksi. Myös toimenpiteen kohteena olevan aluksen kannalta olisi selkeämpää, että siihen kohdistuvat toimenpiteet hoidettaisiin yhden viranomaisen toi- mesta. Menettely olisi viranomaistoiminnan näkökulmasta kustannustehokasta. Myös useim- missa Euroopan rantavaltioissa ja Pohjoismaissa, Ruotsia lukuun ottamatta, suojaipaikkaan oh- jaaminen kuuluu rannikkovartiointia hoitavan viranomaisen tehtäväksi. Tämän vuoksi päätän- tävällän siirto Rajavartiolaitykselle olisi tarkoituksenmukaista.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että Rajavartiolaityksen olisi ilmoitettava pykälän 1 momen- tissa tekemästä päätöksestään VTS-palveluntarjoajalle. Tällä varmistettaisiin se, että VTS-pal- veluntarjoaja voisi ottaa etukäteisesti huomioon tarvittavat, muuta alusliikennettä koskevat jär- jestelyt ja menettelyt meriturvallisuuden varmistamiseksi. Samalla varmistettaisiin, että meri- hädässä olevat alukset voisivat välittömästi mennä toimivaltaisen viranomaisen luvalla suoja- paikkaan aiheuttamatta häiriötä muulle alusliikenteelle.

Pykälää ehdotetaan muutettavan siten, että Rajavartiolaityksen tulee ilmoittaa Suomen ympä- ristökeskukselle, Liikennevirastolle ja VTS-palveluntarjoajalle niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt meripelastuslaissa ja pelastuslaissa (379/2011) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojaipaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädettäisiin edelleen tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

**21 §.** *Alusliikennepalveluun osallistuminen.* Pykälän 1 ja 2 momenteissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että VTS-palveluntarjoaja voisi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun enintään yhden vuorokauden ajaksi. Tällaisia syitä voisivat olla vaikeat jääolosuhteet tai huonosta näkyvyydestä johtuvat syyt. Varsinkin kesäisin satamien ulkopuolella ajoittain väyläalueella ja ajoittain muulla vesialueella liikkuu muun muassa useita alle 24 metriä pitkiä matkustaja-aluksia, joilla ei olisi muuten velvollisuutta osallistua alusliikennepalveluun. Alusliikennepalveluun osallistumisella tarkoitetaan VTS-alueella käytössä olevien VHF-radiokanavien kuuntelemista sekä VTS-alueella liikennöintiä koskevien säännöksiä ja määräyksiä noudattamista.

Koska kyseessä on määräys, joka koskee alusten osallistumista alusliikennepalveluun sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi on tarkoituksenmukaista, että VTS-palveluntarjoaja voisi tarvittaessa määrätä aluksia kuuntelemaan VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamaan VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä. Kyseessä on operatiivinen, meriturvallisuuteen liittyvä määräys, minkä vuoksi sen voisi antaa lain nojalla VTS-palveluntarjoajalle tehtäväksi. VTS-palveluntarjoajan olisi kuitenkin ilmoitettava tekemästään päätöksestä viipymättä Liikennevirastolle. Liikenneviraston olisi tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

Pykälän 4 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

**22 §. Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus.** Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava asiasta Liikennevirastolle erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikkö olisi ehdotetun pykälän mukaan vastuussa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun. Alusliikennepalvelu ei puuttuisi aluksen ohjailuun eikä päällikön ja luotsin väliseen työnjakoon, vaan ainoastaan antaisi navigointipäätösten tekemistä tukevaa tietoa. Päällikkö myös vastaisi siitä, että alusta ohjailtaisiin VTS-alueella noudatettavien liikennöintiä koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Erityistilanteiden edellyttämä alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen on yleensä vaikeasti ennakoitavissa. Myös se olisi päämäärähakuisia ja sen edellyttämät aluksen ohjailutoimenpiteet jäisivät päällikön harkintaan. Jos päällikkö ei aluksen turvallisuuteen vaikuttavasta pakottavasta syystä voisi noudattaa 21 §:n säännöksiä tai 17 §:n nojalla annettuja alusliikenteen tilapäistä ohjaamista koskevia määräyksiä, hänen olisi ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava asiasta Liikennevirastolle kirjallinen selvitys.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 4 momentti, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan pykälän 2 momentissa säädetyistä ilmoituksista Liikennevirastolle.

**22 a §. Aluksen saapumisilmoitus.** Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän, että tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa ilmoitusmuodollisuus direktiivin (2010/65/EU) liitteen B osan 1-6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden lisäksi meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Saapumisilmoitusta koskevasta luettelosta on aikanaan jätetty pois viittaus meriterveysilmoitukseen, sillä Liikennevirastolla ei ole ollut aiemmin prosesseja valmiina sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalan kanssa meriterveysilmoitusten käsittelemiseksi merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä (Portnet). Meriterveysilmoitusta koskeva prosessi on nyt saatu valmiiksi poikkihallinnollisena yhteistyönä yhdessä sosiaali- ja terveysministeriön, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston (Valvira), Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) sekä Tullin kanssa ja ilmoitus voidaan nykyään tarvittaessa antaa Portnetin kautta, josta se välitetään edelleen THL:n päivystykseen. Lisäyksellä kirjattaisiin Tulliviranomaisen valvontavastuu lakiin.

Pykälän 4 momenttia ehdotetaan poistettavaksi vanhentuneena. Kyse on informatiivisesta kirjauksesta, jossa todetaan muu ilmoitukseen sovellettava lainsäädäntö. Tarvittavat tiedot tulevat esiin jo pykälän 1 ja 2 momenteissa. Lisäksi momentissa on vanhentuneita viittauksia esimerkiksi EU-lainsäädäntöön. 22 g §:ssä on viittaus, jossa säädetään, että tulli antaa tarkempia määräyksiä 22 a ja 22 b §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään.

**22 d §.** *Tilastointia koskevien tietojen antaminen.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikennevirasto voisi antaa momentissa säädettyjen tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi. Tällä mahdollistettaisiin se, että VTS-palveluntarjoaja, joka ylläpitää VTS-tilannekuva voisi kerätä pykälässä säädetyt tiedot Liikenneviraston puolesta ylläpitäessään alusliikennepalvelua.

Pykälän 5 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi velvoite meriliikenteessä olevien alusten omistajille tai heidän edustajilleen toimittaa tiedot VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikennevirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi. VTS-palveluntarjoajan tulisi toimittaa tiedot eteenpäin Liikennevirastolle.

**22 f §.** *Vapautukset.* Pykälän 1, 2 ja 3 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin Liikennevirastoksi.

**23 §.** *Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen.* Pykälän 1 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi.

23 §:ään ehdotetaan lisättävän uusi 3 momentti, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajan tulee ilmoittaa viipymättä saamansa pykälän 1 momentin mukaiset ilmoitukset Liikennevirastolle ja Rajavartiolaitokselle. Tällä varmistettaisiin se, että Liikennevirasto ja Rajavartiolaitos olisivat tietoisia merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ja voisi tarvittaessa ottaa yhteyttä muihin viranomaisiin. Pykälä vastaisi muuten voimassa olevan alusliikennepalvelulain 23 §:ää.

Nykyinen 3 momentti siirrettäisiin uudeksi 4 momentiksi.

**24 §.** *VTS-palvelun tarjoajan avustaminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, ympäristö-, tulli- ja poliisiviranomaiset, pelastuslaitos sekä valtion alusten päälliköt avustavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei sille ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä. Koska virka-apukäsitemäärittely kattaa perinteisesti vain viranomaisten keskinäisen avun, pykälässä käytettäisiin virka-apun sijasta termiä avustaminen. Myös pykälän otsikkoa esitetään muutettavan vastaavaksi.

Viranomaisilta saatu virka-apu koskisi VTS-palveluntarjoajan laissa säädettyjä operatiivisia tehtäviä. Avustamista olisi esimerkiksi alusten tunnistamiseen ja tilanteen tarkastamiseen liittyvät toimenpiteet, esimerkiksi silloin, jos alukseen ei saada yhteyttä normaalein keinoin. Tällöin VTS-palveluntarjoaja voisi pyytää viranomaisia käymään tunnistamassa paikan päällä aluksen. Apuun velvoitetut viranomaiset voisivat myös esimerkiksi etsiä, tunnistaa ja poistaa hinaamalla väyläalueilla liikenteen häirtäviä esineitä kuten esimerkiksi kiinnityspoijuja, tukkeja, laiturirakenteiden kappaleita ja karanneita soutuveneitä. Annettava apu voi olla myös muunlaista kuin edellä mainituissa esimerkkitalanteissa mainittu apu. Avustamisvelvollisuus koskisi kuitenkin vain sellaista apua jota asianomainen viranomaisena on toimivaltainen antamaan. Koska kaikilla pykälässä mainituilla viranomaisilla on myös muita lakisääteisiä tehtäviä, esitetään pykälään otettavaksi säännös, jonka mukaan VTS-palveluntarjoajalle annettua apua voidaan antaa, jos sille ei ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä. Asiaan liittyvä intressipunninta ja päätöksenteko olisi suhteutettava mahdollisen vaaratilanteen vakavuuteen ja luonteen sekä muihin käsillä oleviin tosiseikkoihin. Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon esimerkiksi käynnissä olevan muun virkatehtävän laatu ja toisaalta mahdollisen vaaratilanteen vakavuus.

**25 §. Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat.** Pykälän 1 ja 2 momenteissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälä vastaisi nykyisen alusliikennepalvelulain 25 §:ää.

**26 §. VTS-pätevyysrekisteri.** Pykälän 5 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin VTS-palveluntarjoajaksi. Pykälä vastaisi nykyisen alusliikennepalvelulain 26 §:ää. Lisäksi pykälän viimeinen 6 momentti ehdotetaan poistettavaksi. Oikeusministeriö on ehdottanut henkilötietolakiä kumottavaksi osana 25.5.2018 voimaan tulevaksi ehdotettua uutta tietosuojalainsäädäntöä. Tämän vuoksi viittausta henkilötietolakiin ei enää tarvittaisi.

**28 §. Valvonta.** Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja valvoisi lain nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että ilmoitusvelvollisuus olisi Liikenteen turvallisuusvirastolla.

Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin 16 §:n 5 momentissa tarkoitettun riskienhallinnan valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi velvoittaa VTS-palveluntarjoajan ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Merkittävällä riskillä tarkoitettaisiin ehdotettun 18 a §:n 1 momenttia vastaavaa merkittävää vaikutusta. Lisäksi säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuudesta antaa veloitteen tehosteeksi uhkasakko.

**29 §. Rangaistussäännökset.** Alusliikennepalveluun liittyvän liikenteenohjauksen toimivuuden varmistaminen edellyttää valvonnan lisäksi rikkomusten sanktiointia. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka 17 §:n 1 ja 3 momentin tai 17 a §:n nojalla annettuja määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon. Pykälän 1 momentista ehdotetaan poistettavan viittaus siihen, että Tullin antaman määräyksen rikkomiseen sovelletaan lisäksi tullilakia.

**29 a §. Virhemaksu.** Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 29 a pykälä, jossa säädettäisiin Tullin määräämästä virhemaksusta. Pykälässä säädettäisiin, että jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlöisi tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a tai 22 b §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voisi Tulli määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otettaisiin huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.

Virhemaksua ei voitaisi kuitenkaan määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, taikka jota vastaan samasta teosta nostettu syyte on tuomioistuimessa lainvoimaisesti ratkaistu.

Alusliikennepalvelulain 22 a ja b pykälissä säädetään Tullille annettavista ilmoituksista: aluksen saapumisilmoituksesta ja aluksen lähtöilmoituksesta Säännöksissä velvoitetaan antamaan aluksesta ja sen lastista tietyissä tilanteissa tietoja merenkulun sähköistä ilmoitusjärjestelmää käyttämällä. Alusliikennepalvelulain 22 g §:ssä säädetään, että Tulli voi antaa tarkempia määräyksiä 22 a ja 22 b §:ssä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä ja näiden ilmoitusten tallentamisesta 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään. Jotta ilmoitusvelvollisten vastuu tulisi korostetusti laissa painotetuksi, ehdotetaan, että kyseisissä laiminlyöntitapauksissa sanktiona voitaisiin käyttää sakon sijaan myös virhemaksua. Säännös olisi yhdenmukainen tullilaissa olevan säännöksen kanssa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta koskien Tullin määräämää virhemaksua. Momentin mukaan Tullin tekemää virhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Muutoksenhaku olisi pääpiireittain samanlainen kuten alusliikennepalvelulain 31 §:ssä säädettäisiin muiden hallintopäätösten kuin alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevan päätöksen osalta. Muutoksen haku hallinto-oikeuteen olisi kuitenkin säädetty tehtäväksi Helsingin hallinto-oikeuteen, sillä Helsingin hallinto-oikeudessa käsitellään koko maan tullivalitukset. Alusliikennepalvelulain 31 §:n 4 momenttia ei myöskään sovellettaisi virhemaksua koskevassa muutoksenhaussa. Virhemaksun täytäntöönpano määräytyisi siten hallintolainkäyttölain (586/1996) 31 §:n 1 momentin mukaisesti, jonka mukaan päätöstä, johon saa hakea muutosta valittamalla, ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

**33 §. Siirtymäsäännökset.** Pykälän 1 ja 2 momentit poistettaisiin. Pykälään lisättäisiin uusi siirtymäsäännös, jonka mukaan alusliikennepalvelulain muutoksen voimaan tullessa voimassa olevat liikenne- ja viestintäministeriön 8 §:n nojalla tekemät alusliikennepalvelun perustamispäätökset jäisivät voimaan, joten ei tarvitsisi tehdä uusia perustamispäätöksiä lain 8 §:n nojalla.

#### **1.4 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta**

**9 a §. Alusliikennepalvelun tarjoajan velvollisuus avustaa valvontaviranomaista.** Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 9 a §, jossa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle alusliikennepalvelun tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus pyydettyä avustaa valvontaviranomaista tämän lain mukaisessa tarkastustehtävässä antamalla sille tietoja ja muuta apua. Alusliikennepalvelun tarjoajan antama apu olisi esimerkiksi poikkeamaraporttien välittämistä Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä tietojen välittämistä alusten suunnitelluista saapumisista, lähdöistä ja laituripaikoista. Alusliikennepalvelun tarjoajalta pyydettyä apu olisi esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston määräämien korjausten jälkeinen radio- ja AIS-laitteiden testaus.



**20 §. Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen.** Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus 9 a §:ssä mainittuun alusliikennepalvelulaissa tarkoitettuun alusliikennepalvelun tarjoajaan.

### **1.5 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta**

**32 §. Valvonta.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettulle alusliikennepalvelun tarjoajalle asetettaisiin velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain mukaisessa valvontatehtävässä. Alusliikennepalvelun tarjoajan antamat tiedot voivat koskea esimerkiksi aluksen sijaintitietoa. Annettava apu taas sisältäisi Liikenteen turvallisuusviraston antamien ohjeiden ja ilmoitusten välittämistä alukselle.

Lisäksi pykälän 2 momentissa termi Tullilaitos muutettaisiin Tulliksi vastaamaan vuoden 2013 hallinnonuudistusta.

### **1.6 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

#### **I OSA: YLEISTÄ**

##### **1 luku: Yleiset säännökset**

**2 §. Määritelmät.** Pykälään lisättäisiin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun määritelmä. Se koskisi kaikkia liikennemuotoja, vaikka ainoastaan palveluntarjoajan tiedonhallintaa koskevat horisontaaliset säädökset sijoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain uuteen II A osaan. Tiedonhallintaa koskevat säännökset olisivat toisessa luvussa. Luvussa yksi annettaisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskevat säännökset. Lennonvarmistusta koskevat säännökset perustuvat pääosin EU-lainsäädäntöön, ja ne löytyvät yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 549/2004. Meriliikenteessä säännökset löytyvät alusliikennepalvelulaista (623/2005) ja rautatieliikenteessä rautatielaista (304/2011).

#### **II A OSA: LIIKENTEEN OHJAUS JA HALLINTA**

Liikenteen ohjauksen ja hallinnan merkitys on jo lähitulevaisuudessa kasvamassa toisenlaiseksi kuin nykyään. Ensi vaiheessa tämä näkyy siinä, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavasta toimijasta tulee yksi liikenteeseen liittyvän tiedon solmupisteistä. Tiedon merkitys liikennejärjestelmän ja liikenteen palveluiden kehityksessä on ylipäätään maailmalaajuisesti merkittävä. Kaikki syntyvät uudet palvelut hyödyntävät merkittävässä määrin tietoa. Tätä kehitystä on pyritty tukemaan liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä ja toisessa vaiheessa.

Jatkossa liikenteen ohjauksen ja hallinnan merkitys kasvaa yhä siirryttäessä kohti automaattista liikennettä. Jo näköpiirissä on etäohjauksen tuleminen liikenteeseen. Esimerkiksi merenkulun puolella etäohjaukseen liittyviä kokeiluita ollaan suunnittelemassa eri puolilla maailmaa.

Nyt ehdotettavalla sääntelyllä pyritään jo ottamaan ensimmäisiä askeleita siihen suuntaan, että tällainen kehitys on mahdollista, ja että Suomi voisi olla myös tältä osin liikenteen digitalisaation kärkimaita maailmassa.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu on määritelty I osan 1 luvun 2 §:ssä niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Määritelmän mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla tarkoitetaan tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta, ja palvelulle on

ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin. Nyt ehdotettavan osan 1 luku koskisi kuitenkin vain tieliikennettä. Sen sijaan ehdotettavan 2 luvun tietosääntely koskisi kaikkia liikennemuotoja.

#### 1 luku: Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

Tieliikenteessä ei nykytilassa tunneta liikenteenohjausta ja -hallintaa samantyyppisenä toimintona kuin muissa liikennemuodoissa. Tieliikennelain (267/1981) 4 §:ssä liikenteenohjauksella tarkoitetaan tilannetta, jossa tienkäyttäjät veloitetaan noudattamaan poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta, eli kyse on yksittäisestä poikkeustilanteesta.

Tässä luvussa annetaan siksi uudet säännökset tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä ja tarjoamisesta. Säännöksissä pyritään myös huomioimaan odotettavissa oleva liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun merkityksen kasvu. Kyseessä ovat silti minimitaso säännökset.

Muiden liikennemuotojen osalta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista on säännökset voimassa olevissa laeissa. Lisäksi on huomioitava, että ehdotetun 2 luvun säännökset koskevat myös muita liikennemuotoja. Lennonvarmistuspalvelujen järjestämisestä säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 550/2004 (palveluntarjonta-asetus). Alusliikennepalvelun järjestämisestä säädetään alusliikennepalvelulaissa (623/2005) ja rataverkon liikenteenohjauksesta rautatielaissa (304/2011).

**1 §. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestäminen.*** Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestämisestä. Valtion maantieverkon haltijana toimii Liikennevirasto. Maantielain (503/2005) 9 §:n mukaan liikenteen hallinta on osa tienpitoa. Ehdotettu säännös vastaa rautatielain (304/2011) 36 §:n 1 momenttia. Vastuu liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden järjestämisestä on siis virastolla, mutta se voi antaa tehtävän käytännön suorittamisen yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan tehtäväksi. Palveluiden laatu ja tasapuolisuus varmistettaisiin osapuolten välisellä sopimuksella.

Tapa järjestää liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut on rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä suhteellisen kevyt. Ilmaliikenteessä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat nimeää valtioneuvosto, ja alusliikennepalvelun osalta päätöksentekijänä toimisi alusliikennepalvelulakiin (623/2005) sisällytettävän ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto.

Ehdotuksen mukaan Liikenneviraston tehtävänä olisi järjestää perustason liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaminen valtion maantieverkolla. Estettä ei kuitenkaan ole sille, että myös yksityisteiden ja katujen ylläpitäjät hankkivat liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita samoilta palveluntarjoajilta. Ne voivat niin halutessaan hankkia myös muita kuin perustason palveluita. Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin lisäksi, että Liikennevirasto voisi yhteistyössä kuntia ja yksityisteitä edustavien toimijoiden kanssa yhteensovittaa maanteillä, kaduilla ja yksityistiellä tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita. Tällaisella yhteistyöllä voitaisiin edistää yhtenäisten ratkaisujen käyttöä liikenteenohjauksessa eri teillä ja sitä kautta tieliikenteen ohjauksen selkeyttä sekä liikenneturvallisuutta.

**2 §. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun liittyvät tehtävät.*** Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä tehtäviä perustason liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluu tieliikenteessä. Kyse on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta olennaisista tehtävistä. Näiden perustason tehtävien lisäksi palveluntarjoaja voi tarjota erilaisia lisäpalveluita, kuten tulevaisuudessa esimerkiksi etäohjausta. Näitä palveluita voivat ostaa tien- ja kadunpitäjät, mutta myös yksit-

täisten liikennevälineiden omistajat, haltijat tai käyttäjät. Näistä lisäarvopalveluista ei ole tarpeen säätää laissa. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan suhdetta tieliikennelain mukaiseen liikenteen ohjaukseen on selostettu nykytilan kuvauksessa.

Ehdotetussa 1 momentissa tarkoitettussa tiedotustoiminnassa on kyse palveluista, joista monia tarjoavat tällä hetkellä viranomaiset. Esimerkiksi Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan viraston tehtäviin kuuluu huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämistä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään. Sääpalveluiden tuottamisesta säädetään puolestaan Ilmatieteen laitoksen tehtäväksi Ilmatieteenlaitoksesta annetun (585/1967) 1 pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan

Ehdotuksen tavoitteena on kuitenkin, että palveluita kehitettäisiin jatkossa yhä laadukkaammiksi niin, että ne ovat muun muassa kattavampia ja reaaliaikaisempia. Jatkossa näiden palveluiden tarjoaminen tulee pääosin tapahtumaan avoimena datana 2 luvussa säädetyllä tavalla. Toistaiseksi kuitenkin tiedotustoimintaa voidaan hoitaa esimerkiksi liikennetiedottein, joita luetaan esimerkiksi radiossa.

Tieto, jota palveluntarjoaja antaa eri tahoille, voi vaihdella. Esimerkiksi olosuhdetieto, jota annetaan teiden kunnossapitäjille voi olla huomattavasti tarkempaa kuin yleisölle annettava tieto. Kaikkea tietoa ei edes voida antaa julkisuuteen. Esimerkkinä voivat olla tiedot, jotka liittyvät tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kuntoon ja käytettävyyteen. Tietojen luovuttamisesta eri tarkoituksiin säädetään jäljempänä 2 luvussa.

Tilannekuva sisältää staattisen ympäristön ja muuttuvat osiot digitaalisessa muodossa. Staattinen ympäristö sisältää peruselementteinä esimerkiksi laadukasta (3D) –karttakuvaa. Tavoitteena on, että palveluntarjoajan tulee kehittää tilannekuvaa niin, että sen avulla voidaan muun muassa palvella automatisoituvaa liikennettä. Automaattisissa ajoneuvoissa on huomattava määrä erilaisia sensoreita, joiden avulla auto pystyy tekemään tarvittavia ohjaustoimia. Automaation ohella kuitenkin kehittyvät jatkuvasti teknologiat ja menetelmät, joiden avulla liikennevälineet pystyvät kommunikoimaan toistensa ja liikenneinfrastruktuurin kanssa. Ajantasainen ja laadukas tilannekuva varmistaa automaattiliikenteen turvallisuutta. Tilannekuvan säilyttämisestä säädetään jäljempänä 5 §:ssä.

Ilmoitus- ja tiedotuspalvelu perustuu tienkäyttäjien vapaaehtoisein ilmoituksiin erilaisista häiriötilanteista. Myös tällaiset ilmoitusmenettelyt ovat parhaillaan kehittymässä. Esimerkiksi Lapissa kehitetään niin sanottua Porokello –palvelua, jonka avulla tienkäyttäjät voivat jakaa tietoa vaaratilanteita aiheuttavista poroista teillä ja niiden läheisyydessä. Ilmoittaminen tapahtuu usein mobiililaitteiden välityksellä.

Liikenteen sujuvuus- ja vilkkaustiedot ovat määrällisiä tietoja esimerkiksi keskimääräisistä kahden pisteen välillä olevista matka-ajoista tai liikennemääristä. Niistä ei käy ilmi esimerkiksi liikennevälineiden tunnistetietoja.

Sää- ja olosuhdetiedoilla voidaan tarkoittaa esimerkiksi eri teiosuuksilla vallitsevaa liukkautta tai lumisadetta, joka vaikeuttaa liikennettä. Jatkossa myös nämä palvelut muuttunevat yhä tarkemmiksi ja yksityiskohtaisemmiksi, jolloin myös varoitukset voidaan kohdistaa hyvinkin tarkoin teiosuuksille.

Pykälän 2 momentissa ehdotettavat liikenteen järjestelyä koskevat säännökset olisivat uusia. Jo nykyisin tieliikennekeskus voi 1 kohdan mukaisesti sulkea tunnelin väliaikaisesti käytöstä ja

antaa tietoa vaihtoehtoisesta reitistä, mutta muilta osin kaikkia vastaavia liikenteenohjauksen tehtäviä ei ole nykytilassa olemassa.

Säännösten avulla pyritään valmistautumaan tilanteeseen, jossa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun merkitys kasvaa siirryttäessä kohti automaattiliikennettä. On huomattava, että säännökset eivät tarkoita etäohjausta. Sitä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi tarjota lisäarvopalveluna palvelua tarvitsevan pyynnöstä. Kysymys on sen sijaan tilapäisistä toimista, jotka ovat tarpeellisia liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi. Toimenpiteet tehdään aina viranomaisen antamien reunaehtojen mukaisesti. Tällaiset toimet tapahtuvat jo nykyään pitkälti automaattisesti, mutta jatkossa automaation määrä kasvaa edelleen. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja on jatkossa luonnollinen toimija tämän tyyppisen toiminnan hoitajaksi, koska sille kertyy tilannetta koskeva tieto eri toimijoilta, ja sillä on myös teknisessä mielessä tarvittavat työkalut järjestelytoimien tekemiseksi digitalisaation ja liikenteen automaation edetessä.

Toimenpiteiden kesto tieliikenteessä ylittää harvoin esitettyä 24 tunnin rajaa, koska kyse on usein esimerkiksi onnettomuuspaikan raivaamisen tapaisista tilanteista. Nykytilassa toimenpiteet edellyttävät esimerkiksi liikennemerkien asettamista, mihin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla ei ole toimivaltaa. Tulevaisuudessa toimenpiteet tapahtuvat tietoliikenneverkkojen välityksellä suoraan ajoneuvoihin.

Automaattisen liikenteen toimintaympäristössä momentin 2 kohdassa edellytetään lähtökohtaisesti, että palveluntarjoaja tunnelia tai tietä sulkiessaan osoittaa samalla vaihtoehtoisen reitin, jotta liikenne sujuisi edelleen jouhevasti. Vain poikkeuksellisissa tilanteissa vaihtoehtoisen reitin antamisessa voi olla viivettä. Tällainen tilanne voisi olla kyseessä esimerkiksi silloin, kun tunneli joudutaan sulkemaan siellä olevan vaaratilanteen, kuten tulipalon johdosta. Momentin kohdassa 7 tarkoitettu reitin osoittaminen vaarallisten aineiden kuljetukselle tai erikoiskuljetukselle tarkoittaa niin ikään poikkeustilannetta. Kuljetuksella saattaa olla viranomaisen osoittama reitti, jota joudutaan muuttamaan siksi, että se on välttämätöntä vaaratilanteiden tai onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Myös tällaiselle tilanteelle asetetaan etukäteen reunaehdot Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Ehdotettu 3 momentti kuvastaa sitä, että palveluntarjoajalla ei ole harkintavaltaa liikenteen järjestelyä tehdessään, vaan toimet tapahtuvat aina viranomaisen etukäteen antamien määräysten mukaisesti. Myös jälkikäteinen toimenpiteen määräystenmukaisuuden erityinen tarkastelu on mahdollista. Tilapäiselle toimenpiteelle on 2 momentissa asetettu vuorokauden raja, sen ylityessä päätöksen toimenpiteen jatkamisesta tekee Liikenteen turvallisuusvirasto. Eri viranomaisilla, kuten turvallisuusviranomaisilla tai tienpitäjänä toimivalla viranomaisella, saattaa olla eri tilanteissa toimivaltaa päättää tien tai tunnelin sulkemisesta. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tarve varsinkin tietä tai tunnelia Liikenteen turvallisuusviranomaisten määräysten mukaan sulkiessaan tehdä yhteistyötä näiden viranomaisten kanssa. Siksi Liikenteen turvallisuusviraston on syytä määrätä antaessaan huomioida se toimivalta, joka eri viranomaisilla on eri tilanteissa.

**3 §. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset.** Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momentti vastaavat liikenteen palveluista annetun lain toisessa vaiheessa säädetyn IV osan 4 luvun 4 §:n 1 ja 2 momenttia. Kyse on palveluntarjoajan luotettavuuteen ja sen arviointiin liittyvistä säännöksistä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalta edellytettäisiin toimintakäsikirjan pitämistä. Muista liikennemuodoista ilmailussa ja raideliikenteessä edellytetään palveluntarjoajalta turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Alusliikennepalvelun tarjoajalta

puolestaan edellytetään toimintakäsikirjaa. Jälkimmäistä on pidettävä riittävänä myös tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan osalta.

Pykälän 4 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi huolehdittava henkilökuntansa ammattitaidosta. Muista liikennemuodoista ilmailussa ja alusliikennepalvelun tarjonnassa edellytetään henkilöstöltä ammattipätevyyden suorittamista ja osoittamista. Rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun osalta ammattipätevyyden sääntelemisestä luovuttiin liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen yhteydessä tehdyssä kelpoisuussääntelyn uudistuksessa. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua koskeva sääntely on kokonaan uutta, ja se halutaan ainakin toistaiseksi pitää varsin kevyenä, jotta ei synnyttäisi turhaa hallinnollista taakkaa.

Ehdotetussa 5 momentissa säädettäisiin tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan palveluksessa olevan rikosoikeudellisesta vastuusta.

**4 §.** *Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin.* Varautumisvelvoite käsittäisi kaikissa olosuhteissa tapahtuvan oman toiminnan jatkuvuuden turvaamisen lisäksi osallistumisen yleiseen valmiussuunnitteluun ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan valmisteluun. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tulisi varmistaa, että sen toiminta jatkuisi mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa. Näitä ovat esimerkiksi poikkeukselliset sää- tai keliolosuhteet, jotka vaikeuttavat merkittävästi tieliikennettä. Säännös vastaa muiden liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluiden osalta säädettyä, muun muassa alusliikennepalvelulakiin ehdotettavaa 19 a §:ää.

**5 §.** *Tietoturva.* Tietoturvan merkitys korostuu, kun liikennevälineet ja liikenneinfrastruktuuri ovat kasvavasti riippuvaisia viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien luotettavasta toiminnasta. Myös liikenteen ohjaus ja hallinta tapahtuu jatkossa viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien välityksellä. Liikenteen ohjauksella on merkittävä rooli koko liikennejärjestelmän toiminnan ja turvallisuuden takia. Tämän johdosta liikenteen ohjausta on pidettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2016/1148 toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa (verkko- ja tietoturvadirektiivi) tarkoitettuna yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisenä palveluna.

Verkko- ja tietoturvadirektiivin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä sisällöltään vastaava säännös ehdotetaan sisällytettäväksi muiden liikennemuotojen osalta lennonvarmistuspalvelun tarjoajaa koskien ilmailulakiin, valtion rataverkon haltijaa ja liikenteenohjauspalvelun tarjoajaa koskien rautatielakiin sekä alusliikennepalvelun tarjoajaa koskien alusliikennepalvelulakiin. Tieliikenteen osalta säännös ehdotetaan annettavaksi tässä yhteydessä.

Pykälän 1 momentin mukaisilla viestintäverkoilla tarkoitettaisiin tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 3 §:n 39 kohdassa tarkoitettuja viestintäverkkoja. Tietojärjestelmät voivat koostua esimerkiksi tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 25 kohdassa tarkoitetuista telepäätelaitteista taikka tie-doista, joita näissä järjestelmissä säilytetään, käsitellään, haetaan tai siirretään. Pykälässä tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä olisivat ensisijaisesti yksityiset viestintäverkot ja tietojärjestelmät, joita hallinnoi palveluntarjoajan oma tietotekninen henkilöstö tai joiden tietoturvahallinto on ulkoistettu. Ehdotetun 1 momentin mukainen riskienhallintavelvoite koskisi vain viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä, jotka olisivat liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviä. Liikenneturvallisuuden kannalta merkittävänä olisi ainakin pidettävä järjestelmiä, jotka ovat palvelun tarjonnan jatkuvuuden kannalta keskeisiä tai joihin kohdistuvat häiriöt voisivat aiheuttaa riskin tieliikenteen turvallisuudelle.

Riskienhallinnalla tarkoitettaisiin asianmukaisia organisatorisia ja teknisiä toimenpiteitä, joilla varmistettaisiin viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien kyky suojautua tietyllä varmuudella toimilta, jotka vaarantavat tallennettujen tai siirrettyjen tai käsiteltyjen tietojen taikka muiden kyseisissä järjestelmissä tarjottujen tai niiden välityksellä saatavilla olevien palvelujen saatavuuden, aitouden, eheyden tai luottamuksellisuuden. Riskienhallinnan tulisi sisältää asianmukaiset toimenpiteet, joilla ehkäistään ja minimoidaan palvelujen tarjoamisessa käytettyjen järjestelmien tietoturvaluuuteen liittyvien häiriöiden vaikutus palvelujen jatkuvuuteen. Riskienhallintaan kuuluvia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi turvallisuussuunnitelmien laatiminen, testaaminen käytännössä tai auditoiminen, tiedon suojaus- ja salaustuotteiden käyttö sekä tiettyjen tunnettujen tietoturvaluusstandardien, kuten ISO/IEC 27001:2013 -standardin, noudattaminen. Riskillä tarkoitettaisiin mitä tahansa kohtuullisesti tunnistettavissa olevaa tilannetta tai tapahtumaa, joka saattaa vaikuttaa haitallisesti viestintäverkkojen ja tietojärjestelmien turvallisuuteen. Riskienhallinnan tulisi olla todennettavassa muodossa. Dokumentoinnin tavoite on edistää riskien johdonmukaista hallintaa ja toimijan tietoisia ratkaisuja siitä, miten riskien hallitsemiseen tarvittavat toimet mitoitetaan. Dokumentointi mahdollistaisi myös sen, että viranomaisella voi tarvittaessa jälkikäteen arvioida pykälän velvoitteiden noudattamista. Dokumentointi voisi tarkoittaa esimerkiksi kirjallisessa muodossa laadittavien riskiarvioiden, turvallisuusohjeiden tai toimintasuunnitelmien laadintaa taikka todistuksia turvallisuustarkastusten suorittamisesta. Dokumentointi voitaisiin ottaa osaksi muita turvallisuusriskienhallintaa tai vaarautumista koskevia suunnitelmia

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvoitteesta ilmoittaa tietoturvaluuuteen liittyvästä merkittävästä häiriöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Tietoturvaluuuteen liittyvällä häiriöllä tarkoitettaisiin mitä tahansa tapahtumaa, joka tosiasiallisesti vaikuttaa haitallisesti kyseessä olevien järjestelmien turvallisuuteen. Määritelmä vastaisi verkko- ja tietoturvadirektiivin mukaista poikkeaman määritelmää. Merkittävänä olisi pidettävä häiriötä, joka voisi aiheuttaa liikenneturvallisuudelle riskin. Poikkeaman merkittävyyden määrittämiseksi olisi otettava huomioon erityisesti niiden käyttäjien lukumäärä, joihin häiriö vaikuttaa, poikkeaman häiriön kesto sekä maantieteellinen levinneisyys. Järjestelmillä tarkoitettaisiin 1 momentissa tarkoitettuja viestintäverkkoja ja tietojärjestelmiä. Tämä verkko- ja tietoturvadirektiiviin perustuva velvollisuus on eri kuin yleisen tietosuoja-asetuksen 33 ja 34 artiklan mukainen velvollisuus ilmoittaa henkilötietojen tietoturvaloukkauksesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta velvoittaa palvelun tarjoaja tiedottamaan tapahtumasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse. Liikenteen turvallisuusviraston on ennen tiedottamista varattava palvelun tarjoajalle tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenteen turvallisuusviraston tulisi ensisijaisesti pyrkiä antamaan palvelun tarjoajalle mahdollisuus itse tiedottaa asiasta.

Pykälän 4 momentissa ehdotettaisiin velvoitetta Liikenteen turvallisuusvirastolle arvioida, koskeeko 2 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltiota ja ilmoittaa tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille. Tarkoituksena olisi varmistaa, että silloin kun häiriöllä on rajat ylittäviä vaikutuksia Euroopan unionissa ja Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo, että häiriöstä olisi tarpeen kertoa toiselle jäsenvaltiolle, jäsenvaltiot, joita häiriö koskee, saisivat häiriöstä tiedon.

Ehdotettu 5 momentti liittyy 2 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tilannekuvaan. Esimerkiksi alusliikennepalvelun osalta vastaava tallenteiden säilytysaika on 30 vrk. Tieliikenteessä tapahtumia on todella paljon, joten 14 vuorokautta pidempi säilytysaikavelvoite olisi turhan raskas.

**6 §. Poikkeamailmoitukset.** Tässä laissa tarpeet lähtevät liikenneturvallisuudesta ja liikenteen sujuvuudesta. Silti kyse on toiminnosta, joka tukee monelta osin viranomaisten toimintaa, ja

jota vastaavasti viranomaisten toiminta voi tukea. Tämä pykälä koskee yksittäisiä tilanteita. Pykälässä on mainittu myös liikenneturvallisuus, mutta sitä koskevaa tiedonvaihtoa säännellään pääasiassa seuraavassa 2 luvussa. Ehdotetussa pykälässä tarkoituksena on kiinnittää huomiota siihen, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tietoon tullut seikka voi olla olennainen välittää toiselle toimijalle vaaran tai vahingon estämiseksi tai minimoimiseksi. Myös palveluntarjoajan omista, erityisesti liikenteen järjestelyyn liittyvistä toimista voi olla tarpeen erikseen informoida muita toimijoita, joiden tehtäviin toimenpide voi vaikuttaa, kuten 2 momentissa todetaan. Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusvelvollisuuteen liittyen.

**7 §. Tieliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen.** Myös tämä pykälä kuvastaa sitä, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tarpeen toimia kiinteässä yhteistyössä sellaisten viranomaisten kanssa, joiden toiminta tukee palveluntarjoajan tehtävää liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamisessa. Esimerkiksi tieto onnettomuuden tapahtuminen saattaa haitata muuta liikennettä voimakkaastikin, ja siitä voi myös aiheutua lisää vaaratilanteita. Tieto onnettomuuden tapahtumisesta saapuneen useimmiten ensimmäisenä hätäkeskukseen, ja on etenkin tulevaisuuden liikenteen ohjauksen kannalta tärkeää, että tieto siirtyy nopeasti myös liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle. Tämä saattaa joutua tekemään esimerkiksi 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuja liikenteen järjestelyn toimenpiteitä. Vastaavasti voi olla myös tilanteita, että tieto onnettomuudesta saapuukin ensimmäiseksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle, jolloin on erittäin tärkeää, että tieto siitä menee Hätäkeskuslaitokselle tai muulle pelastusviranomaiselle 6 §:n mukaisesti. Tavoitteena on, että tietojen vaihtaminen tapahtuu automaattisesti tietojärjestelmien avulla, eli manuaalista työtä ei tarvittaisi.

**8 §. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan avustaminen.** Viranomaisilta saatava apu liittyy sanamuodon mukaisesti laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseen, eli tieliikenteen osalta 2 §:ssä tarkoitettuihin tehtäviin. Pääsääntöisesti esimerkiksi 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin liikenteen järjestelyyn liittyvät tehtävät hoidetaan automaattisesti viestintäverkkojen avulla. Viranomaisilta saatava apu liittyy poikkeuksellisiin tilanteisiin, ja sen tarve ilmennee ainoastaan harvoin. Lainsäädännön avulla on kuitenkin tarpeen mahdollistaa tällaisen avun saaminen, sillä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisen tehtävän hoitaminen liittyy liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseen, ja näiden onnistunut hoitaminen vaikuttaa myös apua antavien viranomaisten omien tehtävien hoitamiseen positiivisesti.

Koska virka-apukäsite kattaa vain avun viranomaiselta toiselle, pykälässä käytettäisiin virkaavun sijasta termiä avustaminen. Viranomaisilla pykälässä tarkoitetaan esimerkiksi liikenne-, ympäristö-, ja poliisiviranomaisia sekä pelastuslaitosta. Säännös vastaa alusliikennepalvelulain muutettavaa 24 §:ää.

## 2 luku: Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta

Tähän lukuun sisältyvä tietosäntely koskee kaikkia liikennemuotoja. Se on uutta sääntelyä, jolla ei ole varsinaista vastinetta voimassa olevissa sektorilaeissa. Kyseisissä laeissa tällä hetkellä oleva tiedonhallintaa koskeva sääntely on varsin pistemäistä.

Ehdotettu sääntely pyrkii mahdollistamaan tulevan kehityksen, jossa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja on merkittävä liikenteeseen liittyvän tiedon solmupiste. Ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja hoitaa lakisääteisiä tehtäviä, joilla pyritään varmistamaan liikenneturvallisuus ja liikenteen hyvä sujuminen. Se tarvitsee tehtävänsä tehokkaaksi hoitamiseksi merkittävän määrän tietoa eri toimijoilta. Vastapainoksi sen on myös annettava ulospäin merkittävällä tavalla liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan hyödyttävää tietoa. Edelleen sääntelyssä pyritään luomaan eri toimijoille tasapuoliset toiminnan mahdollisuudet, sekä mahdollistamaan uusien

liiketoimintamallien ja uusien palveluiden syntyminen, samalla kun salassa pidettävän tiedon sekä henkilötietojen suoja varmistetaan.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tehokas tarjoaminen edellyttää ainoastaan hyvin rajoitettua määrää henkilötietojen käsittelyä. Suuri osa tiedoista on jo lähtökohtaisesti sellaisia, että ne eivät sisällä henkilötietoja, kuten väyliin ja niillä vallitseviin olosuhteisiin sekä sääolosuhteisiin liittyvät tiedot. Lisäksi on huomattava, että tehtävä on sen kaltainen, että muistakin tiedoista voidaan poistaa tekijät, jotka liittyvät tiedon luonnollisiin henkilöihin ilman, että tiedon käyttökelpoisuus liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjonnassa kärsii. Esimerkiksi liikennevälineen sijaintitiedossa tarvitaan vain harvoin liikennevälineen yksilöivää tunnusta, vaan liikenteen ohjausta varten riittää tieto siitä, että jokin liikenneväline sijaitsee väylästä tietyssä kohdassa, ja se liikkuu tietyllä nopeudella tiettyyn suuntaan. Lisäksi saatetaan tarvita liikennevälineen mitta- ja massatietoja esimerkiksi pysähtymismatkojen arviointiin.

Toistaiseksi esimerkiksi alusten, ilma-alusten ja jollain tarkkuudella myös junien sijaintitietoja on saatavissa julkisista palveluista siten, että yksilöivät tunnukset ovat myös saatavilla. Myös valmistajien ajoneuvoista keräämät tiedot sisältävät usein yksilöiviä tunnuksia, kuten valmistenumeron. On kuitenkin syytä pyrkiä siihen, että mahdollisimman suuri osa tiedoista välitettäisiin ilman yksilöiviä tunnuksia. Esimerkiksi automaattiliikenne tarvitsee väistämättä tietoja lähistöllä olevista tai kohdattavista liikennevälineistä, jotta liikenne voi sujua turvallisesti. Henkilötietojen suojaan kohdistuvia haasteita voitaisiin pyrkiä ainakin vähentämään niin, että välitettäviin tietoihin ei liitettäisi liikennevälineen yksilöiviä tietoja. Tietojen tarve on myös luonteeltaan osittain kertakäyttöistä, kuten kohtaamisessa, jolloin tietojen tallentamista voidaan välttää.

Siltä osin kuin liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat käsittelevät henkilötietoja, käsittelyä koskeva säännöstö tulee pääosin suoraan EU:n yleisestä tietosuojaa-asetuksesta tämän ehdotuksen tullessa voimaan. Kyseisen asetuksen soveltaminen alkaa 25.5.2018. Asetus sisältää varsin paljon direktiivinomaista kansallista liikkumavaraa, etenkin silloin kun on kyse viranomaisten lakiin perustuvasta tietojen käsittelystä.

Nyt käsillä olevan ehdotuksen osalta ei kuitenkaan nähdä tarvetta antaa säännöksiä, jotka merkitsisivät tämän liikkumavaran käyttämistä, paitsi käsittelyperusteen olemassa olon kannalta. Näiltäkin osin kyse on vakioluonteisista tietojen luovutus- ja saamisoikeuksista viranomaisten ja erikseen määriteltyjen toimijoiden välillä. Kyseessä olisi lähtökohtaisesti luovutukset erillisten rekisterinpitäjien välillä eikä ehdotetun sääntelyn tarkoitus ole perustaa rekisterinpitäjä-käsittelijä-suhdetta. Nämä tiedot eivät lähtökohtaisesti sisällä henkilötietoja. Viranomaisten käsittelyn perusteena olisi tietosuojaa-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohta, kun kyse on yleisesti niille kuuluvien viranomaistehtävien hoitamisesta. Tämän lisäksi henkilötietojen käsittelyä tehtäisiin ehdotetun lain asettamien velvoitteiden täyttämiseksi Käsittelyperusteena olisi rekisterinpitäjän lakisääteinen velvoitteen noudattaminen (yleisen tietosuojaa-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta). Käsittelyn tarkoitus on liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan osalta kyseisen palvelun tuottaminen. Palveluun sisältyvät tehtävät on määritelty tieliikenteen osalta ehdotetun lain II A osan 1 luvussa ja muiden liikennemuotojen osalta sääntely on erityislaeissa. Tiedot saavan viranomaisen tehtävistä säädetään sitä koskevassa lainsäädännössä. Niin viranomaistehtävien toteuttaminen kuin liikenteen sujuvuuden varmistaminen, mitä yhteiskunnan normaali toiminta tarvitsee, ovat kiistatta yleisen edun mukaisia tavoitteita. Oikeasuhtaisuus turvataan rajaamalla tiedot välttämättömiin tietoihin sekä asettamalla mahdollisuus rajoittaa tietojen luovuttamista eteenpäin. Muutoin ehdotetussa 2 luvussa tarkoitettu tietojen käsittely ja sen asianmukaisuuden varmistaminen, siltä osin kuin on kyse henkilötietojen käsittelystä, perustuu EU:n tietosuojaa-asetuksen ja kansallisen yleislain säännöksiin. Kansallista yleislakia valmistellaan parhaillaan oikeusministeriössä.



**1 §. Tiedonsaantioikeudet viranomaisilta.** Pykälässä säädettäisiin viranomaisten oikeudesta luovuttaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle tietoja salassapitosäännösten estämättä. Ilmaliikenteessä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat nimeää valtioneuvosto, ja alusliikennepalvelun osalta päätöksentekijänä toimisi alusliikennepalvelulakiin (623/2005) sisällytettävän ehdotuksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Rautatie- ja tieliikenteessä Liikenneviraston tilaamasta palvelusta olisi sopimus. Vaikka tietoja säännöksen nojalla luovutettaisiin myös julkisille tai yksityisille palveluntarjoajille, on tietojen saajien piiri kuitenkin rajoitettu ja hyvin tiedossa oleva. On myös huomattava, että säännöksen mukaan tietojen luovuttamiseen on oikeus, joten kuten tavallisestikin, päätöksen tiedon luovuttamisesta tekee aina luovuttava viranomainen. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävät liittyvät liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseen. Sellaisesta mahdollisesta tietojen luovuttamisesta, joka liittyy esimerkiksi maanpuolustuksellisiin tavoitteisiin tai aluevalvontaan, säädetään muualla laissa, kuten esimerkiksi alusliikennepalvelulaissa. Säännös koskee erityisesti salassa pidettävän tiedon luovuttamista, ja on erityislaki suhteessa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin. Säännös olisi luonteeltaan täydentävä, sillä eri liikennemuotoja koskevissa laeissa on saatettu säännellä pistemäisistä tiedonsaantioikeuksista.

Ehdotetussa 1 momentissa ei rajata tarkemmin luovutettavia tietoja, vaan kyse on välttämättömyysedellytyksestä. Sen perusteella liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle voidaan luovuttaa esimerkiksi tilannekuvan muodostamiseen tarvittavia tietoja, mukaan lukien tietoja viranomaisten liikennevälineiden sijainnista. Sen sijaan tietojen eteenpäin luovuttaminen on rajoitettu siten, että luovuttava viranomainen voi aina kieltää antamansa tiedon edelleen luovuttamisen. On kuitenkin huomattava, että tietoa voidaan myös käyttää tavalla, joka edistää liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamista, mutta ei paljasta luovutettua tietoa. Tällöin esimerkiksi lisäarvopalveluna tarjottava etäohjaus voi hyödyntää esimerkiksi tietoa viranomaisen liikennevälineen sijainnista ohjaamalla etäohjauksessa olevan liikennevälineen väistämään turvallisesti. Tieto voidaan myös joissakin tilanteissa yhdistää muuhun tietomassaan niin, että siitä on mahdotonta erottaa yksittäistä tietoa. Tällöin on kuitenkin kyse tiedon luovuttamisesta, ja siitä on erikseen sovittava.

Säännöksen merkitys saattaa vaihdella etenkin lyhyellä aikavälillä eri liikennemuotojen välillä. Meri-, ilma- ja rautatieliikenteessä esimerkiksi liikennevälineiden sijaintitiedot ovat jo nykyään saatavilla, ja niitä käytetään myös liikenteenohjauksen tarpeisiin. Sen sijaan tieliikenteessä tieto esimerkiksi viranomaisen ajoneuvon sijainnista ei tällä hetkellä useinkaan ole välttämättömän liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävien hoitamista varten. Sen sijaan mentäessä kohti automaattiliikennettä tämä tieto muodostuu todennäköisesti välttämättömäksi. Eri asia on kuitenkin se, että tähän tietoon ei aina ole tarvetta yhdistää tunnistetietoja, jotka identifioivat ajoneuvon. Säännös on pyritty muotoilemaan tavalla, joka mahdollistaa erilaisten tilanteiden huomioimisen ja mahdollistaa myös tulevan kehityksen.

Säännöksen nojalla tietoja luovuttavat myös väyläverkkoja hallinnoivat valtion ja kuntien viranomaiset. Tietoja tarvitaan muun muassa väylien kunnossapito- ja rakennustyömaista.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin tietojen luovutustavasta. Liikenteen palveluista annetun lain toista vaihetta koskevassa hallituksen esityksessä (HE 145/2017 vp) on luovuttu aikaisemmin käytetyn teknisen käyttöyhteyden määritelmästä. Tämä johtuu siitä, että aikojen kuluessa teknisellä käyttöyhteydellä on voitu tarkoittaa hyvin erilaisia asioita, eikä niiden avulla ole pystytty rakentamaan yhteentoimivuutta viranomaisten tai viranomaisten ja lakisääteistä tehtävää hoitavien välille. Liikennejärjestelmässä pyritään rakentamaan hajautettu yhteentoimiva tietoinfrastruktuuri, jossa yhteentoimivuus mahdollistetaan ohjelmointirajapintojen (API) avulla. Rajapinta voi olla avoin tai suljettu, mutta avoinkaan rajapinta ei tarkoita sitä, että tiedon tarvitsi olla avoimesti kaikkien saatavilla.

Säännöksessä viranomaisen edellytetään luovuttavan tiedot sinänsä maksutta. Koska suurin osa tiedonvaihdosta tulee tapahtumaan automaattisesti, ei tietojen käsittelyn rajapinnan rakentamisen jälkeen pitäisi aiheuttaa suuria kustannuksia.

Ehdotetussa 3 momentissa todettaisiin, että palveluntarjoajalla olisi oikeus käyttää toisen liikennemuodon tarpeisiin saamaansa tietoa myös toisen liikennemuodon liikenteen ohjauksessa ja hallinnassa. Vaikka palveluiden tarjonnasta säädetään liikennemuotokohtaisesti, on mahdollista, että sama toimija tarjoaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita useassa eri liikennemuodossa. Tällöin ei ole syytä estää sitä, että palveluntarjoaja voisi käyttää esimerkiksi lennonvarmistusta varten saamaansa tietoa tilanteessa, jossa olisi tarpeen esimerkiksi tehdä tieliikenteen järjestelyä 2 §:n 3 momentissa tarkoitetulla tavalla. Kyse voisi olla esimerkiksi tiellä olevalle hätälaskupaikalle laskeutuvasta ilma-aluksesta.

**2 §. Muu tiedonsaantioikeus.** Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan oikeudesta saada tietoja yksityisiltä toimijoilta. Säännös koskee tietoja, joita toimijalla muutoinkin on, eli sen johdosta ei tarvitse uutta tietoa tuottaa. Esimerkiksi liikennevälineiden sijaintia koskevia tietoja on annettava vain, jos sitä on olemassa. Pykälän 1 momentin johdantolause rajaa tiedot, joita toimijoiden tarvitsee toimittaa.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada väylien kunnossapitoa sekä rakennustyömaita koskevia tietoja myös väylänpitäjänä toimivilta viranomaisilta. Kuitenkin esimerkiksi kunnostustyön vaikutukset liikenteen sujuvuuteen voivat vaihdella päiväkohtaisesti. Siksi olisi tärkeää, että tällainen tieto tulisi nykyistä tehokkaammin liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle esimerkiksi vaihtoehtoisten reittien käytön lisäämiseksi.

Automaation lisääntyessä ja liikennevälineiden keskinäisen sekä liikennevälineiden ja liikenneinfrastruktuurin välisen viestinnän lisääntyessä myös viestintäverkkojen häiriöihin liittyvien tietojen olisi saavutettava liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat tehokkaasti. Tästä syystä viestintäverkon ylläpitäjille säädettäisiin velvollisuus luovuttaa ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle tietoja viestintäverkon häiriöistä, jos ne olisivat välttämättömiä liikenteen tilannekuvan muodostamiseksi tai jos ne muuten liittyisivät liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Tällaista tietoa voisi olla esimerkiksi tieto häiriön laajuudesta tai kestosta sekä arvio häiriön vaikutuksesta liikenteen turvallisuuteen tai sujuvuuteen. Viestintäverkko on määritelty tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 1 momentin 39 kohdassa. Viestintäverkon ylläpitäjällä tarkoitetaan tietoyhteiskuntakaaren 3 §:n 1 momentin 27 kohdassa tarkoitettua teleyritystä tai muuta toimijaa, joka ylläpitää liikenneinfrastruktuuriin liittyvää viestintäverkkoa.

Ilma-alusten ja alusten sijaintitiedot ovat julkisesti saatavilla jo nykyään. Junien sijaintitiedot eivät ole, mutta tällaisen tiedon tarve esimerkiksi tasoristeysonnnettomuuksien estämiseksi olisi ilmeinen.

Muu toimija voi olla esimerkiksi rakennustyömaalla käytetyn nostokurjen operaattori. Tieto tilapäisistä korkeista esteistä saattaa olla tarpeen esimerkiksi miehittämättömien ilma-alusten liikenteen ja sen ohjaamisen lisääntyessä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan tiedot voisivat sisältää sellaisiakin tietoja, joita luovuttava taho pitää liikesalaisina, jos se olisi välttämätöntä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisten tehtävien hoitamisen kannalta. Tietoja luovuttava toimija voi myös olla julkinen toimija tai suorittaa julkista hallintotehtävää, jolloin tietojen luovuttamista saattavat koskea viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain salassapitoa koskevat säännökset. Tämä ei kuitenkaan säännöksen mukaan estäisi tiedon luovuttamista. On huomattava, että mitä tahansa yrityksen tietoa ei tarvitse luovuttaa, vaan kyse on edelleen 1 momentissa rajatuista tiedoista.

Näihin liittyy vain rajallisesti liike- tai ammattisalaisiksi katsottavaa tietoa, ja pääsääntöisesti luovutettavasta tiedosta voitaneen kuitenkin poistaa salassa pidettävistä elementit. Mikäli luovuttava taho katsoo, että tiedoissa on salassa pidettäviä elementtejä, on tiedon edelleen luovuttamista voimakkaasti rajoitettu.

Ehdotetussa 3 momentissa pyritään jälleen edistämään liikenteen hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin syntymistä. Myös yksityisten toimijoiden välillä pyritään siirtymään pääsääntöisesti rajapintojen kautta tapahtuvaan tietojen vaihtoon. Momentin jälkimmäinen virke vastaa liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädettyä III osan 2 luvun 4 §:n 1 momenttia, ja sillä tarkoitetaan tässä samoja asioita. Rajapinnan käyttöön voi siis liittyä myös maksuja, eli pykälä ei edellytä tietojen toimittamisen maksuttomuutta. Kysymys on pääsääntöisesti yksityisten yritysten tai yhteisöjen välisestä suhteesta, ja terveen liiketoiminnan syntyminen edellyttää yleensä sitä, että hyödykkeen luovuttamisella on hinta. Maksujen on kuitenkin säännöksen mukaan oltava muun muassa kohtuullisia.

Ehdotettu 4 momentti vastaa edellä olevaa 1 §:n 3 momenttia.

**3 §. Tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta.** Ehdotetussa 1 momentissa kyse on reaaliaikaisesta tiedosta, joka annetaan koneluettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta. Tämä on tietoa, joka hyödyttää merkittäväällä tavalla koko liikennejärjestelmää. Pääosa tästä tiedosta julkaistaan jo nykyään avoimena datana Liikenneviraston toimesta. Esimerkiksi tieliikenteessä mittaustietoina julkaistaan LAM-tietoja. Osa tiedoista ei kuitenkaan ole vielä reaaliaikaista, ja tiedon laatua saattaa olla muutoinkin tarve kehittää.

Lisäksi tietojen laatu ja määrä saattavat vaihdella eri liikennemuotojen välillä. Esimerkiksi alusten ja ilma-alusten sijainti on jo nykyään avoimesti saatavilla tavalla, josta käyvät ilmi myös niiden tunnistetiedot. Myös junien sijaintitietoja on jollakin tarkkuudella saatavissa. Tieliikenteestä sijaintitietoa ei lainkaan ole. Jatkossa sijaintitietoja voitaisiin hyödyntää enemmän mutta sellaisessa muodossa, että liikennevälineen yksilöivä tunnus ei välttämättä olisi julkista tietoa. Säännöksen nojalla ei saa myöskään ilmaista viranomaisten salassa pidettävää tietoa, ellei tiedon luovuttanut viranomaisena anna lupaa, kuten edellä 1 §:ssä säädetään.

Myös ehdotetussa 3 momentissa tarkoitetut tiedot ovat nykyäänkin pääsääntöisesti avointa dataa, ja julkaisijana on toiminut Liikennevirasto. Esimerkiksi 1 kohdassa tarkoitetut sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot julkaistaan tieliikenteen osalta edelliseltä päivältä sekä keskimääräiset tiedot 12 edeltävältä viikolta.

Ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin maksuista. Avattava tieto on avoimen datan periaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti raakadataa. Tiedon avaaminen avoimesta rajapinnasta vapaasti hyödynnettäväksi merkitsee sitä, että kolmas osapuoli voi hyödyntää tietoa rakentaessaan kehittyneitä tietopalveluita tai muita palveluita. Rajapinnan käyttöön voi kuitenkin yhtenä ehtona liittyä myös maksuja, mutta niiden on oltava kohtuullisia. Tiedot on kuitenkin avattava maksutta, siltä osin kuin tästä on sovittu Liikenneviraston kanssa tehtävässä sopimuksessa. Viranomaisilta ja etenkin liikenteen viranomaisilta saatavat tiedot ovat merkittävä tietojen lähde, ja siltä osin kuin on kyse yhteiskunnan kustantaman tiedon saamisesta, on myös sen avaamisen syytä tapahtua maksutta. Mikään ei luonnollisestikaan estä sitä, että myös tiedon avannut liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja käyttää 1 ja 3 momentissa tarkoitettua tietoa kehittyneiden tietopalveluiden tarjoamiseksi. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saattaa joutua jalostamaan dataa, jotta se saa tuotettua esimerkiksi 1 momentissa tarkoitetut tiedot tai tehtyä tilastoja. Jos palveluntarjoaja jalostaa tietoa, se voi ottaa siitä maksun liiketaloudellisin perustein.

**4 §.** *Tietojen luovuttaminen viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville.* Ehdotettu 1 momentti vastaa säädöstekniikaltaan liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä ja toisessa vaiheessa noudatettua yksinkertaista sääntelytapaa. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on luovutettava tietoa viranomaisille riippumatta siitä, onko kyseessä liike- tai ammatillisuuden piiriin kuuluva tieto. Tiedot on luovutettava maksutta.

**5 §.** *Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen yhteentoimivuus.* Kuten aikaisemmin on todettu, liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjontaa säädellään eri laeissa siten, että palveluntarjoajia on rajallinen määrä, ja ne ovat hyvin tiedossa. Palveluntarjoajia voi kuitenkin olla useita, ja myös niiden osalta kyse on palvelumarkkinan synnyttämisestä ja sen toimivuuden varmistamisesta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tehtävänä on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen, mikä edellyttää sitä, että tietokatveita ei saa syntyä myöskään ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien välille. Toimijoiden kannalta on niin ikään tärkeää, että niiden ei tarvitse toimittaa samaa tietoa useaan kertaan, vaan järjestelmässä on voitava luottaa tietojen tarvittavaan liikkumiseen. Säännöksen avulla edistetään myös toimijoiden välisiä kilpailumahdollisuuksia.

On kuitenkin huomattava, että viranomainen voi halutessaan rajoittaa jonkin tiedon saamisen vain yhden tai muutaman palveluntarjoajan piiriin.

Ehdotettu 2 momentti vastaa liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa säädettyä III osan 2 luvun 5 §:n säännöstä, joka koskee palveluiden ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuutta.

**6 §.** *Tietojen käyttäminen lisäarvopalveluita tarjottaessa.* Lisäarvopalveluissa voi olla kyse esimerkiksi etäohjauksesta tai optimaaliselle reitille opastavasta palvelusta tai vaikkapa palvelusta, joka kertoo, että liikenneuhkan tai muun esteen johdosta olisi hyvä hetki pitää tauko. Tietoa saa toisin sanoen hyödyntää palvelua tarjottaessa, mutta sen tarjoamisen yhteydessä ei saa luovuttaa tietoa eteenpäin muutoin kuin edellä tässä luvussa on säädetty. Sama tieto on lähtökohtaisesti 5 §:n nojalla kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien käytössä, joten vaara määrävän markkina-aseman väärinkäytöstä on pyritty minimoimaan. Säännöksessä kuitenkin todettaisiin myös, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa käyttää liikesalaista tietoa esimerkiksi kilpaillakseen tiedon luovuttaneen toimijan kanssa.

Kuten muutenkin tässä luvussa tarkoitettussa tietojen käsittelyssä, käsiteltävät tiedot eivät lähtökohtaisesti sisällä henkilötietoja. Jos tässä pykälässä tarkoitettuun käsittelyyn sisältyy henkilötietoja, liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on arvioitava, onko henkilötietojen käsittely mahdollista yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 4 kohdan nojalla.

## **1.7 Laki luotsauslain muuttamisesta**

**2 §.** *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 6 kohdassa muutettaisiin VTS-viranomainen alusliikennepalvelun tarjoajaksi. Alusliikennepalvelun tarjoajalla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa.

**4 d §.** *Toimintakäsikirja.* Pykälän 1 momentin 3 kohdassa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

**18 §.** *Valvonta.* Pykälän 3, 4 ja 5 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

## 1.8 Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

1 luku. Yleiset säännökset

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 1 momentin 47 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi ja sillä määriteltäisiin tarkoitettavan alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua. Kohtaa muutettaisiin siten, että se vastaa alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 5 kohtaa.

2 a luku. Öljylastin siirto aluksesta toiseen

**1 §. STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet.** Pykälän 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

**3 §. Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta.** Pykälän 1 ja 4 momenteissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

11 luku. Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

**1 §. Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen.** Pykälän 1 ja 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

**2 §. Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen.** Pykälän 1 ja 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

## 1.9 Laki meripelastuslain muuttamisesta

**4 §. Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat.** Pykälän 2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että Liikenneviraston, joka vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelun järjestämisestä, tulisi toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä ja toimeenpanna Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana sekä osallistua etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelua ylläpitäisi tulevaisuudessa Liikenneviraston sijaan alusliikennepalvelun tarjoaja. Käytännössä tilannekuvan tuottamisesta ja Rajavartiolaitoksen tekemien päätösten toteuttamisesta vastaisi alusliikennepalvelun tarjoaja. Liikenneviraston tulisi kuitenkin valvoa, että alusliikennepalvelun tarjoaja tuottaisi ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä Rajavartiolaitokselle ja, että alusliikennepalvelun tarjoaja toimeenpanisi Rajavartiolaitoksen tekemät alusliikennettä koskevat päätökset. Alusliikennepalvelun tarjoajan velvollisuuksista säädettäisiin tarkemmin pykälän 3 momentissa.

Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen johdosta olisi tarpeen säätää lain tasolla tarkemmin alusliikennepalvelun tarjoajan velvollisuuksista meripelastustoimessa. Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin alusliikennepalvelulaissa tarkoitettu alusliikennepalvelun tarjoaja osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa. Valmiuden ylläpidolla tarkoitettaisiin sekä valmiussuunnittelua että harjoitustoimintaa. Lisäksi sanamuotoa täsmennettäisiin siten, että yhteistoiminnan sisällöstä voitaisiin sopia tarkemmin ja sopiminen ei näin ollen olisi edellytys velvollisuudelle osallistua tehtäviin.

**11 a §. Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen.** Pykälän 2 momentissa VTS-viranomainen muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi. Pykälän 2 momentin mukaan alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla VTS-alueella meripelastusjohtajan tekemän päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämistä toimeenpanisi alusliikennepalvelun tarjoaja. Asiaa koskeva säännös on myös alusliikennepalvelulain 17 §:ssä. Päätöstä toimeenpannessaan alusliikennepalvelun tarjoaja toimisi meripelastusjohtajan antamien ohjeiden ja käskyjen mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa ilmailulaitos muutettaisiin ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi.

**14 §. Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta sekä alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta.** Pykälän 1 momentissa Ilmailulaitos muutettaisiin ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada momentissa säädetyt tiedot myös alusliikennepalvelun tarjoajalta sekä oikeus luovuttaa tietoja alusliikennepalvelun tarjoajalle. Vastaava muutos ehdotetaan tehtäväksi myös pykälän otsikkoon.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 13 kohta, jossa säädettäisiin, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada tietoja Liikennevirastolta koskien ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä.

Pykälän 2 momentin 8 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän, että Rajavartiolaitoksella olisi oikeus saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ilma-alusliikennettä koskevia tietoja.

Lisäksi pykälän 2 momentin 1 kohdassa ajoneuvo- ja ajokorttirekisteri, 2 momentin 3 kohdassa ilma-alusrekisteri, 2 momentin 6 kohdassa vesikulkuneuvorekisteri ja 2 momentin 7 kohdassa Liikenteenturvallisuusviraston ylläpitämä alusrekisteri muutettaisiin liikenneasioiden rekisteriksi.

**24 §. Merenkulun turvallisuusradiaviestinnän vastuuviranomaiset.** Pykälään ehdotetaan lisättävän, että Liikennevirasto järjestää merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivisen ylläpidon itse tai hankkii sen alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulta alusliikennepalvelun tarjoajalta.

Voimassa olevan pykälän mukaan Rajavartiolaitos vastaa meripelastuksen vaaratilanteiden radiaviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Vaaratilanteiden radiaviestintään kuuluu hätäkanavien kuuntelu ja radioliikenteen seuranta, hätäkutsuihin vastaaminen, etsintä- ja pelastusyksiköiden hälyttäminen sekä etsintä- ja pelastusoperaatioiden aikaisen radioliikenteen johtaminen. Meripelastuksen vaaratilanteiden radiaviestintä hoidetaan yleisten radioliikenneohjeiden ja merenkulun maailmanlaajuisen merihätä- ja turvallisuusjärjestelmän (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS) määräysten mukaisena hätä- ja pikaliikenteenä VHF- tai MF-hätä- ja turvallisuuskutsutaajuuksilla.

Liikennevirasto vastaisi pykälän mukaan muusta merenkulun turvallisuusradiaviestinnästä, johon kuuluvat erityisesti merenkulun turvallisuustiedotteiden välittäminen ja varoitussanomaliikenne. Liikennevirasto voisi kuitenkin hankkia kyseisen turvallisuusradiaviestinnän alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulta alusliikennepalvelun tarjoajalta. Alusliikennepalvelun tarjoajalla olisi käytössään ajantasainen tieto meriliikenteestä ja mahdollisista vaaratilanteista, minkä vuoksi Liikennevirastolla olisi tarkoituksenmukaista olla mahdollisuus antaa merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivinen ylläpito alusliikennepalvelun tarjoajalle.

Käytännössä tehtävät jaettaisiin edelleen siten, että radioliikenteen seuranta ja vaaratilanteiden edellyttämät toimenpiteet hoidetaan ensisijaisesti meripelastuskeskuksessa ja -lohkokeskuksissa. Liikenneviraston tai alusliikennepalvelun tarjoajan ylläpitämä Turku Radio huolehtii merenkulun muusta turvallisuusradioviestinnästä ja varmentaa toimenpiteet hätäliikenteen osalta. Sekä vaaratilanteiden radioviestinnässä että muussa merenkulun turvallisuusradioviestinnässä käytetään hyväksi valtakunnallista rannikkoradioverkkoa. Pykälä vastaisi Rajavartiolaitoksen ja Liikenneviraston yhteisesti sopimaa nykyistä tehtäväjakoja merenkulun turvallisuusradioviestinnässä.

Liikennevirastolle säädettäisiin vastuu Saimaan alueen hätäradioliikenteen hoitamisesta. Saimaan alue on ainoa Suomen järvistä, jonne suuntautuu kansainvälistä kauppamerenkulkua, minkä vuoksi on tarkoituksenmukaista tuottaa alueelle kansainvälisten normien mukaista turvallisuusradiopalvelua. Tehtävä olisi mahdollista tuottaa Saimaan alusliikennepalvelun kautta ilman ylimääräisiä kustannuksia tai uusia päivystysjärjestelyjä, koska alusliikennepalvelulla on tehtävän hoitamiseen tarvittava radiojärjestelmä ja riittävä tilannekuva Saimaan alueelta.

Alusliikennepalvelun tarjoaja välittäisi saamansa hätäilmoitukset välittömästi asianomaiselle viranomaiselle, mutta vastaisi onnettomuusalueen VHF-radioliikenteestä koko pelastustapahtuman ajan. Liikennevirasto vastaisi Saimaan alueen hätäradioliikenteestä ainoastaan Saimaan kanaan liikennekaudella Saimaan syväväylän liikenteen osalta. Muuna aikana Saimaan alusliikennepalvelun VTS-keskus on kiinni eikä siellä ole päivystystä.

#### **1.10 Laki pelastuslain muuttamisesta**

**89 a §.** *Ölji- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaanti-oikeus.* Pykälän 2 momentin 6 kohdassa Liikennevirasto muutettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaksi.

#### **1.11 Laki rautatielain muuttamisesta**

**19 a §.** *Rataverkon haltijan mahdollisuus ulkoistaa tehtäviään.* Pykälä perustuisi rautatiemarkkinadirektiivin muutospäätöksen (EU) 2016/2370 7 c artiklaan. Pykälässä säädettäisiin rataverkon haltijan oikeudesta hankkia tehtäviensä hoitamisen edellyttämiä tehtäviä ja tehtäväkokonaisuuksia ulkopuolisilta palveluntarjoajilta. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU) yhtenäisestä rautatiealueesta eli rautatiemarkkinadirektiivi ja edelleen EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältynyt rautatiemarkkinadirektiivin muutospäätös antavat rataverkon haltijalle mahdollisuuden hankkia rataverkon haltijan vastuulle kuuluvia tehtäviä ulkopuoliselta taholta. Nämä tehtävät voivat olla esimerkiksi rataverkon suunnitteluun, kehittämiseen tai kunnossapitoon, liikenteenohjaukseen tai ratakapasiteetin jakamiseen liittyviä tehtäviä. Jo nykyisellään Liikennevirasto toteuttaa kaikki liikenneväylähankkeet niin, että se kilpailuttaa ne ulkopuolisilla urakoitsijoilla ja väylähankkeiden käytännön toteutuksesta vastaavat alihankkijat. Voimassa olevaa rautatielakia koskevan hallituksen esityksen (HE 262/2010 vp) turvallisuuslupaa koskevan 16 §:n perusteluissa on todettu, että rataverkon haltija voisi käyttää rataverkon hallinnointiin liittyvissä toimenpiteissä alihankkijoita, mutta rataverkon haltijan vastuuta ei voisi siirtää alihankkijoille. Samoin liikenteenohjauksen palvelujen hankkimisesta ulkopuoliselta taholta säädetään lain 36 §:ssä ja näitä palveluja tarjoaa sopimuksen perusteella nykyisin Finrail Oy. Nyt ehdotettu yleinen säännös tehtävien ulkoistamisesta lähinnä selkiyttää sitä käytäntöä, jota on jo voimassa olevan sääntelyn puitteissa toteutettu.

Pykälän 1 momentin mukaan rataverkon haltijan puolesta tehtäviä hoitava taho ei voisi olla rautatieyrittäjä tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä. Tämä edellä mainittu direktiivien mukainen rajoitus turvaa rataverkon haltijan riippumattomuutta rautatieyrittäjistä ja siten

varmistaa sen, että kaikilla rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset harjoittaa rautatieliikennettä rataverkolla.

Pykälän 2 momentin mukaan rataverkon haltijan on tehtäviä ulkoistaessaan myös huolehdittava siitä, että ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.

Pykälän 3 momentin mukaan rataverkon haltija kuitenkin aina kantaisi vastuun kaikista toiminnoista, jotka kuuluvat rataverkon haltijan vastuulle. Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka toimintojen ulkoistaminen palvelujen tuottajille on sallittua, rataverkon haltija ei voisi missään tilanteessa ulkoistaa rataverkon haltijuuteen liittyviä vastuutaan. Rataverkon haltija vastaisi siten esimerkiksi ratakapasiteetin jakamisesta, vaikka tehtävän toteuttamisessa käytettäisiin ulkoistettuja resursseja.

Liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön palveluksessa olevaan henkilön rikosoikeudellista virkavastuusta säädetäisiin edelleen lain 36 §:ssä.

## **1.12 Laki turvallisuustutkintalain muuttamisesta**

**16 §. Ilmoitusvelvollisuus.** Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 7 kohta, jonka mukaan pykälässä säädetty ilmoitusvelvollisuus olisi myös oikeushenkilöllä, joka huolehtisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun (320/2017) lain 1 luvun 2 pykälän 10 kohdan mukaisesti.

## **2 Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Alusliikennepalvelulain (623/2005) 11, 14, 18, 20 b, 20 c ja 23 § muutettavaksi ehdotetut pykälät sisältävät valtuudet säätää valtioneuvoston asetuksella alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatu järjestelmästä, VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista, avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta koskevasta suunnitelmasta ja niiden vastaanottamisesta sekä merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista koskevien ilmoitusten sisällöstä. Tällä esityksellä ei kuitenkaan ehdoteta muutettavaksi asetuksenantovaltuutuksia koskevia kohtia kyseisissä pykälissä.

Alusliikennepalvelulain 19 a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi uusi valtuus antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä. Sama valtuus ehdotetaan säädettäväksi myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II A osan 1 luvun 5 §:ssä. Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 2 luvun 5 pykälään ehdotetaan myös lisättävän valtuus valtioneuvostolle antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien palveluiden, järjestelmien ja tietosisältöjen yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palvelujen kanssa.

Alusliikennepalvelulain 18 a § ja 20 a § sisältävät Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Liikennevirastolle valtuudet antaa määräyksiä. Alusliikennepalvelulain 20 a §:n määräyksenantovaltuus on voimassa olevaa sääntelyä, eikä sitä ole tarkoitettu muutettavaksi tämän esityksen yhteydessä. Alusliikennepalvelulain 18 a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi uusi valtuus Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa määräyksiä koskien pykälässä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden sisältöä.



Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 1 luvun 2 §:n 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäväksi antaa tarkemmat määräykset pykälän 2 momentissa tarkoitettujen toimien suorittamisesta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin II A osan 1 luvun 5 §:n sekä 6 § tehtäväksi antaa tarkemmat määräykset pykälissä säädettyistä ilmoituksista.

### **3 Voimaantulo**

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan vuoden 2019 alusta.

## **4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

### **4.1 Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen**

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittämistä koskevan lakiehdotuksen tarkoituksena on, että Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut sekä siihen läheisesti kuuluvat toiminnot muutettaisiin osakeyhtiöksi ja niihin kuuluva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta perustettavalle osakeyhtiölle. Lakiehdotuksessa säädettäisiin erityisesti oikeudellisten ja taloudellisten sitoumuksien jatkuvuudesta, valtion toissijaisesta vastuusta sekä henkilöstön asemasta suhteessa uuteen osakeyhtiöön. Säädettyt oikeudet vastaavat Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden velvoitteita suhteessa näihin asianosaisiin. Liikennevirasto vastaisi edelleen liikenteenohjauksen järjestämisestä hallinnoimillaan välillä, mutta se voisi tilata kyseisen palvelun perustettavalta yhtiöltä. Perustettavan yhtiön toimialaan kuuluisivat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvä tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Esitys sisältää myös lakiehdotukset yhtiöittämisen johdosta tarpeellisiksi muutoksiksi toimialalainsäädäntöön, johon tehtäisiin sekä asiasisältöisiä että teknisuonteisia muutoksia.

Perustettava yhtiö olisi valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, joka olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Yhtiön ohjaus perustuisi valtionyhtiöiden omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin. Lisäksi yhtiön ohjaus perustuisi sen liiketoiminnan kannalta keskeisen Liikenneviraston kanssa tehtävän palvelusopimuksen sisältöön. Osakeyhtiön johtaminen perustuu valtiomistajan ja yhtiön hallituksen väliseen luottamukseen, mikä antaa valtio-omistajalle myös vahvan instrumentin yhtiön ohjaamiseen.

Hallituksen esityksen tavoitteena on edistää liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena ja edesauttaa uuden liiketoiminnan syntymistä. Tavoitteena myös on, että liikenteen ohjauksella kerättävä tieto hyödyttää aiempaa tehokkaammin koko yhteiskuntaa. Yhtiöittäminen parantaisi toiminnan taloudellista tehokkuutta ja vaikuttavuutta sekä lisäisi toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Edellä mainittua kokonaisuutta olisi arvioitava ensisijaisesti perustuslain 124 §:n kannalta. Ehdotuksia on arvioitu myös henkilötietojen suojan, omaisuuden suojan sekä liike- ja ammattisalaisuuksien näkökulmasta.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut eräitä alusliikennepalvelulakiin kohdistuneita muutoksia (ks. laki 1237/2011, PeVL 11/2011 vp ja laki 981/2015, PeVL 55/2014 vp). Näissä asioissa annetuilla valiokunnan lausunnoilla ei ole kuitenkaan välitöntä merkitystä nyt käsillä olevien kysymysten valtiosääntöoikeudellisen arvioinnin kannalta, sillä niissä ei ole arvioitu alusliikennepalvelulakiin liittyviä muutoksia perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

### **Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle**

Perustuslain 124 §:ssä on kysymys ensisijaisesti julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle. Perustuslain esitöiden mukaan perustuslain 124 §:n tarkoituksena ”on rajoittaa julkisten hallintotehtävien osoittamista varsinaisen viranomaiskoneiston ulkopuolelle” (HE 1/1998 vp, s. 178). Perustuslain 124 § salli kuitenkin tietyin edellytyksin rajoitetusti siirtää julkista valtaa ja julkisia tehtäviä muille kuin viranomaisille, kuten valtion liikelaitoksille ja yksityisoikeudellisille yhteisöille (ks. tarkemmin HE 1/1998 vp, s. 178-179).

Perustuslakivaliokunta on lukenut varsinaiseen viranomaiskoneistoon perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä paitsi valtion ja itsehallintoyhdyskuntien normaaliin organisaatioon kuuluvat viranomaiset sekä sellaiset itsenäiset laitokset kuin Suomen Pankki ja Kansaneläkelaitos, myös kunnallisen työmarkkinalaitoksen ja kunnallisen eläkelaitoksen tapaiset, lähtökohtaisesti kaikkien kuntien yhteiset erityistoimielimet. (ks. PeVL 22/2005 vp). Perustuslain 124 §:n esitöissä ei ole erikseen tarkasteltu valtionyhtiöitä, jotka sinänsä ovat jo käsitteellisesti kiinteästi kytköksissä valtioon, samoin kuin valtion ohjaus- ja määräysvallan piirissä jo yksin valtion omistuksen yhtiössä tuottaman äänivallan takia. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin johdonmukaisesti arvioinut valtio-omisteisille osakeyhtiöille annettavia julkisia hallintotehtäviä perustuslain 124 §:n kannalta. Esimerkiksi Innovaatiorahoituskeskus Business Finlandia ja Business Finland -nimistä osakeyhtiötä koskevassa lausunnossaan perustuslakivaliokunta tarkasteli valtio-omisteiselle Business Finland Oy:lle annettua toimivaltaa tehdä valtiontuen myöntö-, muutos- ja maksuspäätöksiä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna hallintotehtävän antamisena muulle kuin viranomaisena (ks. PeVL 50/2017 vp). Perustuslakivaliokunta on arvioinut myös julkisen hallinnon turvallisuusverkon verkko- ja infrastruktuuripalvelujen tuottamisen tehtävien siirtoa valtio-omisteiselle Suomen Erillisverkot Oy -nimiselle osakeyhtiölle tai kyseisen osakeyhtiön tätä tarkoitusta varten erikseen perustamalle ja kokonaan omistamalle osakeyhtiölle PL 124 §:ssä tarkoitettujen tehtävien siirtämisenä muulle kuin viranomaiselle (PeVL 8/2014 vp) Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 2/2001 vp valtion erityisrahoitusyhtiölle, Finnvera Oyj:lle, annettavia vientitakuiden myöntämisen- ja hallinnointitehtäviä arvioitiin myös PL 124 §:n tarkoittamana julkisten hallintotehtävien antamisena muulle kuin viranomaiselle.

Koska asiassa on kyse nykyisin Liikennevirastossa suoritettavan tehtäväkokonaisuuden siirtämisestä suoritettavaksi yhtiömuodossa valtion kokonaan omistamassa erityistehtäväyhtiössä, on edellä mainittua kokonaisuutta arvioitava ensisijaisesti perustuslain 124 §:n nojalla. Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkisen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä tämä hallintotehtävän muulle antaminen vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle.

Tässä lakiesityksessä ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä koskevia tehtäviä yhtiölle. Toiseksi, siltä osin kuin kysymys on julkisen hallintotehtävän antamisesta yhtiölle, se tehtäisiin lailla tai lain nojalla ja sellaisilla edellytyksillä, että hyvän hallinnon takeet, perusoikeudet ja eri tahojen oikeusturvan toteutuminen voidaan varmuudella varmistaa.

### **Tarkoituksenmukaisuus**

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. 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/II, PeVL 8/2014 vp, s. 3/II, PeVL 16/2016 vp, s. 3). Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 6/2013 vp, s. 2/II, PeVL

65/2010 vp, s. 2/II, PeVL 57/2010 vp, s. 5/I). Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön tai yhteisön keskeisiä oikeuksia koskevan päätöksenteon kohdalla (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. myös PeVL 8/2014 vp, s. 4/I).

Perustuslakivaliokunta on painottanut vakiintuneessa lausuntokäytännössä, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täytyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi (PeVL 44/2016 vp, s. 5, PeVL 16/2016 vp, s. 3, PeVL 12/2014 vp, s. 2/II, PeVL 8/2014 vp, s. 3/II, PeVL 5/2014 vp, s. 3/I, PeVL 23/2013 vp, s. 3/I, PeVL 65/2010 vp, s. 2/II, PeVL 57/2010 vp, s. 5/I, PeVL 48/2010 vp, s. 4/I ja niissä viitatu lausunnot. Ks. myös HE 1/1998 vp, s. 179/II). Tarkoituksenmukaisuusvaatimuksen täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 44/2016 vp, s. 5).

Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin (PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 37/2010 vp, s. 5/I), palvelutarpeen lisääntymiseen (PeVL 6/2013 vp, s. 2/II, PeVL 16/2016 vp, s. 3), palveluiden alueelliseen saatavuuteen (PeVL 11/2004 vp, s. 2/I) ja joustavuuteen (PeVL 6/2013 vp, s. 2/II) sekä toiminnan tehokkuuteen (PeVL 3/2009 vp, s. 4/II). Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota (PeVL 11/2006 vp, s. 2–3, PeVL 26/2017 s. 49). Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydellä (PeVL 23/2013 vp, s. 3/II, PeVL 6/2013 vp, s. 2/II).

Alla olevan lisäksi Liikennevirastosta siirrettäväksi ehdotetun kokonaisuuden viranomaisorganisaation ulkopuolelle siirtämisen tarkoituksenmukaisuutta on arvioitu edellä olevissa kappaleissa (muun muassa kappaleissa 3.1 sekä 4.1–4.4).

Nykyinen liikenteenohjaus on muuttumassa automaation ja digitalisaation myötä mahdollisesti liikennelogistiikan hallinnoimiseksi. Tieliikenteessä automaattiautot yleistyvät, ja etäohjaus on kehittämässä myös meriliikenteen ohjauksen palveluksi. Junaliikenne automatisoituu siten, että liikenteenohjaus voisi jakaa ratakapasiteettia automaattisesti tietojärjestelmien kautta, ilman manuaalista työtä. Veturinkuljettajien, luotsien ja alusten kapteenien työkenttä muuttuu. Tämän seurauksena tulevaisuudessa syntyy uudentyyppistä palvelua, jota markkinoilla voivat tuottaa myös muut kuin liikenteenohjauskeskukset. Jo nyt on alettu puhua Traffic Management as a Service -palvelusta (TMaaS). Nyt ehdotetun muutoksen myötä tulevaisuudessa voitaisiin parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Lisäksi voitaisiin parantaa edelleen hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta liikenteenohjauksen resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä.

Digitalisaatio, automaatio sekä tiedon ja keinoälyn hyödyntäminen mullistavat monella tapaa ihmisten ja tavaroiden liikkumista. Liikenteen älykkään automaation lisääntyminen tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia niin ihmisten kuin tavaroiden liikkumisen sujuvoittamiseen ja tehostamiseen sekä liikenteen turvallisuuden parantamiseen. Uuden ajan liikennepolitiikassa liikenne muuttuu kokonaisvaltaiseksi palveluksi, jossa keskitytään käyttäjälähtöisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen. Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden on kyettävä reagoimaan elinkeinoelämän ja ihmisten tarpeiden muutoksiin nopeasti ja tehokkaasti. Reagoinnissa korostuu asiakastarpeen ymmärtäminen sekä reaaliaikainen tilan seuranta ja systemaattinen ennakointi.

Tässä nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Jotta monimuotoisiin ja muuttuviin tulevaisuuden haasteisiin pystytään vastaamaan, julkisen hallinnon tulee pystyä lisäämään strategista ketteryyttä sekä uudistamaan toimintarakenteitaan ja -mallejaan, jotta digitalisoituvan ja automatisoituvan liikenteen ekosysteemien synnylle ja kehitykselle olisi parhaat mahdolliset edellytykset. Nyt ehdotettu muutos mahdollistaisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelualan strategisen ja toiminnallisen ketteryyden ja mahdollistaisi tulevaisuudessa digitalisoituvan ja automatisoituvan liikenteen ekosysteemien syntymisen.

Tieliikenteessä tietojärjestelmien kehitys antaa mahdollisuuksia tilannekuvan kehittämiseen ja tehokkuuden parantamiseen. Keskitetyt tietojärjestelmät ja automatisoidut prosessit pystyvät kustannustehokkaasti käsittelemään ja jalostamaan laajoja tietomääriä sekä jakamaan sitä viranomaisille ja sidosryhmille hyödynnettäväksi vaihteleviin tilannekuvatarpeisiin. Sirpaleisen liikennemuotokohtaisen tiedon sijaan jatkossa toiminnassa olisi mahdollista keskittyä koko liikennejärjestelmätason vaikutuksiin, jonka pohjana hyödynnetään kaupallisten kumppaneiden ja viranomaisten tuottamaa tietoa sekä uusia tietomalleja ja algoritmeja. Tilannekuvan kehittyminen ja koko liikennejärjestelmän tasoisten vaikutusten saaminen tuotanto-käyttöön edellyttää tiivistä tuotekehitystä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa sekä investointeja. Perustettavaksi esitettävällä valtion liikenteenohjauksen erityistehtäväyhtiöllä olisi paremmat edellytykset kehittää tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluja sekä kyky vastata digitalisoituvan liikenteen haasteisiin kuin virastolla.

Yhtiö kykenisi toimimaan ketterästi ja innovatiivisesti markkinatoimijoiden kanssa. Lisäksi yhtiöllä olisi parempi investointi- ja läpivientikyky tuottaessaan ja kehittäessään sille määritettyjen tehtävien mukaisia tuotteita ja palveluita. Yhtiö kykenisi kehittämään tuotteitaan ja palveluitaan nopeasti ja laadukkaasti muuttuvien asiakastarpeiden mukaisesti. Tällainen ketteruus ja nopeus eivät ole mahdollisia virastomuotoisessa palvelutuotannossa julkiseen budjettitalouteen liittyvien haasteiden vuoksi. Yhtiö-muotoinen toiminta lisäisi toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta merkittävästi asiakastarpeiden ymmärryksen ja asiakaspalvelun sekä toiminnan suunnitelmallisuuden parantuessa ja kustannustietoisuuden lisääntyessä, kun yhtiö pyrkii kehittämään kannattavaa toimintaansa pidemmällä tähtäimellä. Lisäksi yhtiö pystyisi omaan liiketoimintansa liittyvän tiedon ja osaamisen avulla luomaan alan muille toimijoille uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennetiedon ekosysteemin kautta.

Meriliikenteessä älykkäät väylät mahdollistavat esimerkiksi muuttuvan kulkusyvyvyyden hyödyntämisen. Tällä voi olla jatkossa erittäin merkittävä taloudellinen vaikutus esimerkiksi varustamoille, koska se mahdollistaisi veden korkeuden mukaisen lastinoton. Älykkäät väylät mahdollistavat myös muun muassa virtuaaliset turvalaitteet, jolla on selkeää vaikutusta väylänpitäjän rooliin. Se myös mahdollistaa tarvittaessa nykyistä dynaamisemmat muutokset väylien ohjauslaitteisiin. Teollisuus ja muut meriliikenteen keskeiset loppuasiakkaat edellyttävät tulevaisuudessa koko logistiikkaketjulta aiempaa parempaa yhteen toimivuutta ja ennakointikykyä. Tämän mahdollistaa ja se myös edellyttää eri toimijoiden tiedonvaihdon kehitystä. Markkinoille syntyy myös uutta yhteistyötä sekä palveluja ja palvelukokonaisuuksia. Yhtiön perustaminen tukisi tätä kehitystä ja loisi uusia mahdollisuuksia esimerkiksi uusien meriliikenteen älyväylien ja ohjauslaitteiden kehittämiseen yhteistyössä teknologiayritysten ja meriklusterin kanssa.

Henkilö- ja tavaraliikenteen kilpailun avautumisen myötä rautateillä toimii aiempaa enemmän liikennöitsijöitä tulevaisuudessa. Muun muassa kaluston ja henkilöstön vuokrauspalvelu lisääntynee kasvattaen toimijoiden määrää. Uusien liikennöitsijöiden lisäksi markkinoille syntyy uudentyyppistä palveluoperaattoritarjontaa, jolloin liikennepalvelun asiakasvastuu jakautuu aiempaa useammalle taholle. Toimijoiden kasvava määrä muuttaa toimintaympäristöä ja tuo rautateialle uusia toimintatapoja.

Toimijoiden kasvava määrä hankaloittaa kapasiteetin jakoa ja erityisesti häiriötilanteiden hallintaa, kun joustomahdollisuus ja -halukkuus vähenevät. Järjestelmiä kehittämällä voidaan kuitenkin helpottaa reaaliaikaista vuorovaikutusta eri toimijoiden välillä, jotta ratakapasiteetti saadaan tehokkaaseen käyttöön niin normaali- kuin häiriötilanteissakin. Liikenteenohjauksen automaation ja valtakunnallisen ohjausjärjestelmän siirtyminen yhtiölle helpottavat resurssien tehokasta jakamista liikenteenohjausalueiden välillä. Erilaisten tietojärjestelmien käyttötaidon tärkeys korostuu entistä enemmän. Liikenteen ohjauksen yhtiöittämisen myötä uuteen yhtiöön syntyisi liikennejärjestelmätasoisista, kaikki liikennemuodot kattavaa teknistä ja liikenteenhallinnan palveluihin liittyvää osaamista, joka pitkjänteisesti hyödyttäisi esimerkiksi liikenneturvallisuuksien kehittämistä ja tätä kautta loisi edellytyksiä parantaa liikenneturvallisuutta koko liikennejärjestelmän laajuisesti. Yhtiön perustaminen mahdollistaisi paremmat edellytykset yhteistyölle uudessa monitoimijaympäristössä rautatiealan eri toimijoiden kanssa. Yhtiöittäminen joustavoittaisi toiminnan kehittämistä ja investointien toteuttamista.

Perustettavalla yhtiöllä olisi paremmat edellytykset investoida liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa käytettävien tietojärjestelmien ja –infrastruktuurin kehittämiseen, ylläpito- ja uusinvestointeihin, joilla parannetaan liikenteenohjauksen toimintavarmuutta, toimintaan liittyvien riskien hallintaa sekä koko liikennejärjestelmän tasoista liikenteenhallintaa. Tähän kehittämistyöhön yhtiöllä on käytettävissään nykyisen valtion budjettitalouteen perustuvan rahoituksen sijaan huomattavasti laajemmat taloudelliset resurssit, koska yhtiö voi ottaa markkinoilta lainaa tasetaan vastaan, ja hyödyntää tätä kautta saatavia varoja tehokkaasti kehittämisinvestointeissaan. Yhtiöittäminen loisi myös paremmat mahdollisuudet panostaa toiminnan kehittämiseen tähtäävään yhteistyöhön ja innovatiivisiin ratkaisuihin, kuin mitä virastomuodossa olisi mahdollista tehdä.

Perustettava valtion liikenteenohjausyhtiö pyrkisi tekemään innovatiivisia hankintoja tarjoten näin yrityksille pilottiympäristön uusien ratkaisujen kehittämiseen ja kokeiluun. Yritykset saisivat tärkeitä referenssejä, joiden avulla pääsy kansainvälisille markkinoille helpottuisi ja nopeutuisi. Yhtiömuotoinen toiminta olisi läpinäkyvämpää kuin virastomuotoinen toiminta tuotosten, kustannusten ja pääoman käytön osalta, liikennemuotokohtaisten osakeyhtiöiden julkistaessa vuosittaiset tilinpäätöksensä. Yhtiö tavoittelisi kannattavuutta ja toiminnan tehokkuutta ja tämä lisäisi tarvetta ymmärtää asiakkaiden tarpeita, parantaisi asiakaspalvelua ja auttais kehittämään asiakastarpeita vastaavia palveluita.

Nykyiset toimintamallit ja tekniset ratkaisut eivät tue täysimääräisesti digitalisaation edistymistä eivätkä tiedon hyödyntämisen laajentumista yhteiskunnassa. Tämän johdosta edellytyksiä tietojen laajemmalle ja tehokkaammalle hyödyntämiselle tulisi parantaa samalla, kun kehitetään systemaattisesti tietovarantoratkaisuja ja tehostetaan tietopalvelun prosesseja uusien yrittäjien alalle tulon kynnyksen madaltamiseksi. Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaankin liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin toimialan ja toimintaympäristön muutoksiin. Tavoitteena olisi tehokkaampi liikenteenohjaukseen liittyvän tietopääoman hyödyntäminen sekä liikenteenohjaustoiminnan nopeampi kehittäminen kohti automaation ja digitalisaation tuomia mahdollisuuksia. Yhtiöllä on tähän käytettävissään olennaisesti paremmat rahoitusmahdollisuudet pääomamarkkinoilta kuin virastolla valtion talousarvio-rahoituksessa. Yhtiö kykenee turvaamaan investointien rahoituksen pitkäjänteisemmin kuin virasto. Toimialalle ovat tyypillisiä pitkäkestoiset infrastruktuuri- ja tietojärjestelmäinvestoinnit.

Tämä esitys mahdollistaisi toiminnan keskittymisen, mikä mahdollistaisi siihen liittyvän osaamisen ylläpitämisen ja jalostamisen. Tämä myös vähentäisi hallinnollisia kuluja viranomaisessa ja yrityksissä. Yrityspuolen rekrytointikäytännöt mahdollistavaisivat henkilöstöresurssien joustavan hyödyntämisen ja toiminnan kehittäminen ja uudet investoinnit ovat mahdollisia oman

pääoman turvin ja toiminnan kokonaisuuden siirtyessä. Laajojen tietoaisteistojen hallinta mahdollistaisi tietojen tehokkaan hyödyntämisen uudenslaisiin tarpeisiin ja tuotteisiin. Liikenteen-hallintaprojektien sisältöä on mahdollista laajentaa uusilla tiedoilla, jos tiedoille on tunnistetta-vissa kysyntää. Tietojen tuottamisessa voitaisiin myös ottaa käyttöön uusia menetelmiä. Järjes-telmien ja infran välinen elinkaarenhallinta paranisi ja mitatut ja jalostetut tiedot olisi mahdol-lista saattaa nopeammin muiden toimijoiden käyttöön.

Yhtiö olisi vahva yhteistyökumppani liikennealan yrityksille Toimijoiden välille muodostuvien pitkäjänteisten yhteistyömallien ja tavoitteiden kautta olisi mahdollista vahvistaa kansainväli-sesti kilpailukykyisten, yritysveltoisten liiketoimintaekosysteemien kehittymistä Suomeen, jotka kykenisivät tähtäämään kansainväliseen kasvuun. Yhtiöittämissä avulla voitaisiin edistää toi-mialan yritys- ja vientivetoista kasvua tutkimusalan, julkisen sektorin ja yksityisen sektorin yh-teistyönä. Tiiviillä ja vahvasti vuorovaikutteisella yhteistyöllä kyettäisiin kasvattamaan liiken-teen kokonaismarkkinaa, josta kasvun myötä riittäisi enemmän jaettavaa kaikille alan toimi-joille. Valtion erityistehtävayhtiön perustamisen tavoitteena onkin saada aikaan vahva, myön-teinen kehitystrendi, jossa liikenteen ekosysteemin onnistuneet avaukset houkuttelevat lisää toi-mijoita ja asiakkaita, joka vuorostaan entisestään vahvistaisi suomalaisen digitaalisen ja auto-maattisen liikenteen ekosysteemin kasvua sekä liikennealan yritysten toimintaedellytyksiä.

Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisellä luotaisiin edellytykset liikenteen ohjauksen kokonaisvaltaiseen tehostamiseen ja yhtenäistämiseen eri liikennemuotojen välillä. Liiketalousperusteinen malli luo mahdollisuuksia selkeiden taloudellisten säästöjen tekemiseen, kun liikenteenohjauksen ja hallinnan tukitoimintoja sekä operatiivista toimintaa kehitetään. Li-säksi muutoksella mahdollistetaan eri liikennemuodot yhdistävien matka- ja kuljetusketjujen kehittäminen ja hallinta. Olemassa olevan väyläkapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen lii-kenteenhallinnan keinoin sujuvoittaa liikennettä, vähentää matkoihin ja kuljetuksiin käytettävää aikaa sekä parantaa erityisesti tieliikenteessä ruuhkien hallintaa, jolloin vastaavasti ajosuorittei-den, ajoneuvojen käyntiajan ja ajokilometrien määrä laskee, ja liikenteestä aiheutuvia päästöjä pystytään vähentämään. Mikäli olemassa olevaa väyläverkkoa pystytään hyödyntämään tehok-kaammin, vähenee samalla myös uusien väylien rakentamisen tarve.

### **Siirtävistä tehtävistä yleisesti**

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa on kyse suurilta osin liikenteen sujuvuuden varmista-misesta, mukaan lukien tilannetiedotus väylänkäyttäjille. Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tehtäviin kuuluisi muun muassa liikenteen tilannekuvan ylläpito, lii-kenteen sujuvuuteen liittyvä ilmoitus- ja tiedotuspalvelu yleisesti ja häiriötilanteissa sekä tieto-ten antaminen niin liikenneolosuhteista kuin liikenteen sujuvuudesta. Ehdotetun 2 momentin mukaan palveluntarjoaja voisi hoitaa eräitä liikenteen järjestelyyn liittyviä välttämättömiä teh-täviä sekä tehdä niihin liittyviä lueteltuja tilapäisiä ja ajallisesti tarkasti rajattuja toimenpiteitä. Alusliikennepalvelulain muuttamisesta annetun lakiehdotuksen 16 §:n mukaan VTS-palvelun-tarjoajan tulisi ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan sekä valvoa ja ohjata alusliiken-nettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Rautatielain 36 §:n mukaan valtion rataverkon haltija olisi vastuussa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestä-misestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt vastaavan kaltaista tematiikkaa lennonvarmistuksen osalta lausunnossaan PeVL 47/2005, joka liittyi lennonvarmistus toiminnan yhtiöittämiseen. Lennon-varmistus on suurelta osin lentoliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu ilma-aluksen oh-jailusta ei siirry lennonjohtajalle. Kysymys on lähinnä neuvojen ja ohjeiden antamisesta ilma-

aluksen päällikölle sekä ilmailun asiantuntijana toimimisesta. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että lennonvarmistuspalveluja on laajasti ymmärrettynä pidettävä julkisina hallintotehtävinä, joiden antamista liikelaitokselle tuli tarkastella perustuslain 124 §:n kannalta (PeVL 47/2005 vp, s. 2). Myös luotsaukseen liittyviä tehtäviä on pidetty julkisen hallintotehtävän hoitamisena. (PeVL 12/2010 vp, s. 2.)

Merkittävän julkisen vallan käyttäminen sisältää lähtökohtaisesti puuttumista yksilön perusoikeuksiin. Merkittävänä julkisen vallan käyttämisenä pidetään esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II, ks. esim. PeVL 62/2010 vp, s. 6/I ja PeVL 28/2001 vp, s. 5/II). Perustuslakivaliokunta on katsonut, että esimerkiksi kotirauhan piiriin kohdistuvat tarkastusvaltuudet merkitsevät oikeutta puuttua merkittävällä tavalla perustuslaissa jokaiselle turvattuun kotirauhan suojaan eikä tällaista valtuutta voida näin ollen antaa yksityiselle tavallisella lailla (ks. esim. PeVL 44/2016 vp, s. 5 ja siinä viitatu lausunnot PeVL 40/2002 vp, s. 3/II ja PeVL 46/2001 vp, s. 4—5). Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävät niin ikään kaikki sellaiset ratkaisut, joilla olennaisesti puututaan perustuslain 7 §:ssä tarkoitettuun henkilökohtaiseen vapauteen tai koskemattomuuteen (PeVL 5/2014 vp, s. 2/II). Samoin hallinnollisen seuraamuksen määräämiseen sisältyy valiokunnan mukaan merkittävää julkisen vallan käyttöä (PeVL 15/2012 vp, s. 3, PeVL 57/2010 vp, s. 5, PeVL 32/2005 vp, s. 2/II, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I). Myös passin myöntämistä koskevassa päätöksenteossa on valiokunnan mukaan selvästi kysymys merkittävän julkisen vallan käytöstä, jota koskevia tehtäviä ei voida antaa muulle kuin viranomaiselle (PeVL 6/2013 vp, s. 2/I). Liikenteenohjauksessa ei nykyisellään tehdä tämänkaltaisia päätöksiä. Näin ollen esityksessä ehdotetulle yhtiölle ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä. Sikäli, kun yhtiölle siirretään tehtäviä, jotka sisältävät julkisen vallan käyttöä, niistä säädettäisiin tämän esityksen liitteenä olevissa laeissa. Kyseisiä julkista valtaa sisältäviä tehtäviä arvioidaan tarkemmin tämän esityksen liikennemuotoikohtaisissa perusteluissa.

Arviota tukee myös se, että ilmailun lennonvarmistuksen osalta perustuslakivaliokunta on todennut, että lennonvarmistuselimellä ei ollut määräyksiensä toteuttamiseksi tarkastellun ehdotuksen mukaan erityisiä pakkokeinoja. Kysymys ei siten ollut varsinaisista hallintopäätöksistä, vaan operatiivisista tehtävistä. Merkitystä oli siten annettava sääntelyn kohteena olevan toiminnan korostetun tekniselle luonteelle. Tehtäviin ei myöskään sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä. 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 pitänyt ehdotusta perustuslain 124 §:n kannalta ongelmallisena. (PeVL 48/2005 vp, s. 2 - 3; PeVL 47/2005 vp, s. 2; PeVL 42/2005 vp; s. 3) Myöskään luotsaustoiminnan ei ole katsottu sisältävän merkittävää julkisen vallan käyttöä (PeVL 12/2010 vp, s. 2). Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun pääasiallisena tehtävänä on varmistaa tie-, rata- ja meriliikenteen sujuvuus. Vaikka ehdotettu tieliikenteen ohjaus- ja hallinta asiallisesti ja vaikutusten kohteiden osalta selvästi laajempi kokonaisuus kuin ilmailun ohjaustoiminta, kyseessä on silti pitkälti teknisluonteisista operatiivisista toimenpiteistä. Rata- ja meriliikenteessä liikenteen ohjaus ja hallinta kohdistuisivat pääasiassa ammattimaiseen liikenteeseen.

Edelleen tätä oikeudellista arviota tukee se, että verkko- ja infrastruktuuripalveluiden tuottajan osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei kyseessä ollut merkittävän julkisen vallan käyttäminen. Perustuslakivaliokunnan arvioitavana olleessa ehdotuksessa valtion kokonaan omistamalle osakeyhtiölle kuului turvallisuusverkon verkkopalvelujen tuottaminen ja ylläpito, turvallisuusverkon laitteiden ja laitteiden hallinnointi, sekä turvallisuusverkkoa koskevien turvallisuus-, valmius-, varautumis- ja jatkuvuusvaatimusten toteutumisesta vastaaminen tehtäväalueellaan niin normaali- kuin poikkeusoloissakin. Valiokunnan mielestä yhtiön tehtävät koostuivat asiallisesti teknisluonteisista, viranomaisten toimintaa tukevista tehtävistä, jotka toteutetaan

pitkälti valtion viranomaisten ohjauksessa ja valvonnassa. Vaikka toiminnalla luodaan edellytykset merkittävän julkisen vallan käytölle, ei palveluntuottajalle itselleen kuulu sellaisia tehtäviä, joita voitaisiin pitää perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna merkittävän julkisen vallan käytönä. (PeVL 8/2014 vp, s. 3. Vrt. maakaasu- ja sähkömarkkinoiden erityistilanteet, jossa järjestelmävastuu ja ehtojen asettaminen on voitu siirtää PeVL 4/2000 vp, s. 4; PeVL 62/2002 vp, s. 2; PeVL 36/2004 vp jossa aiheeseen ei suoraan oteta kantaa). Lausunnossa PeVL 36/2004 vp mukaan myös tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu olisi asiallisesti teknisluonteista, viranomaisten toimintaa tukevia tehtäviä, jotka toteutetaan valtion viranomaisten ohjauksessa ja valvonnassa.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (PeVL 26/2017 vp, s. 50; PeVL 24/2001 vp, s. 4). Tehtävän luonteella on arvioinnissa merkitystä. Menettelyn kaikissa vaiheissa on tärkeää huolehtia palveluntuottajiin kohdistuvista korkeista kelpoisuus- ja laatuvaatimuksista sekä palveluntuottajien valvonnasta. (PeVL 6/2013 vp, s. 2). Asianmukaisen ja riittävän koulutuksen vaatimus korostuu erityisesti silloin, kun tosiasiallisella hallintotoiminnalla on vaikutusta perusoikeuksien toteutumiseen tai kun kyseisessä toiminnassa käytetään julkista valtaa PeVL 27/2014 vp, s. 4). Perustuslain 124 §:n lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Perustuslain katsotaan kuitenkin sallivan sen, että antamisesta voidaan kuitenkin säätää tai päättää myös lain nojalla. (HE 1/1998 vp, s. 179.) Julkisten hallintotehtävien sopimusperusteinen siirtäminen on mahdollista myös silloin, kun tehtävänannolle asetetut valtiosääntöiset edellytykset täyttyvät ja sopimuksen tekemiselle on osoitettavissa asianmukainen laintasoinen valtuutus (PeVL 50/2017 vp, s. 2; PeVL 26/2017 vp, s. 48; PeVL 3/2009 vp, s. 4; PeVL 11/2006 vp, s. 2; PeVL 11/2002 vp, s. 5). Laissa tulee yksilöidä, mitä tehtäviä ulkopuoliselle voidaan siirtää ja millä edellytyksillä (PeVL 11/2002 vp, s. 5; PeVL 47/2005 vp, s. 5 - 6).

Liikenteen ohjauksen ja hallinnan osalta on tarpeen korostaa sitä, että liikennemuodot poikkeavat merkittäväällä tavalla tietyiltä osin toisistaan niin sääntelyn, tosiasiallisen toiminnan kuin ohjaustehtävään liittyvän vallan käyttämisen kannalta. Tämän vuoksi ohessa on arvioitu PL 124 §:n kriteereiden täyttymistä myös liikennemuotokohtaisesti tiettyjen siirrettäviksi ehdotettujen tehtävien osalta.

### **Tieliikenteen ohjaus**

Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 1 §:n mukaan tienpitäjä voisi järjestää liikenteenohjauspalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Tienpitäjä on yleensä viranomainen. Viranomaiselle kuuluvan hallintotehtävän siirtäminen sopimuksella toiselle viranomaiselle ei ole ongelmattonta perustuslain 2 §:n 3 momentin ja 21 §:n näkökulmasta. Se on kuitenkin ollut hyväksyttävissä tietyissä julkiseen palveluun rinnastetuissa tehtävissä (PeVL 11/2004 vp, s. 2.). Julkisella toimijalla viitataan tässä yhteydessä muihin julkisiin toimijoihin kuin viranomaisiin. Pykälän 2 momentin mukaan muu tie- tai katuverkon haltija voisi myös sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tieliikenteen osalta lakiesitys ei sisällä muita muutoksia toimialalainsäädäntöön.

Tieliikenteessä ei nykytilassa tunneta liikenteenohjausta ja -hallintaa saman tyyppisenä toimintona kuin muissa liikennemuodoissa. Tieliikennelain (267/1981) 4 §:ssä liikenteenohjauksella tarkoitetaan tilannetta, jossa tienkäyttäjää veloitetaan noudattamaan poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta, eli kyse on yksittäisestä poikkeustilanteesta.



Ehdotuksessa tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa on kyse suurilta osin erilaisesta tiedotustoiminnasta sekä liikenteen sujuvuuden varmistamisesta. Ehdotuksen II A osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tehtäviin kuuluisi muun muassa liikenteen tilannekuvan ylläpito, liikenteen sujuvuuteen liittyvä ilmoitus- ja tiedotuspalvelu yleisesti ja häiriötilanteissa sekä tietojen antaminen niin liikenneolosuhteista kuin liikenteen sujuvuudesta. Kyseinen tehtäväkokonaisuus liittyy pääsääntöisesti tiedon keruuseen sekä tiedottamiseen. Ne ovat osittain tehtäviä, jotka jo nykyisin kuuluvat viranomaisten lakisääteisiin tehtäviin. Kyseessä on kuitenkin myös tehtävät, joita yksityinen toimija voi vapaasti tarjota palveluina. Esimerkiksi on olemassa useita yksityisiä toimijoita, jotka tarjoavat sää- ja olosuhdetietopalveluita. Lisäksi esimerkiksi matkapuhelimiin on saatavissa useita erilaisia navigointi- ja reittisovelluksia, jotka hyödyntävät ajantasaista liikennetietoa. Kyseiset tehtävät eivät sisällä merkittävää julkisen vallan käyttöä, joten siirtämiselle ei ole tästä näkökulmasta perustuslain 124 §:stä johtuvia esteitä. Vaikka kyse voi olla laajasti tulkittuna julkisista hallintotehtävistä, eivät ne kuulu julkisten hallintotehtävien ydinalueeseen vaan niitä voidaan pitää liikenteenohjaukseen liittyvinä operatiivisina tehtävinä, eivätkä ne lähtökohtaisesti sisällä julkisen vallan käyttöä.

Pykälän 2 momentissa ehdotettu toinen tehtäväkokonaisuus liittyy liikenteen sujuvuuden varmistamiseen. Se on pitkälti rinnastettavissa aiemmin käsiteltyyn lennonvarmistukseen. Tieliikenteessä ohjaus- ja hallintapalveluiden syntyminen samassa mielessä kuin lennonvarmistuksessa on kuitenkin vasta kehitymässä. Siksi siitä ei ole vielä olemassa vastaavaa sääntelyäkään. Tieliikenteen ohjauksen ja hallinnan merkitys on jo lähitulevaisuudessa kasvamassa toisenlaiseksi kuin nykyään. Ensi vaiheessa tämä näkyy siinä, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavasta toimijasta tulee yksi liikenteeseen liittyvän tiedon solmupisteistä. Jatkossa liikenteen ohjauksen ja hallinnan merkitys kasvaa yhä siirryttäessä kohti automaattista liikennettä. Jo näköpiirissä on etäohjauksen tuleminen liikenteeseen. Nyt ehdotettavalla sääntelyllä pyritään jo ottamaan ensimmäisiä askeleita siihen suuntaan, että tällainen kehitys on mahdollista, ja että Suomi voisi olla myös tältä osin liikenteen digitalisaation kärkimaita maailmassa. Ehdotetun 2 momentin säännökset eivät pääosin koske nykytilaa, jossa esimerkiksi tien sulkeminen tehdään liikennemerkeillä. Toimivaltaa esimerkiksi liikennemerkkien asettamiselle liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajalla ei olisi, eikä sillä ole myöskään tosiasiallisia keinoja liikennemerkkien asettamiseen. Sen sijaan säännöksillä varaudutaan tilanteeseen, jossa liikennevälineille välitetään sähköisesti viestintäverkkojen avulla tieto siitä, että esimerkiksi liikenneonnettomuus tai muu häiriötilanne vaikuttaa niiden liikkumiseen.

Liikenteenpalveluista annetun lain muuttamisesta annetun lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajalla olisi oikeus sulkea tunneli ja antaa tietoa vaihtoehtoisesta reitistä. Tätä tulee arvioida perustuslain 9 §:n liikkumisvapautta koskevan säännöksen kannalta ja tehtävän voidaan katsoa sisältävän julkisen vallan käyttöä. Vaikka tunnelin sulkeminen voi rajoittaa perustuslain 9 §:ssä turvattua liikkumisvapautta, ei kyseessä olisi merkittävän julkisen vallan käyttäminen, koska toiminta olisi tarkoin rajattua ja koskisi pääosin tulevaisuuden automaattisen liikenteen toimintaympäristöä. Toimenpide on ensinnäkin ajallisesti rajattu ja sen voisi tehdä vain välttämättömissä tilanteissa. Toiseksi palveluntarjoajan harkintavalta olisi minimoitu. Toimenpiteet tehtäisiin viranomaisten ennalta antamien määräysten rajoissa. Tätä ennakolta tapahtuvaa harkintavallan rajausta täydentää liikenteen palveluista annetussa laissa Liikenteen turvallisuusvirastolle säädetty valvontamahdollisuus. Pykälässä asetettaisiin palveluntarjoajalle velvoite tallentaa tieto tekemistään toimenpiteistä. Viranomainen voisi ottaa tarvittaessa tarkasteluun nämä toimenpiteet.

Ehdotettua 2 ja 3 momenttia on luettava yhdessä. Lakiehdotuksen II A osan 1 luvun 2 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarkemmat määräykset 2 momentissa

tarkoitetusta liikenteen järjestelystä. Vaikka ehdotettu tieliikenteen ohjaus- ja hallinta asiallisesti ja vaikutusten kohteiden osalta laajempi kokonaisuus kuin ilmailun lennonvarmistusohjaustoiminta, kyse on teknisluonteisista operatiivisista toimenpiteistä eikä siinä ole kyse merkittävän julkisen vallan käyttämisestä. Näin ollen kyseisen tehtävän siirtämiselle ei olisi perustuslain 124 §:stä johtuvia esteitä.

Tunnelin sulkeminen vaikuttaa liikkumisvapauteen, joten toimenpiteelle olisi oltava hyväksyttävä ja yhteiskunnallisesti painava peruste. Sulkemisen tavoitteena olisi vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estäminen ja liikenteen sujuvuuden varmistaminen. Lisäksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi osoitettava tunnelin sulkiessaan korvaava reitti. Toimenpide olisi myös suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska tunnelin sulkemiselle on asetettu välttämättömyys vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Lisäksi sulkeminen olisi vain tilapäistä ja ajalliselta kestoaltaan rajattu enintään vuorokauteen.

Näiltä osin tieliikenteessä toimenpiteiden tekeminen eroaa alusliikennepalvelulain mukaisista VTS-palveluista. Siinä palveluntarjoajalle asetetaan velvollisuus ilmoittaa toimenpidettä koskevasta päätöksestään välittömästi valvovalle viranomaiselle ja valvovalle viranomaiselle asetettaisiin velvollisuus päättää toimenpiteen jatkamisesta tai keskeyttämisestä. Tieliikenteen osalta tällainen ennakollinen valvonta ei olisi tarpeen sen varmistamiseksi, ettei kyseessä ole merkittävä julkisen vallan käyttäminen. Tieliikenteessä on enemmän tapahtumia ja puuttuminen on vähäisempää. Näin ollen vastaava velvollisuus olisi tarpeeton hallinnollinen taakka suhteessa perusoikeuden tosiasialliseen rajoitukseen. Toiseksi toimenpiteen kesto on rajattu. Koska vain viranomainen voi päättää aikarajan pidentämisestä, on pitkissä tilanteissa palveluntarjoajan oltava viranomaiseen yhteydessä. Kolmanneksi palveluntarjoaja toimisi viranomaismääräysten puitteissa eli sillä ei ole jo ennakollisen rajauksen takia julkisen vallan käyttöön liittyvää harkintavaltaa.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä asianmukaista valvontaa (ks. esim. PeVL 62/2014 vp, s. 3), kun julkisia hallintotehtäviä siirretään. Valvonnalla varmistetaan osaltaan, ettei toimintaan liity merkittävän julkisen vallan käyttämistä. Tarkempia vaatimuksia valvonnan sisällölle tai ajankohdalle perustuslakivaliokunta ei ole asettanut. Tässä yhteydessä jälkikäteinen viranomaisvalvonta olisi kuitenkin riittävää, koska sulkeminen tehdään viranomaisohjeiden perusteella, jotka itsessään toimivat ennakollisena rajoituksena harkintavallalle.

Kun otetaan huomioon toimenpiteen rajattu kesto ja peruste, harkintavallan minimoiminen sekä valvonta, kyseessä ei olisi perustuslain 124 §:n tarkoittama merkittävän julkisen vallan käyttäminen, minkä vuoksi tehtävä voitaisiin antaa tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle.

Yleisesti arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota siihen, että ehdotetut ohjaus- ja hallintapalvelut vain tukevat viranomaisten tehtäviä, kuten tieliikennelain 3 luvussa tarkoitettua liikenteen ohjausta, eivätkä korvaa niitä, katso kappale 3.2. keskeiset ehdotukset. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tulisi itsekään noudattaa näitä viranomaistoimenpiteitä, sillä vastuu liikenteen sujumisesta ja turvallisuudesta pysyisi edelleen viranomaisella. Lisäksi liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tekemä puuttuminen liikkumisvapauteen on kokonaisuudessaan vähäistä, toimenpiteitä voi tehdä vain, kun se on välttämätöntä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Toimenpiteet ovat mahdollisia vain Liikenteen turvallisuusviraston antamien päätösten ja määräysten mukaisesti, toimenpiteet ovat ajallisesti tarkasti rajattuja ja ne palvelevat väylänkäyttäjien etua, eikä palveluntarjoajalla ole sanktiovaltaa. Näin ollen myöskään näiden tehtävien osalta kyseessä ei olisi merkittävä julkisen vallan käyttäminen vaan merkitystä on annettava toiminnan korostetun tekniselle ja operatiiviselle luonteelle.

## Meriliikenteen ohjaus

Alusliikennepalvelulain muutosta koskevan lakiehdotuksen 16 §:n mukaan Liikennevirasto vastaisi liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen tekemän alusliikennepalvelulain 8 §:ssä säädetyn perustamispäätöksen. Käytännössä Liikennevirasto vastaisi alusliikennepalvelun hankkimisesta alusliikennepalvelun tarjoajalta. Alusliikennepalvelun tarjoaja olisi ehdotetun pykälän mukaan velvollinen ylläpitämään alusliikennepalvelua alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti VTS-alueellaan sekä valvomaan ja ohjaamaan alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. Pykälässä asetettaisiin VTS-palveluntarjoajalle velvoite ylläpitää palvelua, johon alukset olisivat velvollisia osallistumaan ja jota ne toisaalta edellyttävät myös saavansa. VTS-palveluntarjoajan termiä joudutaan käyttämään alusliikennepalvelulaissa, jotta se olisi yhdenmukainen Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) sääntelyssä ja kansainvälisesti yleisesti käytetyn terminologian kanssa.

Alusliikennepalvelun ylläpidolla tarkoitettaisiin ajantasaista liikenteen ja liikenneolosuhteiden seurantaa, liikenteestä tiedottamista sekä liikenteen operatiivista ohjausta mukaan lukien häiriötilanteiden hallinta. Alusliikenteenohjaus on suurelta osin meriliikenteen sujuvuuden hallintaa, jossa vastuu aluksen ohjailusta ei siirry alusliikennepalveluohjaajalle vaan kysymys on lähinnä neuvojen ja ohjeiden antamisesta aluksen päällikölle sekä meriliikenteen asiantuntijana toimimista. Määräyksiensä toteuttamiseksi ei alusliikennepalvelun tarjoajalla olisi käytettävissä erityisiä pakkokeinoja. Kysymys ei siten olisi varsinaisista hallintopäätöksistä, vaan operatiivisista hallintotehtävistä. Tehtäviin ei myöskään sisälly merkittävän julkisen vallan käyttöä.

Liikenneviraston vastuu koskisi alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun alusliikennepalvelun hankkimista sen sisältöisenä kuin Liikennevirasto nykyisin niitä toteuttaa. Koska Liikenneviraston toimintoihin tällä hetkellä sisältyvä eri liikennemuotoja koskeva liikenteenohjaus toimintona eriytetään ja on tarkoitus tämän esityksen mukana olevan esityksen mukaisesti yhtiöittää, korostettaisiin tällä kohdalla liikenteen ohjauksen järjestämisen vastuun säilymistä Liikennevirastolla. Hankkiessaan kyseistä palvelua alusliikennepalvelun tarjoajalta tulisi Liikenneviraston ottaa huomioon Liikenteen turvallisuusviraston tekemä VTS-alueen perustamispäätös ja siinä palvelulle asetetut kriteerit.

Alusliikennepalvelun tarjoajalle osoitetuissa julkisessa hallintotehtävässä olisi kysymys sille osoitetuista operatiivisista tehtävistä, jotka kohdistuvat rajattuun kohderyhmään rajoitetuksi ajaksi. Alusliikennepalvelun tarjoajalla olisi myös niiden hoitamiseen paras mahdollinen osaaaminen. Perustuslakivaliokunta on vastaavanlaisissa tilanteissa (PeVL 24/2001 vp, PeVL 28/2001 vp ja PeVL 2/2002 vp, PeVL 47/2005) katsonut, että perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tällaisissa tehtävissä huolehtia palvelun tarjontaan sovellettavan lainsäädännön asianmukaisuuden, asianomaisen henkilöstön pätevyyden ja heidän toimintaansa kohdistuvan riittävän julkisen valvonnan avulla.

Alusliikennepalvelulain 17.3 §:ssä ehdotetaan, että VTS-palveluntarjoaja voisi omasta aloitteestaan sulkea tai avata vesialueen, väylän tai väylän osan, osoittaa aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin sekä asettaa tilapäisesti nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan olisi välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle tekemästään päätöksestä. Liikenneviraston olisi tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheutonta viivytystä. Lähtökohtaisesti alusliikenteen ohjaaminen

erityistilanteissa kuuluisi lain 17.1 §:n mukaan Liikennevirastolle, mutta poikkeustilanteissa VTS-palveluntarjoaja voisi tehdä itsenäisesti päätöksen rajoitetuksi ajaksi.

Päävastuu alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa säilyisi edelleen viranomaisella. VTS-palveluntarjoaja tuntisi hyvin alueensa olosuhteet ja heillä on kokemusta niiden aiheuttamasta vaarasta alusliikenteelle. Näin ollen VTS-palveluntarjoajalla olisi parhaat mahdollisuudet arvioida, missä tilanteissa poikkeustoimiin olisi syytä ryhtyä. Kyseessä olisi kiireellistä ja välitöntä puuttumista edellyttävistä toiminnasta silloin kun muut viranomaiset eivät olisi saatavissa. Toimivallan myöntäminen rajoitetuissa tapauksissa VTS-palveluntarjoajalle olisi tarkoituksenmukaista yleisen turvallisuuden ylläpitämiseksi. Esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia. VTS-palveluntarjoajan tekemä päätös olisi ajallisesti rajattu ja se voisi tehdä kyseisen päätöksen vain laissa säädetyissä tilanteissa. Lisäksi VTS-palveluntarjoajan tekemä päätös olisi jälkikäteisesti alistettava Liikennevirastolle, joka tekisi päätöksen toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta. Kyseiseen tehtävään ei liity merkittävän julkisen vallan käyttöä, mutta tehtävän voidaan kuitenkin katsoa sisältävän julkisen vallan käyttöä.

Alusliikennepalvelulain 17 a §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirasto voisi kieltää alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta tai ankkuroimasta tai tulemasta satamaan, sekä lähtemästä ankkuripaikalta tai satamasta, mikäli tämä on tarpeellista pakotteiden täytäntöön panemiseksi.

Liikennevirasto voisi kieltää alusta jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle, jos aluksen oleskeluun VTS-alueella, satamassa tai ankkuripaikalla ei ole mitään hyväksyttävää syytä ja aluksen oleskelu on omiaan vaarantamaan tai haittaamaan muuta meriliikennettä, taikka meriturvallisuutta taikka alueella tapahtuvaa viranomaistoimintaa. Aluksen oleskelun kieltäminen VTS-alueella voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun vesialueeseen, jolla oleskelu kielletään, kohdistuu meripelastus- tai etsintätehtävä, jonka vuoksi kyseinen alue suljetaan taikka kieltäminen on perusteltua yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi taikka muualta lainsäädännöstä tulevasta perustellusta syytä.

Pykälään ehdotetaan myös lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan Liikenneviraston olisi välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle kyseisestä 1 momentissa säädetyistä kielloista tai rajoituksesta. VTS-palveluntarjoajan tulisi antaa Liikenneviraston antamat määräykset alukselle tiedoksi. VTS-palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdöstään satamasta tai ankkuripaikalta. VTS-palveluntarjoajalla ei olisi tilanteessa käytettävissä omaa harkintavaltaa vaan sen tulisi ilmoittaa Liikenneviraston päätökset sellaisenaan alukselle.

17 a §:n arvioinnissa on pantava erityistä painoa sille, että 17 a §:n kiello-oikeussäätelyssä on kysymys Euroopan unionin pakotteita koskevan lainsäädännön ohella Suomea sitovien kansainvälisten veloitteiden jäsenvaltioita sitovien päätöslauselmien täytäntöönpanosta, mikä edellyttää myös yksityiskohtaisempia määräyksiä. Tässä yhteydessä voidaan viitata myös perustuslakivaliokunnan lausuntoon 11/2016, jossa kyse oli tartuntatautilakiin (1227/2016) sisältyvästä säännöksestä, jonka valiokunta katsoi käytännössä terveyskeskustoimintojen ulkoistamisesta johtuen johtaa muun kuin virkasuhteisen lääkärin päätöksentekoon karanteenista kiiretilanteissa. Valiokunta piti karanteenista päättämistä julkisena hallintotehtävänä, minkä vuoksi sääntely oli merkityksellistä perustuslain 124 §:n kannalta. Valiokunta katsoi kuitenkin, ettei kysymys ollut perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta merkittävästä julkisen vallan käytöstä, kun otettiin

huomioon ihmisten vaara altistua väestön terveyttä vakavasti uhkaavalle yleisvaaralliselle tartuntataudille ja nopean ratkaisun välttämättömyys sekä se, että karanteenipäätös oli tuolloin arvioitavana olevan säännösehdoituksen perusteella heti alistettava tartuntatautien torjunnasta vastaavan kunnan toimielimen vahvistettavaksi.

Nyt ehdotettu 17 a §:n muutos ei kuitenkaan kaikilta osin rinnastu tartuntatautilain säännökseen. Keskeisenä erona on erityisesti se, ettei lakiehdotuksen 17 a §:n mukainen määräysvalta puuttuisi läheskään niin merkittävästi perusoikeuksiin kuin tartuntalain mukainen karanteeni. Lisäksi ehdotetussa sääntelyssä VTS-palveluntarjoajalla ei olisi käytettävissään harkintavaltaa vaan sen tulisi ilmoittaa Liikenneviraston päätökset sellaisenaan alukselle. Täten voidaan katsoa, ettei kyseessä olisi merkittävän julkisen vallan käytöstä tai julkisen vallan käytöstä, vaan teknisluontoisesta viranomaisesta avustavasta tehtävästä. Perustuslakivaliokunnan aiemmassa käytännössä tällaisia tehtäviä on voitu antaa muulle kuin viranomaiselle.

Analogiaa voidaan tässä suhteessa hakea ilmailulaitoksen aluevalvontatehtäviä koskevasta lausunnosta, jossa valiokunta kiinnitti huomiota aluevalvontaviranomaiselle säädettyihin tehtäviin, joihin sisältyi muun muassa henkilön kiinniottamiseen, turvatarkastukseen ja voimakeinojen käyttöön liittyviä tehtäviä. Perustuslakivaliokunta katsoi, että perustuslain 124 § sallii tässä yhteydessä vain viranomaisia avustavien tehtävien antamisen ilmailulaitokselle. (PeVL 47/2005 vp). Valiokunta on myös katsonut, ettei perustuslain 124 § estä passin laadun ja oikeasisältöisyyden tarkastamisen sekä passilähetyksen toimittamisen antamista yksityisen tehtäväksi, kun kysymys oli teknisluonteisesta, viranomaisia avustavasta tehtävästä, jota voitiin pitää tarkoituksenmukaisena sekä passin hakijoiden että poliisin lupahallinnon henkilöstöresurssien kannalta. (PeVL 6/2013 vp). Valiokunta ei ole myöskään pitänyt ongelmallisena viranomaisia avustavan pysäköinninvalvonnan antamista yksityisille, kun tehtävään ei sisältynyt itsenäistä oikeutta hallinnollisten seuraamusten määräämiseen ja kun viranomaisilla tai kunnallisilla pysäköinninvalvojilla ei ole riittävästi voimavaroja hoitaa yksityisten alueiden pysäköinninvalvontaa (PeVL 23/2013 vp). Vastaavasti perustuslakivaliokunta ei ole nähnyt estettä sille, että säädetään viranomaiskoneiston ulkopuolelta nimetyn henkilön oikeudesta avustaa valvojaa kotirauhan piiriin ulottuvien toimenpiteiden suorittamisessa (ks. esim. PeVL 30/2010 vp).

Alusliikennepalvelulain 21 §:n 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että VTS-palveluntarjoaja voisi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun enintään yhden vuorokauden ajaksi. Tällaisia syitä voisivat olla vaikeat jääolosuhteet tai huonosta näkyvyydestä johtuvat syyt. Varsinkin kesäisin satamien ulkopuolella ajoittain väyläalueella ja ajoittain muulla vesialueella liikkuu muun muassa useita alle 24 metriä pitkiä matkustaja-aluksia, joilla ei olisi muuten velvollisuutta osallistua alusliikennepalveluun. Alusliikennepalveluun osallistumisella tarkoitetaan VTS-alueella käytössä olevien VHF-radiokanavien kuuntelemista sekä VTS-alueella liikennöintiä koskevien säännöksiä ja määräyksiä noudattamista

Koska kyseessä on käsky, joka koskee alusten osallistumista alusliikennepalveluun sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi on tarkoituksenmukaista, että VTS-palveluntarjoaja voisi tarvittaessa määrätä aluksia kuuntelemaan VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamaan VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä. Kyseessä on operatiivinen, meriturvallisuuteen liittyvä määräys, joka olisi sidottu laissa säädettyihin edellytyksiin. Kyseiseen tehtävään ei liity merkittävän julkisen vallan käyttöä, mutta tehtävän voidaan kuitenkin katsoa sisältävän julkisen vallan käyttöä. Lisäksi VTS-palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa tekemänsä kyseiset päätökset Liikennevirastolle. Liikenneviraston olisi tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä. Edellä esitetyn vuoksi sen voisi antaa lailla VTS-palveluntarjoajalle tehtäväksi.

## Rautatieliikenteen ohjaus

Rautatielain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 19 a §:n mukaan rataverkon haltija voisi ulkoistaa tehtäviään ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, kunhan tämä ei olisi rautatieyrittäjä tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä. Nämä tehtävät voivat olla esimerkiksi rataverkon suunnitteluun, kehittämiseen tai kunnossapitoon, liikenteenohjaukseen tai ratakapasiteetin jakamiseen liittyviä tehtäviä. Rataverkon haltijan olisi kuitenkin huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan. Rataverkon haltija kantaisi kuitenkin aina vastuun myös niistä tehtävistä, jotka se on antanut jonkin ulkopuolisen palvelujen tuottajan hoidettavaksi.

Ehdotetun lain julkisia hallintotehtäviä koskeva sääntely vastaisi pääosin voimassa olevan rautatielain mahdollisuuksia siirtää perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä muille. Liikennevirasto hankkii jo nykyisin muun muassa liikenteenohjaus- sekä liikenneväylähankkeiden toteutuksen ulkopuolisilta palveluntarjoajilta. EU-lainsäädännössä rataverkon haltijan tehtäviä ei ole osoitettu viranomaiselle, yhtiölle tai muulle yksityiselle tai julkiselle toimijalle. Suomessa valtion rataverkon hallinnasta vastaa Liikennevirasto, mutta Suomessa on myös noin 150 yksityisraiteen haltijaa. Esityksen 19 a § sallii sen, että rataverkon haltija voi ulkoistaa tehtäviä toiselle osapuolelle, kunhan tämä ei ole rautatieyrittäjä tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä. Rataverkon haltija kantaa vastuun myös siinä tilanteessa, että tehtävä on ulkoistettu ulkopuoliselle taholle. Liikennevirasto on valtion budjettivirasto, mutta se on jo nykyisin voimassa olevan rautatielain 36 §:n nojalla ulkoistanut liikenteenohjauksen valtion rataverkolla Finrail Oy:lle, joka on valtionyhtiö ja jonka omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenteenohjauksella tarkoitetaan teknisluonteisia junan lähettämiseen, merkin- ja viestintään sekä tietojen antamiseen junan liikkumisesta liittyviä toimenpiteitä, joiden avulla junan turvallinen kulku kahden liikennepaikan välisellä rataosuudella voidaan varmistaa. Liikenteenohjauspalvelu on teknisluonteista tosiasiallista toimintaa samalla tavoin kuin lennonvarmistuspalvelu (vrt. lennonvarmistuspalvelun osalta PeVL 47/2005). Näin ollen liikenteenohjauspalvelun tarjontaan ei sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö tee toiminnan yhteydessä varsinaisia hallintopäätöksiä. Kyseisiä tehtäviä voidaan pitää rautatieliikenteen ohjaukseen liittyvinä operatiivisina hallintotehtävinä, eivätkä ne sisällä julkisen vallan käyttöä. Liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön palveluksessa olevaan henkilöön on sovellettu ja sovellettaisiin jatkossakin 36 §:ssä säädetyllä tavalla kuitenkin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja liikenteenohjauspalvelutehtäviä. Momentti sisältäisi jatkossakin viitauksen raideliikennevastuulakiin, jossa säädetään raideliikenteessä aiheutuneiden henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta.

Liikenteenohjaus tapahtuu Liikenneviraston valtion rataverkon haltijana tekemien kapasiteetin jakamista koskevien päätösten ja muun ohjauksen ja valvonnan puitteissa, vaikka Finrail Oy vastaa osaltaan liikenteenohjauksen järjestämisestä tasapuolisesti ja syrjimättömästi kaikille rautatieliikenteen harjoittajille. Liikennevirasto kantaa viime kädessä vastuun myös liikenteenohjauksesta, vaikka se hankkiikin palvelun Finrail Oy:ltä. Voimassa olevan rautatielain 36 §:ää vastaava liikenteenohjausta koskeva säännöstä ei ole tarkoitus tällä esityksellä muuttaa. Ulkoistaessaan liikenteenohjauspalveluita liikenneviraston tulisi noudattaa 36 §:ssä olevaa sääntelyä.

Uusi hallituksen esityksen 19 a § vastaisi rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin 7 c artiklaa. Pykälä mahdollistaisi sen, että rataverkon haltija voisi ulkoistaa myös rataverkon haltijan olennaisia toimintoja, kuten reitin jakamista koskevan päätöksenteon sekä yksittäisten reittien

jakamisen. Rataverkon haltija voisi ulkoistaa myös rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyviä tehtäviä. Kaikkien näiden tehtävien olisi kuitenkin tapahduttava rataverkon haltijan ohjauksessa ja valvonnassa, toiminnan olisi oltava tasapuolista ja syrjimätöntä ja vastuu olisi aina viime kädessä rataverkon haltijalla. Liikennevirasto valtion rataverkon haltijana hankkii jo nykyisin rataverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon liittyvät investointihankkeet ulkopuolisilta yrityksiltä ja hankkeet kilpailutetaan. Liikenneviraston toteuttamat rataverkon kehittämishankkeet taas päätetään vuosittain eduskunnan hyväksymän talousarvion yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön esityksestä, joten hankkeista päätetään poliittisessa ohjauksessa. Näin ollen nyt ehdotettu sääntely ei muuttaisi käytäntöä nykyiseen verrattuna, joten tällä ei olisi merkitystä perustuslain 124 §:n arvioinnin kannalta.

Liikenteen turvallisuusviraston viranomaisvalvonta kohdistuu rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmän pohjalta myös liikenteenohjauspalveluja tarjoavaan yhtiöön tai yhteisöön. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kansallisena turvallisuusviranomaisena esittää turvallisuusjohtamisjärjestelmään muutostarpeita, jos se havaitsee viranomaisvalvonnan yhteydessä puutteita. Myös liikenne- ja viestintäministeriö voi asettaa valtion rataverkon hallinnasta vastaavalle Liikennevirastolle tulosohtauksen puitteissa sekä liikenteenohjauspalvelua tarjoavalle yhtiölle omistajaohjauksen puitteissa näiden toimintaa koskevia tavoitteita. Rataverkon haltijan on yhteistyössä liikenteenohjauspalvelua tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa sovittava siitä, miten liikenteenohjauspalvelut on integroitava osaksi rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Rataverkon haltijan on julkaistava vuosikertomuksessaan rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä I lueteltujen turvallisuusindikaattoreiden mukaiset luvut ja tiedot sekä arvioitava liikenteenohjauspalvelujen järjestämiseen liittyviä riskejä, häiriöitä, poikkeama- ja vaaratilanteita sekä esitettävä näiden osalta kehittämistoimenpiteitä, jotka sen tulisi käydä läpi yhdessä liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yhtiön tai yhteisön kanssa.

### **Perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimuksien turvaaminen**

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 50/2017 vp, s. 3; PeVL 33/2004 vp, s. 7; PeVL 46/2002 vp, s. 10). Lakiin liikenteen palveluista on otettu uusi säännös rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Vastaava säännös on voimassa olevassa alusliikennepalvelulaissa ja rautatielaissa. Lisäksi Liikenteen palveluista annetussa laissa olisi informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin. Sitä vastoin lakiin ei ole otettu viittausta hallinnon yleislakeihin. Lakiin ei ole perustuslain 124 §:n takia välttämättömyyden vuoksi sisällytetty viittausta hallinnon yleislakeihin, sillä hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallinto-tehtäviä (PeVL 50/2017 vp, s. 3; PeVL 42/2005 vp, s. 3).

Viranomaisten kaikkeen toimintaan sovelletaan niin sanottuja hallinnon yleislakeja, joihin kuuluvat hallintolaki (434/2003), kielilaki (423/2003), saamen kielilaki (1086/2003), laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999), henkilötietolaki (523/1999), laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003), hallintolainkäyttölaki (586/1996) ja uhkasakkolaki (1113/1990). Perustettavaksi esitetyn osakeyhtiön olisi noudatettava viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia yhtiön käyttäessä julkista valtaa. Osakeyhtiön on julkisia hallinto-tehtäviä hoitaessaan noudatettava myös, mitä sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa, hallintolaissa, henkilötietolaissa, kielilaissa ja saamen kielilaissa säädetään.

Yhtiön toiminnassa ei tulisi sovellettavaksi uhkasakkolaki, sillä lakia sovelletaan, kun viranomaisen antaman käskyn tai kiellon tehosteeksi asetetaan uhkasakko ja kun se tuomitaan maksettavaksi. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut eivät anna kyseisiä käskyjä tai kielloja nykyiselläänkään, eikä kyseisiä valtuuksia ehdoteta annettavan perustettavalle yhtiöllekään. Hallintolainkäyttölakia sovelletaan lainkäyttöön yleisissä hallintotuomioistuimissa. Lakia sovelletaan myös, kun hallintoasiassa tehtyyn päätökseen haetaan muutosta valittamalla tai ylimääräisellä muutoksenhakukeinolla hallintoviranomaiselta tai muutoksenhakuasioita käsittelemään perustetulta lautakunnalta tai muulta tähän rinnastettavalta erityiseltä viranomaiselta. Myöskään hallintolainkäyttölaki ei tulisi sovellettavaksi yhtiön toiminnassa sillä, yhtiö ei tekisi valituskelpoisia päätöksiä. Kaikki valituskelpoiset päätökset tekisi Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai Rajavartiolaitos, joiden hallintopäätöksistä voisi valittaa hallintolainkäyttölain mukaisesti.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä on myös yksityiselle annetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonta (PeVL 40/2002 vp, s. 4; PeVL 62/2014 vp, s. 3) sekä kelpoisuusehdot (PeVL 40/2002 vp, s. 4). Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyuden avulla (PeVL 26/2017 vp, s. 50; PeVL 24/2001 vp, s. 4). Alusliikennepalvelulaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa olisi säädetty liikenteenohjaajien kelpoisuudesta. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä olisi myös II A osan 1 luvun 3 §:n mukaisilla tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajaan kohdistuvilla vaatimuksilla. Vaatimukset kohdistuisivat ensinnäkin tarjoajan luotettavuuteen, toimintaedellytyksiin sekä henkilöstön osaamiseen. Toiseksi pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta pitää toimintakäsikirjaa. Samankaltaiset vaatimukset löytyvät myös alusliikennepalvelulaista ja rautatielaista.

Yhtiöön kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään liikenteenohjaus- ja hallintapalveluita koskevissa toimialalainsäädännön säännöksissä. Alusliikennepalvelulain 16 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi sitä, että VTS-palveluntarjoaja täyttää sille laissa asetetut velvoitteet, ja että Liikenneviraston tilaamat palvelut täyttävät niille lainsäädännössä asetetut vaatimukset. Esityksen 28 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi alusliikennepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Tämä kattaisi myös palveluntarjoajan lakisääteisten tehtävien valvonnan. Liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo liikenteenpalveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Kyseinen pykälä kattaisi myös palveluntarjoajan lakisääteisten tehtävien valvonnan. Rautatielain 77 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa rautatiejärjestelmän valvonnasta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo muun muassa rautatiejärjestelmän turvallisuusvaatimusten noudattamista ja varautumista poikkeusoloihin sekä häiriötilanteisiin rautatiejärjestelmässä. Lisäksi rautatielain 71 b §:n mukaan rautatiealan sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tehtävänä on myös muun muassa valvoa Rautatielain ja sen nojalla annettujen vaatimusten noudattamista, kilpailutilannetta rautatiemarkkinoilla ja toimia rautatiemarkkinoiden oikaisuvaatimus- ja valitusviranomaisena sekä varmistaa erityisesti, että rataverkon käyttöoikeuden myöntämismenettelyt ja käyttöoikeudesta perityt maksut, rautatiealan toimijoille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä verkkoselostus ovat syrjimättömiä ja vastaavat lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia.



## 4.2 Muu perustuslain kannalta merkityksellinen arviointi

### Henkilötietojen suoja

Henkilötietojen suojasta säädetään perustuslain 10 §:ssä. Lakiin liikenteen palveluihin ehdotetaan II A osaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista. Nämä palvelut perustuvat tiedon hyödyntämiseen. Näiden palveluiden tarjoaminen edellyttää kuitenkin hyvin rajoitettua määrää henkilötietojen käsittelyä. Valtaosa tiedoista on luonteeltaan sellaisia, että ne eivät ole henkilötietoja. Tällaisia ovat esimerkiksi väyliin ja olosuhteisiin liittyvät tiedot. Lisäksi turhan henkilötiedon käsittelyä tulee jo lähtökohtaisesti välttää: Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan b, c ja e alakohdista seuraa vaatimus siitä, että henkilötietojen käsittely on aina oltava käyttötarkoitussidonnaista, henkilötietojen määrä on minimoitava suhteessa käyttötarkoitukseen ja henkilötietoja saa säilyttää vain niin kauan kuin on tarpeen suhteessa käyttötarkoitukseen. Vaikka henkilötietoa sisältyisi käsiteltävään tietoaaineistoon, olisi lähtökohtaisesti kyse sellaisesta henkilötietojen käsittelystä, joka ei edellytä rekisteröidyn tunnistamista (yleisen tietosuojasetuksen 11 artikla). Jatkossa henkilötietojen suoja turvataan pääsääntöisesti EU:n yleisellä tietosuojasetuksella, joten ehdotuksessa annetaan vain välttämättömät säännökset kansallinen liikkumavaran käyttämiseksi (PeVL 2/2018 vp.)

Käytännössä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelussa henkilötietoa voi olla ehdotetussa II A osan 2 luvun 3 §:n 1 momenttiin sisältyvä sijaintitieto. Kyseessä voisi välillinen henkilötieto, sillä luonnollinen henkilö voi olla tunnistettavissa esimerkiksi henkilöauton rekisteritunnuksen kautta. Kyseessä olisi henkilötieto kuitenkin vain hyvin harvoissa tilanteissa, sillä sijaintitiedossa ei lähtökohtaisesti tarvitse olla mukana tällaista liikennevälineen yksilöivää tunnusta, koska sitä ei tarvita palvelun tarjoamiseen. Liikenteen ohjausta varten riittää tieto siitä, että jokin liikenneväline sijaitsee väylästä tietyssä kohtaa ja että se liikkuu tietyllä nopeudella tiettyyn suuntaan. Näin ollen esityksellä ei heikennetä henkilötietojen suoja.

### Omaisuuksien suoja sekä liike- ja ammattisalaisuudet

Lakiin liikenteen palveluihin ehdotetun II A osan 2 luvun 3 §:n mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi pykälässä mainitut tiedot. Vastaavatyypistä sääntelyä on sisältynyt liikenteen palveluista annettua lakia koskeviin aiempiin esityksiin (HE 161/2016 vp ja PeVL 46/2016 vp sekä HE 145/2017 vp ja PeVL 2/2018). Esityksissä näiden velvollisuuksien tarpeellisuus ja suhteellisuus oli perusteltu, eikä perustuslakivaliokunta lausunnoissaan puuttunut ehdotettuun sääntelyyn.

Nyt ehdotettu sääntely kohdistuu tietoon, joka hyödyttää merkittäväällä tavalla koko liikennejärjestelmää. Tietojen luovuttaminen rajapinnan kautta on käytännössä ainoa tehokas tapa jakaa tätä tietoa. Tiedon jakaminen taas on välttämätöntä, jotta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita voidaan tarjota kattavasti ja yhteen toimivasti. Vaikka tiedot annetaan avoimen rajapinnan kautta, pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut tarjotaan oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Tietoja ei siis olisi pakko avata maksutta, paitsi siltä osin kuin tietojen avaaminen perustuu sopimukseen Liikenneviraston tai muun viranomaisen kanssa. Jalostetusta tiedosta voidaan ottaa maksu liiketaloudellisin perustein. Lisäksi pykälässä olisi eroteltu tiedot, jotka on avattava tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluille sekä tiedot, jotka on avattava vapaasti käytettäväksi. Näillä keinoin turvattaisiin se, että puuttuminen omaisuudensuojan piiriin on mahdollisimman vähäistä ja suhteellisuusperiaatteen mukaista.

Lakiin liikenteen palveluihin ehdotetun II A osan 2 luvun 2 §:n mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada salassapitosäännösten tai liike- tai ammattisalaisuuden estämättä tietoja laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Vaikka palveluntarjoajan saamat tiedot voivat kuulua liike- ja ammattisalaisuuden piiriin, eivät ne kuuluisi tämän suojan ydinalueeseen: tiedot olisivat liikenteen tilannekuvan muodostamiseksi tarvittavia tietoja sekä muita liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja, kuten sää- ja olosuhdetietoja, tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkon häiriöistä ja liikennevälineiden sijainnista. Lisäksi tietojen saanti on sidottu välttämättömyyedellytykseen, ja niiden käsittelyä puoltaa tärkeä yleinen etu sujuvan liikenteen varmistamisesta. Lisäksi säädettäisiin, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa antaa salassa pidettäviä tai liike- tai ammattisalaisuuksiksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tietojen on oltava tällöin sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liike- ja ammattisalaisuudet vaarannu. Esimerkiksi liikennevälineiden sijaintitiedoista nykyään saa avoimesta tietoverkosta tietoja alusten, ilma-alusten ja jossain määrin myös junien sijainnista siten, että sijaintitietoon liittyy myös tunnistetietoja. Tunnistetiedon liittäminen sijaintitietoon ei pääosin ole tarpeellista esimerkiksi automaattiliikennettä ajatellen, vaan jatkossa tähän tarkoitukseen tarvitaan ainoastaan tieto siitä, että jokin liikenneväline sijaitsee väylästä tietyssä kohtaa, ja se liikkuu tiettyyn suuntaan tietyllä nopeudella. Näin ollen puuttuminen liike- ja ammattisalaisuuksien suojaan olisi luonteeltaan vähäistä.

### 4.3 Valtuudet

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa. Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkuudesta (PeVL 16/2002 vp, s. 2, PeVL 19/2002 vp s. 5, PeVL1/2004 vp, s. 2 ja PeVL 17/2010 vp, s. 2). Nämä vaatimukset on pyritty ottamaan huomioon lakiehdotuksiin sisältyvissä asetuksenantovaltuutta koskevissa säännöksissä.

Esitys sisältää asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia, jotka on kuvattu edellä luvussa 2, tarkemmat säännökset ja määräykset. Valtaosa asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksista sisältyvät jo voimassa olevaan lainsäädäntöön eikä niitä ehdoteta muutettavan tämän esityksen johdosta. Uusia asetuksenantovaltuuksia ehdotetaan säädettäväksi alusliikennepalvelulain (623/2005) 19 a §:ään, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II A osan 1 luvun 4 §:ään sekä liikenteenpalveluista annetun lain II A osan 2 luvun 5 pykälään.

Alusliikennepalvelulain 19 a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi uusi valtuus antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä. Sama valtuus ehdotetaan säädettäväksi myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II A osan 4 §:ssä. Valtioneuvoston asetuksella annettavat säännökset ja määräykset koskisivat palveluntarjoajan varautumista koskevaa tarkempaa järjestämistä. Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 2 luvun 5 pykälään ehdotetaan myös lisäävän valtuus valtioneuvostolle antaa tarkemmat säännökset valtioneuvos-

ton asetuksella liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien palveluiden, järjestelmien ja tietosisältöjen yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palvelujen kanssa. Ne eivät siten koskisi sillä tavalla yksilöiden oikeuksia tai velvollisuuksia, että niistä olisi säädettävä lailla.

Alusliikennepalvelulain 18 a § ja 20 a § sisältävät Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Liikennevirastolle valtuudet antaa määräyksiä. Alusliikennepalvelulain 20 a §:n määräyksenantovaltuus on voimassa olevaa sääntelyä, eikä sitä ole tarkoitettu muutettavaksi tämän esityksen yhteydessä. Alusliikennepalvelulain 18 a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi uusi valtuus Liikenteen turvallisuusvirastolle antaa määräyksiä koskien pykälässä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden sisältöä.

Liikenteen palveluista annetun lain II A osan 1 luvun 2 §:n 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtäväksi antaa tarkemmat määräykset pykälän 2 momentissa tarkoitettujen toimien suorittamisesta. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin II A osan 1 luvun 5 §:ssä sekä 6 §:ssä tehtäväksi antaa tarkemmat määräykset koskien pykälissä säädettyjä ilmoituksia.

Edellä mainitut määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä määräyksiä ja ne sisältäisivät vähän harkintavaltaa, minkä vuoksi ne voitaisiin antaa määräyksinä asetusten sijaan.

Esityksessä ehdotettavat valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisiä ja tarkkarajaisia, eikä niiden ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä mainitun perusteella voidaan todeta, että lakiehdotuksissa esitetyt säännökset liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen järjestämisestä täyttävät perustuslain vaatimukset, ja että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Lakiehdotuksiin sisältyvien julkisten hallintotehtävien osakeyhtiöön tapahtuvan siirron vuoksi esitetään kuitenkin pyydettyä perustuslakivaliokunnan lausuntoa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Perustettava osakeyhtiö*

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut siirretään perustettavalle osakeyhtiölle. Yhtiön toimialana on meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvän tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiöllä voi olla toimintaa ulkomailla.

Valtio merkitsee osakeyhtiötä perustettaessa kaikki sen osakkeet.

#### 2 §

##### *Luovutusvaltuus*

Valtioneuvosto oikeutetaan luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa oleva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

#### 3 §

##### *Luovutuksen ehdot*

Valtioneuvosto määrää luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Valtioneuvosto määrää myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Valtioneuvosto määrää, mikä osa omaisuudesta luovutetaan osakeyhtiöön osakkeita vastaan.

Valtion laina yhtiölle voi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

#### 4 §

##### *Verotus*

Vastaanottavan yhtiön verotuksessa katsotaan yhtiöittämisen yhteydessä siirrettävän käyttöomaisuuden ja muun omaisuuden verotuksessa vähentämättä olevaksi hankintamenoksi ja pitkävaikutteisten menojen verotuksessa vähentämättä olevaksi määräksi varojen siirtoa edeltävältä viimeksi päättyneeltä tilikaudelta laaditun tilinpäätöksen mukainen omaisuuden ja pitkävaikutteisten menojen kirjanpitoarvo.

Osakeyhtiö ei ole velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 2 §:ssä tarkoitettusta 1 momentin mukaisesti toteutettavasta luovutuksesta perustettavan osakeyhtiön osakkeita vastaan.

## 5 §

### *Vastuu sitoumuksista*

Yhtiö vastaa laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa.

Valtion toissijainen vastuu Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden ottamista lainoista ja sitoumuksista jää voimaan.

## 6 §

### *Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa*

Liikenneviraston osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset ovat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaan omaisuuteen ja liiketoimintaan koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä.

Vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulee hallinto- ja hallintolainkäyttöasioissa Liikenneviraston sijaan ilman eri päätöstä.

## 7 §

### *Henkilöstön asema*

Henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:issä sekä työsuojelulain (55/2001).

## 8 §

### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan            päivänä            kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Valtioneuvosto voi tehdä ennen lain voimaantuloa 1 ja 2 §:ssä tarkoitettuja toimenpiteitä, joihin sovelletaan 3 ja 4 §:ää. Yhtiön yhtiöjärjestys voidaan vahvistaa ja yhtiö voidaan merkitä kaupparekisteriin ennen tämän lain voimaantuloa.

## 2.

# Laki

## aluevalvontalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan aluevalvontalain (755/2000) 24 a–24 c, 26, 30 a, 34 a ja 37 §, sellaisina kuin niistä  
ovat 24 a–24 c, 30 a, 34 a ja 37 § laissa 195/2015, sekä  
lisätään lakiin uusi 30 b §, seuraavasti:

### 24 a §

*Alusliikennepalvelun tarjoajan, nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön tehtävät*

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettu alusliikennepalvelun tarjoaja ja ilmailulaissa tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja sekä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö avustavat aluevalvontaviranomaisia hoitamalla tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan, ei kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää.

### 24 b §

*Auerikkomuksesta ja alueloukkauksesta ilmoittaminen*

Alusliikennepalvelun tarjoajan, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on ilmoitettava sotilas- tai rajavartiolaitosviranomaiselle havaitsemastaan aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka aluerikkomuksen tai alueloukkauksen uhasta sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin keinoin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja alueloukkauksen estämiseksi.

### 24 c §

*Valtion ilma-alueen ja merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaaminen*

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä ilmatilan esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-alueelle.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulain 107 §:ssä.

Liikenneviraston on alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä merialueen esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionalueelle.

### 26 §

*Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen*

Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan kieltää vesiliikenteen sellaisella rajoitetulla Suomen aluevesien osalla, jolla aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden

käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta.

Ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä on kuultava merenkulkuviranomaisia. Puolustusministeriö voi ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelun tarjoajaa. Merenkulkuviranomaiset vastaavat 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedottamisesta asianomaisille ja osallistuvat päätöksen toimeenpanoon.

Alusliikennepalvelun tarjoaja toteuttaa puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten meriliikenteelle määräämät rajoitukset ja valvoo niiden toteuttamista.

### 30 a §

#### *Aluevalvonnan tilannekuva*

Puolustusvoimien tehtävänä on koota aluevalvonnan tilannekuva Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista ja sitä koskevaa päätöksentekoa sekä muiden viranomaisten tukemista varten tarpeellisista aluevalvonnan yhteydessä hankituista tai muilta aluevalvontaviranomaisilta sekä vieraan valtion viranomaisilta ja kansainvälisiltä toimielimiltä saaduista tiedoista. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuva varten saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ja lentoaseman pitäjältä tietoja ilmaliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja. Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on lisäksi oikeus tilannekuva varten saada korvauksetta alusliikennepalvelun tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Tilannekuvatietoihin saa sisältyä henkilötietoja, jos ne liittyvät tässä laissa säädettyihin lupiin tai niitä on tarpeen käsitellä valvottaessa lupaehtojen tai tässä laissa säädettyjen liikkumis- ja muiden toimintarajoitusten noudattamista taikka selvitetäessä epäiltyä aluerikkomusta tai alueloukkausta.

### 30 b §

#### *Tiedon tuottaminen, vaaratilanteiden ennaltaehkäiseminen ja alusliikenteen turvaaminen*

Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee tuottaa tieto Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

### 34 a §

#### *Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa ja merialueella*

Sen lisäksi, mitä ilmailulaissa säädetään ilmatilan käytöstä, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on rajoitettava ilmatilan käyttöä aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava ilmatilan esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan on alusliikennettä ohjaamalla rajoitettava merialueen käyttöä aluevalvontaviranomaisen päätöksen mukaisesti tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava merialueen esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

37 §

*Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten*

Aluevalvontaviranomaisella, alusliikennepalvelun tarjoajalla, ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ja ilmatilan hallintayksiköllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa toisilleen 30 a ja 36 a §:ssä tarkoitettuja tietoja, joita tiedon saaja tarvitsee aluevalvontatehtävässään.

Tiedot saadaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .



### 3.

## Laki

### alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2, 3, 6, 8–11, 14, 16, 17, 17 a, 18, 19, 19 a, 20, 20 a–c, 21, 22, 22 a, 22 d, 22 f, 23–26, 28, 29 ja 33 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 1307/2009, 1237/2011, 225/2012 ja 791/2013, 3 § laeissa 791/2013 ja 1313/2016, 8 § osaksi laissa 1237/2011, 11, 20, 20b, 20 c, 23 ja 25 § laissa 1237/2011, 17–19 § osaksi laissa 1313/2016, 17 a § laissa 511/2015, 20 a, 22 a ja 22 d § laissa 225/2012, 22 f ja 29 § laissa 791/2013, 25 § laissa 1237/2011 sekä 26 ja 28 § osaksi laissa 1307/2009, ja

lisätään lakiin uusi 16 a, 18 a ja 19 a §, seuraavasti:

#### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *alusliikennepalvelulla* (*Vessel Traffic Service, VTS*) alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;
- 2) *toimivaltaisella viranomaisella* Liikenteen turvallisuusvirastoa;
- 3) *alusliikennepalvelun järjestäjällä* Liikennevirastoa;
- 4) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle;
- 5) *VTS-palveluntarjoajalla*; alusliikennepalvelun tarjoajaa;
- 6) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;
- 7) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua;
- 8) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys;
- 9) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;
- 10) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;
- 11) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);
- 12) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;
- 13) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;
- 14) *suojapaikalla* Liikenneviraston merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta;
- 15) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavarankuljetettavaksi meritse;

16) liikenteenharjoittajalla alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

17) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

18) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännösten 17 luvussa, IGC-säännösten 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

19) *ympäristöä pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita;

20) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

21) *ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä* jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

22) *seurantadirektiivillä* alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

23) *meriliikenteen tilastodirektiivillä* tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;

24) *Schengenin rajasäännöstöllä* henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 562/2006;

25) *turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla* eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) *alusjärjestyksiin liittyvillä ilmoituksilla* merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

27) *SafeSeaNet -järjestelmällä* seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

28) *säännöllisellä liikenteellä* sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja.

### 3 §

#### *Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Lakia sovelletaan myös VTS-palveluntarjoajan suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai tässä laissa tarkoitetuissa alusliikennepalveluun osallistumista tai ilmoitusvelvollisuuksia koskevissa säännöksissä toisin säädetä:

1) sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin;

2) kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin;

3) hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

Aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstöön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen.

## 6 §

### *Navigointiapu*

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-palveluntarjoajan havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

VTS-palveluntarjoajan viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista; sekä
- 4) varoituksia tietyille alukselle.

## 8 §

### *Perustamispäätös*

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja VTS-palveluntarjoajan välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä

2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-palveluntarjoaja;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) VTS-palveluntarjoajan henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyydet;
- 6) VTS-palveluntarjoajan toimintatavat ja toiminta-ajat;
- 7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;
- 8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; sekä
- 9) 7 §:ssä tarkoitettut pysyvät liikennejärjestelyt.

Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

## 9 §

### *Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen*

Toimivaltainen viranomainen voi VTS-palveluntarjoajan esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

## 10 §

### *Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen*

Toimivaltaisen viranomaisen on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

Toimivaltainen viranomainen voi antaa 1 momentissa säädetyn tiedotusvelvollisuuden VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi 8 §:ssä tarkoitetussa perustamispäätöksessä.

## 11 §

### *Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus*

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. VTS-palveluntarjoaja tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritusta työpaikkakoulutuksesta.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 14 §

### *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen*

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusida.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

VTS-palveluntarjoajan tulee suorittaa vuosittain pätevyden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 16 §

### *Alusliikennepalvelun ylläpito*

VTS-palveluntarjoajan tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-palveluntarjoajan tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

VTS-palveluntarjoaja voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. VTS-palveluntarjoaja vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä.

VTS-palveluntarjoajan on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radio-liikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

VTS-palveluntarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesiväylillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen.

## 16 a §

### *Meritilannekuva*

VTS-palveluntarjoajan tulee tuottaa Liikenneviraston tilauksesta ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa. Puolustus- ja turvallisuusviranomaiset saavat tilannekuvan käyttöönsä korvauksetta.

## 17 §

### *Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa*

Liikennevirasto voi poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laiturin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

Liikenneviraston on tiedotettava päätöksestään välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voi tehdä tarvittavat toimenpiteet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan on tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

VTS-palveluntarjoaja voi tehdä omasta aloitteestaan 1 momentissa tarkoitetun päätöksen toimintakäsikirjassa olevien Liikenneviraston ennalta hyväksymien ohjeiden perusteella poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle ja Rajavartiolaitokselle päätöksestään. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

## 17 a §

### *Kielto-oikeus*

Liikennevirastolla on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämisestä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen tai varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämisspäätöksen taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää

- 1) alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta;
- 4) jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

Liikenneviraston on välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle 1 momentissa tarkoitettua kiellosta tai rajoituksesta. VTS-palveluntarjoajan tulee antaa Liikenneviraston antamat määräykset alukselle tiedoksi. VTS-palveluntarjoajan tulee ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta, kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdestään satamasta tai ankkuripaikalta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua kiellon tehostamiseksi Liikennevirastolla on oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä.

Liikennevirastolla on oikeus määrätä alus siirrettäväksi, jos se ei noudata 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kielloa tai siirtämiseen on muu aluksesta johtuva meriliikennettä, ympäristöä tai turvallisuutta vaarantava syy taikka toinen viranomainen pyytää siirtämistä. Siirtämisestä aiheutuvista kustannuksista vastaa aluksen omistaja tai laivanisäntä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoministeriölle.

## 18 §

### *VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudet*

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-palveluntarjoajan tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainitussa laissa.

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 18 a §

### *Tietoturvaan liittyvistä häiriöistä ilmoittaminen*

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle käyttämiensä viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 1 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojenluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa tässä pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.

## 19 §

### *VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja*

VTS-palveluntarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Toimintakäsikirjassa on määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenteen turvallisuusviraston ja luotsauslaissa tarkoitettujen luotsausyhtiön kanssa. VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan tulee olla Liikenneviraston hyväksymä.

## 19 a

### *Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin*

Tämän lain 2 §:ssä tarkoitetun VTS-palveluntarjoajan on varauduttava valmiuslaissa (1555/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

VTS-palvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan.

## 20 §

### *Valvonta kansainvälisillä merialueilla*

VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan on toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat VTS-alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikennevirastolle, joka valvoo VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista, havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.

## 20 a §

### *Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä*

Liikenneviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuudirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikennevirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Liikennevirasto voi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Myös VTS-palveluntarjoajan tulee noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

Liikenneviraston on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljettamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenettelyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

## 20 b §

### *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma*

Rajavartiolaitos laatii yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenneviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettusta suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.



## 20 c §

### *Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen*

Rajavartiolaitos päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitetun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilanearvion perusteella. Rajavartiolaitoksen on päätöstä tehdessään kuultava VTS-palveluntarjoajaa.

Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettua päätöksestään VTS-palveluntarjoajalle.

Rajavartiolaitos ilmoittaa Suomen ympäristökeskukselle, Liikennevirastolle ja VTS-palveluntarjoajalle niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt meripelastuslaissa ja pelastuslaissa 379/2011 säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 21 §

### *Alusliikennepalveluun osallistuminen*

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrätyllä tavalla VTS-palveluntarjoajalle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset voivat ilmoittautua VTS-palveluntarjoajalle tämän kanssa erikseen sovittavalla tavalla.

VTS-palveluntarjoaja voi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava tekemästään päätöksestä viipymättä Liikennevirastolle. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

Liikennevirasto voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

## 22 §

### *Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus*

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuteen liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle sekä annettava asiasta Liikennevirastolle erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan 2 momentissa säädetyistä ilmoituksesta Liikennevirastolle.

## 22 a §

### *Aluksen saapumisilmoitus*

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus tulliviranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sekä meriterveysilmoituksen sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

## 22 d §

### *Tilastointia koskevien tietojen antaminen*

Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikennevirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulku-tilastojen laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä. Liikennevirasto voi antaa tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi.

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämässä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikennevirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohtaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjien ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot Liikennevirastolle tai VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikennevirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi, sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

## 22 f §

### *Vapautukset*

Liikennevirasto voi hakemuksesta vapauttaa aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 22 a §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa saapumisilmoitus, 22 b §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa lähtöilmoitus ja 22 c §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapautus on kaikkien

rantavaltioiden hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetyt vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

Liikenneviraston on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät ja peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

Liikenneviraston on pidettävä ajantasaista luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille vapautus on myönnetty. Luettelo ja siihen tehdyt muutokset on toimitettava Euroopan komissiolle.

## 23 §

### *Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen*

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle:

1) kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteen törmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä veteen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajelehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä saamastaan 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksesta Liikennevirastolle ja Rajavartiolaitokselle.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

## 24 §

### *VTS-palveluntarjoajan avustaminen*

Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, ympäristö-, tulli- ja poliisiviranomaiset, pelastuslaitos sekä valtion alusten päälliköt avustavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

## 25 §

### *Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat*

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

## 26 §

### *VTS-pätevyysrekisteri*

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuraamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto pitää henkilörekisteriä (VTS-pätevyysrekisteri).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;
- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, VTS-palveluntarjoajalle ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitetun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan kanssa.

## 28 §

### *Valvonta*

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudattamisen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on Liikenteen turvallisuusviraston ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkominen on selvää ja vakavaa.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava 16 §:n 5 momentissa tarkoitetun riskienhallinnan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

## 29 §

### *Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettua määräystä taikka 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä tai 17 a §:n nojalla annettua kieltoa, 21 §:n 1 momentin säännöksiä taikka laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23

§:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *alusliikennepalvelurikkomuksesta* sakkoon.

29 a §

*Virhemaksu*

Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a tai 22 b §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.

Virhemaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, taikka jota vastaan samasta teosta nostettu syyte on tuomioistuimessa lainvoimaisesti ratkaistu.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

33 §

*Siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat liikenne- ja viestintäministeriön 8 §:n nojalla tekemät alusliikennepalvelun perustamispäätökset jäävät voimaan

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

## 4.

# Laki

## alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 20 §, sellaisena kuin se on laissa 877/2014, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 9 a §, seuraavasti:

### 2 luku

#### Viranomaiset ja niiden tehtävät

##### 9 a §

#### *Alusliikennepalvelun tarjoajan velvollisuus avustaa valvontaviranomaista*

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetulla alusliikennepalvelun tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua valvontaviranomaiselle tarkastustehtävässä.

##### 20 §

#### *Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksentekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen*

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaessa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydyttävä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen ja 9 a §:ssä tarkoitetun alusliikennepalvelun tarjoajan tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn

vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

Tämä laki tulee voimaan            päivänä            kuuta 20 .

## 5.

### **Laki**

#### **laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 32 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 32 § seuraavasti:

#### 32 §

##### *Valvonta*

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, Tullin, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-apusta säädetään rajavartiolaissa.

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettulla alusliikennepalvelun tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain mukaisessa valvontatehtävässä.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .



## 6.

# Laki

## liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 2 §:ään uusi 10 kohta sekä uusi II A osa seuraavasti:

### I OSA

#### Yleistä

##### 1 luku

#### Yleiset säännökset

##### 2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

10) *liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla* tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin.

### II A OSA

#### Liikenteen ohjaus ja hallinta

##### 1 luku

#### Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut

##### 1 §

#### *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestäminen*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita voidaan tarjota valtion maantieverkolla ja kuntien hallinnoimilla kaduilla sekä yksityisteillä. Liikennevirasto vastaa tienpitäjänä hallinnoimansa maantieverkon liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä maantieverkolla harjoitetavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen laadusta ja tasapuolisuudesta. Tienpitäjä voi järjestää jäljempänä 2 §:ssä tarkoitetut tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Muu tie- tai katuverkon haltija voi sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tie- ja katuverkon haltijoiden on sovittava liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä silloin, kun väylät liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään. Liikennevirasto voi yhteistyössä kuntia ja yksityisteitä edustavien toimijoiden kanssa sovittaa yhteen maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita.

## 2 §

### *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluvat tehtävät*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää liikenneväylien liikennetilanteen seuranta (*liikenteen tilannekuva*) sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. Tietojen antaminen voi tapahtua myös jäljempänä 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla avoimen rajapinnan kautta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja hoitaa lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaisesti liikenteen järjestelyä, joka on välttämätöntä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi, enintään yhden vuorokauden ajaksi:

- 1) sulkea tunnelin ja antaa tietoa vaihtoehtoisesta reitistä;
- 2) osoittaa korvaavan reitin tien tai tunnelin ollessa suljettuna, tai kun tie ei muutoin tilapäisesti ole liikennöitävässä kunnossa;
- 3) osoittaa kohtaamispaikan;
- 4) osoittaa ohittamispaikan ja antaa ohittamiskiellon;
- 5) osoittaa pysähtymispaikan tai antaa pysähtymiskiellon;
- 6) jaksottaa liikennettä ajan tai matkan suhteen;
- 7) osoittaa reitin vaarallisia aineita kuljettaville liikennevälineille ja erikoiskuljetuksille;
- 8) tehdä muita välttämättömiä toimenpiteitä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitetusta liikenteen järjestelystä. Määräyksissä on huomioitava eri viranomaisten toimivalta ja yhteistyö, jota liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on niiden kanssa tehtävä toimenpiteitä suorittaessaan. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava tiedot tekemistään 2 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ottaa tarkasteluunsa 2 momentissa tarkoitetun liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan toimenpiteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää toimenpiteen pidentämisestä, jos sen tarve kestää kauemmin kuin yhden vuorokauden.

## 3 §

### *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on oltava luotettava ja sillä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa sekä tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet.

Palveluntarjoajaa ei voida pitää luotettavana, jos tämä on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakieltoon viimeisen viiden vuoden aikana, tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, taikka tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen tai katsoa

osoittavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palveluntarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määräävässä asemassa olevia henkilöitä sekä 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavia henkilöitä.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa. Toimintakäsikirjassa määritellään palveluntarjoajan toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen palvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla henkilöstöllä on tehtävään tarvittava osaaminen ja että se pystyy tieliikenteen turvalliseen ja tehokkaaseen ohjaamiseen.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan tieliikenteen ohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

#### 4 §

##### *Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Tieliikennepalvelun tarjoajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

#### 5 §

##### *Tietoturva*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä liikenteen turvallisuuden kannalta merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista sen järjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä, joka voi aiheuttaa merkittävän vaaran liikenteen turvallisuudelle. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

Jos poikkeamasta ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita, ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava ja säilytettävä tieliikenteen tilannekuva tavalla, joka turvaa tallenteet oikeudettomalta puuttumiselta. Tallenteita on säilytettävä 14 vuorokautta.

## 6 §

### *Poikkeamailmoitukset*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on ilmoitettava havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista onnettomuus- ja vaaratilanteisiin, väylänpitoon, liikenneturvallisuuteen, ympäristönsuojeluun, pelastustoimintaan tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista:

- 1) liikenne-, pelastus-, ympäristö-, aluevalvonta, poliisi- tai tulliviranomaisille, Rajavartiolaitykselle ja Häätäkeskuslaitokselle,
- 2) väyläverkon haltijoille,
- 3) maakunnille,
- 4) satamanpitäjille tai muille terminaaleille,
- 5) tieliikennelain (267/1981) 3 luvussa tarkoitettulle liikenteen ohjaajalle ja 7 luvussa tarkoitettulle liikenteenvalvojalle,
- 6) muille toimijoille, joiden toiminta voi estää vaaran tai vahingon tapahtumisen tai minimoida sen.

Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuille tahoille toimenpiteistä, jotka se tekee 2 §:n 2 momentin nojalla, jos toimenpiteet voivat vaikuttaa 1 momentissa tarkoitettujen toimijain tehtävien hoitamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä ja ilmoitustavasta.

## 7 §

### *Tieliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen*

Hätäkeskuslaitoksen on ilmoitettava tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle ilman aiheutonta viivästystä liikenteen turvallisuutta tai sujuvuutta olennaisesti vaarantavista liikenteen häiriötilanteista. Ilmoittaminen tapahtuu automaattisesti rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

## 8 §

### *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan avustaminen*

Poliisi, pelastuslaitos, Häätäkeskus ja Ilmatieteen laitos avustavat vastikkeetta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.

## 2 luku

### **Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta**

## 1 §

### *Tiedonsaantioikeudet viranomaisilta*

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, viranomaiset voivat salassapitosäännösten estämättä luovuttaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Viranomaisen voi asettaa salassa pidettävän tiedon luovutuksen edellytykseksi tietoturvaluottelu- ja turvallisuusarvioinnin. Salassa pidettäviä tietoja ei saa luovuttaa edelleen, ellei tiedot luovuttanut viranomaisen anna tähän erikseen lupaa.

Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamia tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, jos sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

## 2 §

### *Muu tiedonsaantioikeus*

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada salassapitosäännösten tai liike- tai ammattisalaisuuden estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedonsaantioikeus koskee tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkkojen häiriöistä, liikennevälineiden sijainnista, sää- ja olosuhdetietoja sekä muita liikenteen tilannekuvan muodostamiseen ja liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada tietoja:

1) väyläverkon huolto- ja kunnossapitotoimia sekä rakennustöitä tekeville julkisilta tai yksityisiltä toimijoilta;

2) viestintäverkkojen ylläpitäjiltä viestintäverkon häiriöistä;

3) luotsauspalvelun tarjoajilta ja satamanpitäjiltä;

4) muilta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajilta;

5) junien, alusten ja ilma-alusten omistajilta, liikennöitsijöiltä tai niiden edustajilta;

6) erillisestä pyynnöstä muilta toimijoilta, joiden toiminta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa antaa salassa pidettäviä tai liike- tai ammattisalaisuusiksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tietojen on oltava tällöin sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liike- ja ammattisalaisuudet vaarannu. Edellä sanottu ei kuitenkaan estä tietojen luovuttamista viranomaiselle jäljempänä 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamia tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, jos sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

## 3 §

### *Tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta*

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta kone-luettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat ajantasaiset tiedot 1 luvun 2 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävänsä hoitamiseksi:

1) liikenteen säätiedot ja -ennusteet,

- 2) liikenteen olosuhdetiedot,
- 3) liikennemäärien mittaustiedot,
- 4) sujuvuus- ja matka-aikatiedot,
- 5) häiriö- ja poikkeustilannetiedot,
- 6) tiedot vaihtuvista nopeusrajoituksista sekä muista vaihtuvista liikennesäännöistä,
- 7) tiedot liikennevälineiden sijainnista, jos tiedot ovat olemassa,
- 8) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomainen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmaliikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta kone-luettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat staattiset tiedot:

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot,
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot,
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot,
- 4) muut tilastotiedot.

Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietojen avaaminen perustuu sopimukseen Liikenneviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan periä maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että henkilötietojen suojaa ja liike- tai ammattisalaisuutta ei vaaranneta.

#### 4 §

##### *Tietojen luovuttaminen viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville*

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovutettava viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Lentoliikenteen osalta tietojen luovutuksesta säädetään 3 §:n 2 momentissa mainitussa ilma-liikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa.

#### 5 §

##### *Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen yhteentoimivuus*

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen 1 tai 2 §:n nojalla saama tieto on ilman aiheutonta viivästystä muiden lain mukaan vastaavia palveluita tarjoavien liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien käytössä rajapinnan kautta maksutta, ellei tiedon antanut viranomainen ole kieltänyt tai rajoittanut sen antamista.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien on palveluitaan ja järjestelmiään sekä tietosisältöjään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteentoimivuuden varmistamisesta.

6 §

*Tietojen käyttäminen lisäarvopalveluita tarjottaessa*

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää 1 ja 2 §:n nojalla saamiaan tietoja muita kuin laissa säädettyjä palveluita tarjotessaan, mutta palvelua tarjottaessa ei voida luovuttaa tietoa tässä luvussa säädetyn vastaisesti, eikä salassa pidettävä tieto saa käydä ilmi palvelusta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei myöskään saa hyödyntää 2 §:n nojalla saamaansa salassa pidettävää tietoa tavalla, joka vahingoittaisi tiedon luovuttaneen toimijan liikeloudellisia etuja.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

## 7.

# Laki

## luotsauslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan luotsauslain (940/2003) 2, 4 d ja 18 §,  
sellaisina kuin ne ovat laissa 1312/2016,  
seuraavasti:

### 2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;
- 2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitettulla Saimaan kanavan vuokra-alueella;
- 3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);
- 4) *luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomeren puoleisessa päässä tai väylällä olevaa karttaan merkittyä aluetta, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia;
- 5) yleisellä kulkuväylällä vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n 1 momentin 13 kohdassa tarkoitettua yleistä kulkuväylää
- 6) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa;
- 7) *jäänmurtajalla* alusta, jota käytetään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettun jäänmurtaja-avustuksen antamiseen;
- 8) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin kaup-pamerenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;
- 9) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 10) *automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS)* SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa tarkoitettua alusten automaattista tunnistusjärjestelmää;
- 11) *STCW-yleissopimuksella* merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 12) *laivasimulaattorilla* STCW-yleissopimuksen mukaisesti arvioidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun merenkulkijoiden koulutuksessa käyttämää laivasimulaattoria;
- 13) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 14) *IGC-säännöstöllä* nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstöä;
- 15) *IMDG-säännöstöllä* vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevaa IMO:n säännöstöä;
- 16) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;



17) *nesteytetyllä kaasulla* IGC-säännösten 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja;

18) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z;

19) *vaarallisella kiinteällä irtolastilla* SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia;

20) *INF-lastilla* SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti;

21) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

22) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alatasaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun ylätasaman välillä;

23) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

#### 4 d §

##### *Toimintakäsikirja*

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedoksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivituksen jälkeen.

#### 18 §

##### *Valvonta*

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain muiden kuin 6 §:n säännösten noudattamista.

Alusliikennepalvelun tarjoaja ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin ohjaukskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla alusliikennepalvelun tarjoajalle ajantasaiset tiedot luotsin ohjaukskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa alusliikennepalvelun tarjoajalle myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.

Luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön on toimitettava alusliikennepalvelun tarjoajalle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava alusliikennepalvelun tarjoajalle poikkeamista tai häiriöistä luotsaustoiminnassa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

## 8.

# Laki

## merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §, 2 a luvun 1 ja 3 § sekä 11 luvun 1 ja 2 §,  
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 § osaksi laeissa 998/2014, 473/2016, 275/2017 ja 628/2017 sekä 2 a luvun 1 ja 3 § laissa 275/2017, seuraavasti:

### 1 luku

### Yleiset säännökset

### 2 §

#### Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 3) *SOLAS—yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 4) *AFS—yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;
- 5 a) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;
- 6) *aluevesillä*, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;
- 7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;
- 8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;
- 9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;
- 10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämeren, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisäntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8'P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;
- 11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyyppistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä;

26) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumppaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia (absoluuttinen paine);

31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

34) *käymäläjätevedellä*

a) käymälöistä, pisaareista ja WC-lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkäintilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

35) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

36) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpoltouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

37) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

38) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

39) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön viettäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMB- ja DMC-laatujuen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMX- ja DMA-laatujuen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liit-

teen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoainesten rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

46) kiinnittymisenestojärjestelmällä pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai rasiitusta;

46 b) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biologisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

47) *alusliikennepalvelun tarjoajalla alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa*, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

47 a) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jättemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

## 2 a luku

### Öljylastin siirto aluksesta toiseen

#### 1 §

##### *STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet*

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitettut alueet ja pitää niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

### 3 §

#### *Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-sirrosta*

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

- 1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;
- 2) alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään.

### 11 luku

#### **Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

### 1 §

#### *Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettujen viranomaisten ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

### 2 §

*Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelun tarjoajalle 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

Tämä laki tulee voimaan                      päivänä                      kuuta 20 .



## 9.

# Laki

## meripelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 4, 11 a, 14 ja 24 §, sellaisina kuin ne ovat 4 § laeissa 1660/2009 ja 752/2014, 11 a ja 24 § laissa 1660/2009 ja 14 § osaksi laeissa 597/2005, 1250/2005, 1660/2009, 429/2014, 752/2014, 865/2014 ja xx/2018 (HE 145/2017 vp), seuraavasti:

### 4 §

#### *Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat*

Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettu alueen pelastustoimi, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveysviranomaiset, Tulli ja ympäristöviranomaiset (muu meripelastusviranomainen) ovat Rajavartiolaitoksen ohella velvollisia osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, eikä meripelastustoimen tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

1) hätäkeskuslaitos osallistuu etsintä- ja pelastusyksiköiden sekä meripelastustoimen tehtäviin osallistuvan henkilöstön hälyttämiseen sen mukaan kuin siitä erikseen sovitaan;

2) Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusturvallisuudesta ja sen kehittamisestä sekä antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

3) Ilmatieteen laitos antaa Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta sekä tuottaa Rajavartiolaitokselle meripelastustoimen tarvitsemat sää- ja meripalvelut;

4) Liikennevirasto vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelun järjestämisestä, toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvaavaa alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa;

5) alueen pelastustoimi, poliisi ja Tulli osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa; alueen pelastustoimi osallistuu pelastustoimen erikoiskoulutetun meritoimintaryhmän toimintaan, jos tästä on alueen pelastustoimen ja Rajavartiolaitoksen kesken erikseen sovittu;

6) puolustusvoimat valvoo merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa erityisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa;

7) sosiaali- ja terveysviranomaiset vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä puhelinvälitteisten lääkäripalveluiden tuottamisesta;

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja ja alusliikennepalvelun tarjoaja osallistuu korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa. Yhteistoiminnan tarkemmasta sisällöstä voidaan sopia tarkemmin Rajavartiolaitoksen ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan sekä alusliikennepalvelun tarjoajan välisellä sopimuksella.

Muut kuin edellä tarkoitetut valtion viranomaiset, yhtiöt ja laitokset antavat pyynnöstä korvauksetta Rajavartiolaitoksen ja muun meripelastusviranomaisen käyttöön niille kuuluvaa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa siltä osin kuin se on tarpeen valmiussuunnittelua varten tai vaaratilanteessa.

## 11 a §

### *Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen*

Meripelastusjohtaja voi tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen merialueella ja rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi.

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulla VTS-alueella meripelastusjohtajan 1 momentin nojalla tekemän päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämistä toimeenpantava alusliikenteen osalta alusliikennepalvelun tarjoaja.

Meripelastusjohtaja voi pyytää ilmaliikennepalvelun tarjoajaa toimivaltansa rajoissa kieltämään liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen ilmatilassa ja rajoittamaan sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi.

## 14 §

### *Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta sekä alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta*

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta muulta meripelastusviranomaiselta meripelastustoimen suunnittelussa tarvittavat mainitun viranomaisen toimintavalmiutta ja sijoittautumista koskevat tiedot sekä henkilöstön valmius-, tunnistetiedot ja yhteystiedot. Rajavartiolaitoksella on oikeus saada vastaavat tiedot alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta sekä oikeus luovuttaa tietoja alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalle.

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä korvauksetta tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaaratilanteessa meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän liikenneasioiden rekistereistä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen ajoneuvorekisteristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

2) hätäkeskustietojärjestelmästä, poliisin tehtävailmoitusrekisteri mukaan lukien, hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja, henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja sekä merellä toimivien viranomaisten yksiköiden valmius- ja paikkatiedot;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä sekä Viestintäviraston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

4) kunnan satamalaitokselta aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

5) kalastusviranomaisilta kalastusalueesta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen alusrekistereistä ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

8) alusliikennepalvelun tarjoajan alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ilma-alusliikennettä koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja

9) Viestintävirastolta tietoja radiolaitteen sijainnista sekä radioluparekisteristä radiolaitetta ja sen omistajaa sekä haltijaa koskevia tietoja;

10) Tullin tietojärjestelmistä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja sekä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

11) Väestörekisterikeskukselta väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmen-  
nepalveluista annetun lain (661/2009) 13–17 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

12) poliisin henkilörekistereistä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

13) Liikennevirastolta ajantasaista meritilannekuvaa alusliikenteestä.

Henkilötietojen käsittelystä Rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 3 §:ssä tarkoitetun Rajavartiolaitoksen toiminnallisen tietojärjestelmän tietoja voidaan vaaratilanteessa tarvittaessa käyttää etsintä- ja pelastustoimenpiteiden järjestämiseksi.

## 24 §

### *Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset*

Rajavartiolaitos vastaa 3 §:ssä säädettyjen tehtävien lisäksi meripelastustoimen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteestä. Liikennevirasto järjestää merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivisen ylläpidon itse tai hankkii sen alusliikennepalvelun tarjoajalta.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

## 10.

### Laki

#### pelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan pelastuslain (379/2011) 89 a §, sellaisena kuin se on laissa xx/2018 (HE 18/2018 vp), seuraavasti:

#### 89 a §

##### *Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaantioikeus*

Pelastustoimintaa öljy- ja aluskemikaalivahingoissa johtavalla viranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta pelastustoimintaan osallistuvilta ja siihen virka-apua antavalta viranomaiselta pelastustoiminnan suunnittelussa tarvittavia, tämän viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja ja henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystietoja sekä sellaisia tietoja pelastuslain 91—94 §:ssä tarkoitetuista rekistereistä, jotka ovat välttämättömiä pelastustoiminnan suunnittelussa.

Pelastustoimintaa öljy- ja aluskemikaalivahingoissa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

- 1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;
- 2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 3) kalatalousviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;
- 4) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
- 5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
- 6) alusliikennepalvelun tarjoajan alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja sekä Puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;
- 7) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 8) Rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja; sekä
- 9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Pelastustoimintaa maaöljyvahingoissa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

- 1) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
- 2) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitettu Turvallisuus- ja kemikaaliviraston rekisteristä yrityksen toiminnan laatua sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määrää koskevia tietoja;
- 3) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_  
päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

## 11.

### **Laki**

#### **rautatielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* rautatielakiin (304/2011) uusi 19 a § seuraavasti:

3 luku

#### **Rataverkon hallinnointi**

19 a §

##### *Rataverkon haltijan mahdollisuus ulkoistaa tehtäviään*

Rataverkon haltija voi ulkoistaa tehtäviään ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, kunhan tämä ei ole rautatieyrittäjä tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyrittäjä.

Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.

Rataverkon haltija kantaa kuitenkin aina vastuun myös niistä tehtävistä, jotka se on antanut jonkin ulkopuolisen palvelujen tuottajan hoidettavaksi.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_  
päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 .

## 12.

### **Laki**

#### **turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 § seuraavasti:

#### 16 §

##### *Ilmoitusvelvollisuus*

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitettussa liikenne-  
muodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta,
- 7) oikeushenkilöllä, joka huolehtii liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 1 luvun 2 §:n 10 kohdassa tarkoitettua liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoamisesta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettua aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_ .

Helsingissä 5 päivänä huhtikuuta 2018.

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

2.

## Laki

### aluevalvontalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan aluevalvontalain (755/2000) 24 a–24 c, 26, 30 a, 34 a ja 37 §, sellaisina kuin niistä ovat 24 a–24 c, 30 a, 34 a ja 37 § laissa 195/2015, sekä lisätään lakiin uusi 30 b §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

24 a §

24 a §

*Nimetyin ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön aluevalvontatehtävät*

*Alusliikennepalvelun tarjoajan, nimetyin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön tehtävät*

Ilmailulaissa tarkoitettu ilmaliikennepalvelujen tarjoaja sekä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö avustavat aluevalvontaviranomaisia hoitamalla tässä laissa tarkoitettuja aluevalvontatehtäviä omalla toimialallaan, ei kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää.

*Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettu alusliikennepalvelun tarjoaja ja ilmailulaissa tarkoitettu ilmaliikennepalvelun tarjoaja sekä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö avustavat aluevalvontaviranomaisia hoitamalla tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä omalla toimialallaan, ei kuitenkaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää.*

24 b §

24 b §

*Aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta ilmoittaminen*

*Aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta ilmoittaminen*

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on ilmoitettava sotilas- tai rajavartioviranomaiselle havaitsemastaan aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka aluerikkomuksen tai alueloukkauksen uhasta sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin keinoin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja alueloukkauksen estämiseksi.

*Alusliikennepalvelun tarjoajan, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on ilmoitettava sotilas- tai rajavartioviranomaiselle havaitsemastaan aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka aluerikkomuksen tai alueloukkauksen uhasta sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin keinoin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja alueloukkauksen estämiseksi.*



*Voimassa oleva laki*

24 c §

*Valtion ilma-alueen aluevalvontatehtävän turvaaminen*

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä ilmatilan esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-alukselle.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulain 107 §:ssä.

26 §

*Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen*

Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan kieltää vesiliikenteen sellaisella rajoitetulla Suomen aluevesien osalla, jolla aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta.

Ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä on kuultava merenkulkuviranomaisia.

Merenkulkuviranomaiset vastaavat 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedottamisesta asianomaisille ja osallistuvat päätöksen toimeenpanoon.

*Ehdotus*

24 c §

*Valtion ilma-alueen ja merialueella tapahtuvan aluevalvontatehtävän turvaaminen*

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä ilmatilan esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionilma-alukselle.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulain 107 §:ssä.

*Liikenneviraston on alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana turvattava aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä merialueen esteetön käyttö aluevalvontatehtävää suorittavalle valtionalukselle.*

26 §

*Vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen*

Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan kieltää vesiliikenteen sellaisella rajoitetulla Suomen aluevesien osalla, jolla aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta.

Ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä on kuultava merenkulkuviranomaisia. *Puolustusministeriö voi ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä kuulla alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua alusliikennepalvelun tarjoajaa.* Merenkulkuviranomaiset vastaavat 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tiedottamisesta asianomaisille ja osallistuvat päätöksen toimeenpanoon.

*Alusliikennepalvelun tarjoaja toteuttaa puolustusministeriön tai merenkulkuviranomaisten meriliikenteelle määräämät rajoitukset ja valvoo niiden toteuttamista.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

30 a §

30 a §

*Aluevalvonnan tilannekuva*

*Aluevalvonnan tilannekuva*

Puolustusvoimien tehtävänä on koota aluevalvonnan tilannekuvaa Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista ja sitä koskevaa päätöksentekoa sekä muiden viranomaisten tukemista varten tarpeellisista aluevalvonnan yhteydessä hankituista tai muilta aluevalvontaviranomaisilta sekä vieraan valtion viranomaisilta ja kansainvälisiltä toimielimiltä saaduista tiedoista. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ja lentoaseman pitäjältä tietoja ilmaliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.

Puolustusvoimien tehtävänä on koota aluevalvonnan tilannekuvaa Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista ja sitä koskevaa päätöksentekoa sekä muiden viranomaisten tukemista varten tarpeellisista aluevalvonnan yhteydessä hankituista tai muilta aluevalvontaviranomaisilta sekä vieraan valtion viranomaisilta ja kansainvälisiltä toimielimiltä saaduista tiedoista. Puolustusvoimilla on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada ilmaliikennepalvelun tarjoajalta ja lentoaseman pitäjältä tietoja ilmaliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja. *Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on lisäksi oikeus tilannekuvaa varten saada korvauksetta alusliikennepalvelun tarjoajalta tietoja meriliikenteestä sekä muita aluevalvonnan kannalta merkityksellisiä tietoja.*

Tilannekuvatietoihin saa sisältyä henkilötietoja, jos ne liittyvät tässä laissa säädettyihin lupiin tai niitä on tarpeen käsitellä valvottaessa lupaehtojen tai tässä laissa säädettyjen liikkumis- ja muiden toimintarajoitusten noudattamista taikka selvitetäessä epäiltyä aluerikkomusta tai alueloukkausta.

Tilannekuvatietoihin saa sisältyä henkilötietoja, jos ne liittyvät tässä laissa säädettyihin lupiin tai niitä on tarpeen käsitellä valvottaessa lupaehtojen tai tässä laissa säädettyjen liikkumis- ja muiden toimintarajoitusten noudattamista taikka selvitetäessä epäiltyä aluerikkomusta tai alueloukkausta.

(uusi)

30b §

*Tiedon tuottaminen, vaaratilanteiden ennaltaehkäiseminen ja alusliikenteen turvaaminen*

*Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee tuottaa tieto Suomen alueveillä olevasta ja sinne tulossa olevasta alusliikenteestä, ennaltaehkäistä vaaratilanteita sekä turvata alusliikenteen sujuminen normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.*

*Voimassa oleva laki*

34 a §

*Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa*

Sen lisäksi, mitä ilmailulaissa säädetään ilmatilan käytöstä, ilmaliikennepalvelujen tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on rajoitettava ilmatilan käyttöä aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava ilmatilan esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

37 §

*Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten*

Aluevalvontaviranomaisella, ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla ja ilmatilan hallintayksiköllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa toisilleen 30 a ja 36 a §:ssä tarkoitettuja tietoja, joita tiedon saaja tarvitsee aluevalvontatehtävässään.

Tiedot saadaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla.

*Ehdotus*

34 a §

*Voimakeinojen käytön turvaaminen ilmatilassa ja merialueella*

Sen lisäksi, mitä ilmailulaissa säädetään ilmatilan käytöstä, ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja ilmatilan hallintayksikön on rajoitettava ilmatilan käyttöä aluevalvontaviranomaisen pyynnöstä tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava ilmatilan esteetön käyttö valtionilma-aluksille.

*Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan on alusliikennettä ohjaamalla rajoitettava merialueen käyttöä aluevalvontaviranomaisen päätöksen mukaisesti tämän lain 31–33 §:ssä säädettyjen voimakeinojen käytön turvaamiseksi ja 34 §:ssä säädetyn vihamielisen toiminnan torjumiseksi sekä tässä tarkoituksessa varattava merialueen esteetön käyttö valtionaluksille.*

37 §

*Salassa pidettävien tietojen antaminen aluevalvontatehtävää varten*

Aluevalvontaviranomaisella, alusliikennepalvelun tarjoajalla, ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ja ilmatilan hallintayksiköllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä antaa toisilleen 30 a ja 36 a §:ssä tarkoitettuja tietoja, joita tiedon saaja tarvitsee aluevalvontatehtävässään.

Tiedot saadaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla.

Tämä laki tulee voimaan  
kuuta 20 .

päivänä

### 3.

## Laki

### alusliikennepalvelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2, 3, 6, 8–11, 14, 16, 17, 17 a, 18, 19, 19 a, 20, 20 a–c, 21, 22, 22 a, 22 d, 22 f, 23–26, 28, 29 ja 33 §, sellaisina kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 1307/2009, 1237/2011, 225/2012 ja 791/2013, 3 § laeissa 791/2013 ja 1313/2016, 8 § osaksi laissa 1237/2011, 11, 20, 20b, 20 c, 23 ja 25 § laissa 1237/2011, 17–19 § osaksi laissa 1313/2016, 17 a § laissa 511/2015, 20 a, 22 a ja 22 d § laissa 225/2012, 22 f ja 29 § laissa 791/2013, 25 § laissa 1237/2011 sekä 26 ja 28 § osaksi laissa 1307/2009, ja

lisätään lakiin uusi 16 a, 18 a ja 19 a §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *alusliikennepalvelulla (Vessel Traffic Service, VTS)* alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;
- 2) *toimivaltaisella viranomaisella* liikenne- ja viestintäministeriötä;
- 3) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle;
- 4) *VTS-viranomaisella* Liikennevirastoa;
- 5) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;
- 6) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-viranomainen ylläpitää alusliikennepalvelua;
- 7) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys;
- 8) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *alusliikennepalvelulla (Vessel Traffic Service, VTS)* alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;
- 2) *toimivaltaisella viranomaisella Liikenteen turvallisuusvirastoa*;
- 3) *alusliikennepalvelun järjestäjällä* Liikennevirastoa;
- 4) *perustamispäätöksellä* päätöstä, jolla toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietylle alueelle;
- 5) *VTS-palveluntarjoajalla*; *alusliikennepalvelun tarjoajaa*;
- 6) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;
- 7) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa *VTS-palveluntarjoaja* ylläpitää alusliikennepalvelua;
- 8) *alusliikenneohjaajalla* henkilöä, joka suorittaa VTS-keskuksessa alusliikennepalveluun kuuluvia tehtäviä ja jolla on tehtävään vaadittava pätevyys;
- 9) *VTS-reittisuunnitelmalla* alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön sopimaa aluksen reittiä VTS-alueella;

9) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;

10) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostama järjestelmä, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);

11) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;

12) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;

13) *suojapaikalla* VTS-viranomaisen merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta;

14) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi meritse;

15) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

16) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

17) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

18) *ympäristöä pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita;

19) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

10) *VTS-tilannekuvalla* VTS-keskuksessa ylläpidettävää tilannekuvaa VTS-alueella olevista aluksista ja niiden liikkeistä sekä muista liikenteeseen vaikuttavista seikoista;

11) *reititysjärjestelmällä* yhden tai useamman reitin tai reititustoimenpiteen muodostama järjestelmä, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen voi kuulua reittijakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja reittejä, kierrettäviä ja vältettäviä alueita, rannikkoliikennevyöhykkeitä, liikenneympyröitä, varoalueita ja syvävesireittejä (DW-reittejä);

12) *onnettomuudella* merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;

13) *avun tarpeessa olevalla aluksella* alusta sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle;

14) *suojapaikalla Liikenneviraston* merihädässä olevien alusten vastaanottamista varten osoittamaa satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta;

15) *laivaajalla* sitä, joka luovuttaa tavaran kuljetettavaksi meritse;

16) *liikenteenharjoittajalla* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:ssä määriteltyä laivanisäntää;

17) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;

18) *vaarallisella aineella* IMO:n IMDG-säännöstössä, IBC-säännöstön 17 luvussa, IGC-säännöstön 19 luvussa ja IMSBC-säännöstössä tarkoitettuja vaarallisia aineita;

19) *ympäristöä pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määriteltyjä öljyjä, mainitun yleissopimuksen II liitteessä määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita ja mainitun yleissopimuksen III liitteessä määriteltyjä haitallisia aineita;

20) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

## Voimassa oleva laki

20) ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

21) seurantadirektiivillä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

22) meriliikenteen tilastodirektiivillä tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;

23) Schengenin rajasäännöstöllä henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 562/2006;

24) turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

25) alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) SafeSeaNet -järjestelmällä seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

27) säännöllisellä liikenteellä sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja.

## Ehdotus

21) ilmoitusmuodollisuusdirektiivillä jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/65/EU siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

22) seurantadirektiivillä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

23) meriliikenteen tilastodirektiivillä tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/42/EY;

24) Schengenin rajasäännöstöllä henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 562/2006;

25) turvatoimiin liittyvillä ilmoituksilla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

26) alusjätteisiin liittyvillä ilmoituksilla merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitettuja aluksen ilmoituksia;

27) SafeSeaNet -järjestelmällä seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, joka koostuu komission hallinnoimasta keskusjärjestelmästä ja jäsenvaltioiden kansallisista järjestelmistä;

28) säännöllisellä liikenteellä sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja.

## 3 §

## 3 §

## Soveltamisala

## Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Lakia sovelletaan myös VTS-viranomaisen suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai tässä laissa tarkoitetuissa alusliikennepalveluun osallistumista tai ilmoitusvelvollisuuksia koskevissa säännöksissä toisin säädetä:

1) sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin;

2) kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin;

3) hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

Aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstöön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen.

## 6 §

## Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-viranomaisen havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa.

Tätä lakia sovelletaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa.

Lakia sovelletaan myös *VTS-palveluntarjoajan* suorittamaan, Suomen vesialueen ulkopuolelle perustettujen alusten pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien ja reititysjärjestelmien noudattamisen valvontaan.

Lakia sovelletaan merenkulun tiedonhallintaan ja ilmoitusvelvollisuuksiin, jotka koskevat Suomen satamissa käyviä meriliikenteessä olevia aluksia.

Lakia ei kuitenkaan sovelleta, ellei tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säännöksissä tai määräyksissä tai tässä laissa tarkoitetuissa alusliikennepalveluun osallistumista tai ilmoitusvelvollisuuksia koskevissa säännöksissä toisin säädetä:

1) sota-aluksiin, puolustusvoimien aluksiin, Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin;

2) kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiin huvialuksiin;

3) hinaajiin silloin, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä.

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään alusliikennepalvelun ylläpitämisestä, satama-alueella alusliikenteen valvontaa ja ohjausta saavat harjoittaa myös satamanpitäjät.

Aluksen turvatoimiin, alusjätteisiin, luotsaukseen, tullaukseen ja Schengenin rajasäännöstöön liittyvistä ilmoituksista säädetään erikseen.

## 6 §

## Navigointiapu

Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai *VTS-palveluntarjoajan* havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa meren-

### *Voimassa oleva laki*

Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

VTS-viranomaisen viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista; sekä
- 4) varoituksia tietyille alukselle.

### 8 §

#### *Perustamispäätös*

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä

2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä VTS-viranomainen;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) VTS-viranomaisen henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyyydet;

### *Ehdotus*

kulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Navigointiapu on vain päämäärähakuista ja ohjeellista.

*VTS-palveluntarjoajan* viestissä alukselle tulee ilmetä aluksen nimi, milloin navigointiapu alkaa ja loppuu sekä havaintoväline, johon navigointiapu perustuu. Lisäksi alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpidon menettelytavoista sekä aluksen VTS-reittisuunnitelmasta VTS-alueella.

Navigointiapuna voidaan antaa:

- 1) tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta;
- 2) tietoja aluksen sijainnista väylälinjan tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käännoispisteen suhteen;
- 3) tietoja aluksen läheisyydessä olevien muiden alusten sijainnista, tunnistetiedoista ja aikeista; sekä
- 4) varoituksia tietyille alukselle.

### 8 §

#### *Perustamispäätös*

Toimivaltainen viranomainen perustaa alusliikennepalvelun tietyille alueelle. Ennen alusliikennepalvelun perustamista toimivaltaisen viranomaisen on selvitettävä sen tarpeellisuus. Tässä tarkoituksessa on selvitettävä:

1) alusliikennepalvelun turvallisuutta ja tehokkuutta edistävät vaikutukset sekä viranomaisten ja *VTS-palveluntarjoajan* välinen yhteistyö ja muut alusliikenteeseen liittyvät palvelut alueella; sekä

2) alueella olevat reititysjärjestelmät, nopeusrajoitukset ja muut liikennettä ohjaavat tai rajoittavat seikat.

Perustamispäätöksessä on vahvistettava:

- 1) alusliikennepalvelua ylläpitävä *VTS-palveluntarjoaja*;
- 2) yhteistoimintasopimus, jos alusliikennepalvelua ylläpidetään 16 §:n mukaisesti yhteistyössä muun viranomaisen tai satamanpitäjän kanssa;
- 3) annettavat alusliikennepalvelut ja missä laajuudessa niitä annetaan;
- 4) VTS-alue sekä pakolliset ilmoittautumispisteet ja reitit;
- 5) *VTS-palveluntarjoajan* henkilöstön vähimmäislukumäärä ja pätevyyydet;



*Voimassa oleva laki*

- 6) VTS-viranomaisen toimintatavat ja toiminta-ajat;  
7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät; sekä  
8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat.

Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

9 §

*Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen*

Toimivaltainen viranomainen voi VTS-viranomaisen esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

10 §

*Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen*

VTS-viranomaisen on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

11 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus*

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

*Ehdotus*

- 6) *VTS-palveluntarjoajan* toimintatavat ja toiminta-ajat;  
7) VTS-keskuksen sijainti sekä VTS-keskuksen ja VTS-alueen tekniset järjestelmät;  
8) alusliikennepalvelun edellyttämät alusten ilmoittautumista koskevat tarkemmat määräykset ja käytettävät radiokanavat; sekä  
9) 7 §:ssä tarkoitetut pysyvät liikennejärjestelyt.

Toimivaltainen viranomainen voi vahvistaa VTS-alueen sektoreille ja osa-alueille eri alusliikennepalveluja.

9 §

*Perustamispäätöksen muuttaminen tai peruuttaminen*

Toimivaltainen viranomainen voi *VTS-palveluntarjoajan* esityksestä muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen.

Toimivaltainen viranomainen voi lisäksi muuttaa perustamispäätöstä tai peruuttaa sen, jos alusliikennepalvelua ei ylläpidetä perustamispäätöksen mukaisesti.

10 §

*Perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai peruuttamisesta tiedottaminen*

*Toimivaltaisen viranomaisen* on tiedotettava kansallisissa ja kansainvälisissä VTS-julkaisuissa alusliikennepalvelun perustamispäätöksestä, sen muuttamisesta tai sen peruuttamisesta.

*Toimivaltainen viranomainen voi antaa 1 momentissa säädetyt tiedotusvelvollisuuden VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi 8 §:ssä tarkoitetussa perustamispäätöksessä.*

11 §

*Alusliikenneohjaajan pätevyys ja työpaikkakoulutus*

Alusliikenneohjaajalla tulee olla sellainen pätevyys, että hän pystyy alusliikennepalvelun turvalliseen ja tehokkaaseen hoitamiseen.

## *Voimassa oleva laki*

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. VTS-viranomainen tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta.

VTS-viranomaisella on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

### 14 §

#### *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen*

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusida.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

VTS-viranomaisen tulee suorittaa vuosittain pätevyuden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyuden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## *Ehdotus*

Alusliikenneohjaajana saa toimia henkilö, jolla on voimassa oleva Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä alusliikenneohjaajan pätevyystodistus ja joka on suorittanut alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen. *VTS-palveluntarjoaja* tekee pätevyystodistukseen merkinnän suoritetusta työpaikkakoulutuksesta.

*VTS-palveluntarjoajalla* on oltava työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

Alusliikenneohjaajan työpaikkakoulutuksen ylläpitoa ja kehittämistä varten laaditusta laatujärjestelmästä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

### 14 §

#### *Alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen voimassaolo ja uusiminen*

Alusliikenneohjaajan pätevyystodistus myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uusida.

Pätevyystodistuksen uusimisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa säilyttäneensä ammattitaitonsa ja että hän on suorittanut hyväksytysti alusliikenneohjaajan ammatillisen täydennyskoulutuksen.

*VTS-palveluntarjoajan* tulee suorittaa vuosittain pätevyuden ja osaamisen arviointia ja tehdä siitä merkintä pätevyystodistukseen. Jos henkilö on yhtäjaksoisesti poissa yli 12 kuukautta työstä, johon hän on saanut kelpuutusmerkinnän, tulee hänen ennen työn uudelleen aloittamista suorittaa hyväksytysti työpaikkakoulutusjakso.

Pätevyystodistuksen uusimiseen liittyvästä pätevyuden ja osaamisen arvioinnista, työpaikkakoulutuksesta sekä ammatillisesta täydennyskoulutuksesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 16 §

## 16 §

*Alusliikennepalvelun ylläpito**Alusliikennepalvelun ylläpito*

VTS-viranomaisen tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. VTS-viranomaisen tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

VTS-viranomainen voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä muiden viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. VTS-viranomainen vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikos oikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

VTS-viranomaisen on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

*VTS-palveluntarjoajan* tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen mukaisesti sekä valvoa ja ohjata alusliikennettä VTS-keskuksessa ylläpidettävän tilannekuvan perusteella. *VTS-palveluntarjoajan* tulee varmistua VTS-alueensa palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen.

*VTS-palveluntarjoaja* voi yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä viranomaisten tai satamanpitäjien kanssa. *VTS-palveluntarjoaja* vastaa siinäkin tapauksessa alusliikennepalvelun ylläpitämisestä.

Alusliikenneohjaajaan sovelletaan rikos oikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä *hänen suorittaessaan lain nojalla hänelle säädettyjä tehtäviä.*

*VTS-palveluntarjoajan* on tallennettava VTS-alueen tilannekuva ja siihen liittyvä VHF-radioliikenne. Tallenteita on säilytettävä 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuudesta on voimassa, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

*VTS-palveluntarjoajan on huolehdittava käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.*

*Liikennevirasto vastaa liikenteenohjauspalvelujen järjestämisestä hallinnoimillaan vesivälillä ottaen huomioon toimivaltaisen viranomaisen 8 §:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen.*

(uusi)

16 a §

*Meritilannekuva*

*VTS-palveluntarjoajan tulee tuottaa Liikenneviraston tilauksesta ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa. Puolustus- ja turvallisuusviranomaiset saavat tilannekuvan käyttöönsä korvauksetta.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

17 §

17 §

*Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityis-tilanteissa*

*Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityis-tilanteissa*

VTS-viranomainen voi tarvittaessa poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi tilapäisesti määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

Toimenpiteistä on tiedotettava välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.

*Liikennevirasto* voi poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi määrätä:

- 1) vesialueen, väylän tai väylän osan suljettavaksi tai avattavaksi;
- 2) aluksia ankkurointipaikalle tai takaisin laituriin; sekä
- 3) nopeusrajoituksia vesialueella tai väylällä.

*Liikenneviraston on tiedotettava päätöksensä välittömästi VTS-palveluntarjoajalle, jotta se voi tehdä tarvittavat toimenpiteet päätöksen täytäntöön panemiseksi. VTS-palveluntarjoajan on tiedotettava toimenpiteistä välittömästi VTS-alueella oleville tai sinne matkalla oleville aluksille sekä asianomaiselle satamanpitäjälle.*

*VTS-palveluntarjoaja voi tehdä omasta aloitteestaan 1 momentissa tarkoitetun päätöksen toimintakäsikirjassa olevien Liikenneviraston ennalta hyväksymien ohjeiden perusteella poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden vuoksi, VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen taikka meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on välittömästi ilmoitettava Liikennevirastolle ja Rajavartiolaitokselle päätöksensä. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.*

17 a §

17 a §

*VTS-viranomaisen kielto-oikeus*

**Kielto-oikeus**

VTS-viranomaisella on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toi-

*Liikennevirastolla on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 29 artiklan nojalla annettujen päätösten, Euroopan unionin toi-*

## *Voimassa oleva laki*

minnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämistä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen tai varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämissäätöksen taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää:

- 1) alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta.

Toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoasiainministeriölle.

## *Ehdotus*

minnasta tehdyn sopimuksen 215 artiklan nojalla annettujen asetusten, eräiden Suomelle Yhdistyneiden Kansakuntien ja Euroopan unionin jäsenenä kuuluvien velvoitusten täyttämistä annetun lain (659/1967) nojalla annetun asetuksen tai varojen jäädyttämisestä terrorismin torjumiseksi annetun lain (325/2013) nojalla tehdyn jäädyttämissäätöksen taikka viranomaisen määräämän aluksen kulkua koskevan rajoitteen toimeenpanemiseksi oikeus kieltää

- 1) alusta saapumasta VTS-alueelle tai poistumasta VTS-alueelta;
- 2) tulemasta satamaan tai ankkuroimasta;
- 3) lähtemästä satamasta tai ankkuripaikalta;
- 4) jäämästä VTS-alueelle, satamaan tai ankkuripaikalle.

*Liikenneviraston on välittömästi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle 1 momentissa tarkoitettua kiellosta tai rajoituksesta. VTS-palveluntarjoajan tulee antaa Liikenneviraston antamat määräykset alukselle tiedoksi. VTS-palveluntarjoajan tulee ilmoittaa alukselle siihen kohdistuvista toimista mahdollisimman pian saatuaan tiedon Liikennevirastolta, kuitenkin viimeistään silloin, kun alus tekee ilmoituksen aikomuksestaan saapua VTS-alueelle tai poistua VTS-alueelta, ilmoituksen tulostaan satamaan tai aikeistaan ankkuroida tai ilmoituksen lähdestään satamasta tai ankkuripaikalta.*

*Edellä 1 momentissa tarkoitettun kiellon tehostamiseksi Liikennevirastolla on oikeus antaa luotsaus- tai jäänmurtopalveluja tuottavalle yritykselle määräyksiä.*

*Liikennevirastolla on oikeus määrätä alus siirrettäväksi, jos se ei noudata 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettua kieltoa tai siirtämiseen on muu aluksesta johtuva meriliikennettä, ympäristöä tai turvallisuutta vaarantava syy taikka toinen viranomainen pyytää siirtämistä. Siirtämisestä aiheutuvista kustannuksista vastaa aluksen omistaja tai laivanisäntä.*

*Edellä 1 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä on tiedotettava tarpeen mukaan välittömästi 24 §:ssä mainituille virka-apuviranomaisille sekä ulkoasiainministeriölle.*

## 18 §

*VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuudet*

VTS-viranomaisen on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-viranomaisen tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-viranomaisen velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainituissa laissa.

VTS-viranomaisen ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(uusi)

## 18 §

*VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudet*

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava asianomaisille merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, -, poliisi- tai tulliviranomaisille sekä asianomaisille satamanpitäjille havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista tiettyä alusta koskevista aluksen tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista.

VTS-palveluntarjoajan tulee toimittaa aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille olennaiset tiedot sellaisista aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle.

VTS-palveluntarjoajan velvollisuudesta vastaanottaa alusten luotsinkäyttöä koskevat ilmoitukset ja ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle luotsauslain (940/2003) noudattamiseen liittyvistä havainnoistaan säädetään mainituissa laissa.

VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

## 18 a §

*Tietoturvaan liittyvistä häiriöistä ilmoittaminen*

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle käyttämiinsä viestintäverkkoihin tai tietojärjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä.

Jos häiriöstä ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita ja

*ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin 1 momentissa tarkoitettu häiriö on merkittävä, sekä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.*

*Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojenluovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa tässä pykälässä säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Viestintävirastolle, jos se on välttämätöntä tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.*

19 §

*VTS-viranomaisen toimintakäsikirja*

VTS-viranomaisen on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirjassa on määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenteen turvallisuusviraston ja luotsauslaissa tarkoitetun luotsausyhtiön kanssa.

(uusi)

19 §

*VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirja*

*VTS-palveluntarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on määritelty VTS-keskuksen toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.*

*Toimintakäsikirjassa on määriteltävä luotsauslaissa säädettyjä velvoitteita koskevat menettelytavat, ilmoituskäytännöt ja yhteistyö Liikenteen turvallisuusviraston ja luotsauslaissa tarkoitetun luotsausyhtiön kanssa. VTS-palveluntarjoajan toimintakäsikirjan tulee olla Liikenneviraston hyväksymä.*

19 a

*Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin*

*Tämän lain 2 §:ssä tarkoitetun VTS-palveluntarjoajan on varauduttava valmiuslaissa (1555/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.*

*VTS-palvelun tarjoajan on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.*

*Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että tätä pykälää ja sen nojalla annettuja säännöksiä noudatetaan.*

20 §

*Valvonta kansainvälisillä merialueilla*

VTS-viranomaisen on valvottava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista.

20 §

*Valvonta kansainvälisillä merialueilla*

*VTS-palveluntarjoajan on seurattava VTS-alueeseensa liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista. VTS-palveluntarjoajan on toteuttava asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka saapuvat VTS-alueelle noudattavat edellä mainittuja järjestelmiä.*

*VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikennevirastolle, joka valvoo VTS-alueeseen liittyvillä kansainvälisillä merialueilla olevien reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista, havaitsemistaan reititysjärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista koskevista poikkeamista.*

20 a §

*Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä*

VTS-viranomaisen on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. VTS-viranomainen noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa,

20 a §

*Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä*

*Liikenneviraston on perustettava ja ylläpidettävä kansallinen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä ilmoitusmuodollisuusdirektiivissä ja seurantadirektiivissä mainittujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi. Liikennevirasto noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallin-*



## *Voimassa oleva laki*

käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

VTS-viranomaisen on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljetamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenetlyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

### 20 b §

*Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma*

VTS-viranomainen laatii yhteistyössä rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin.

## *Ehdotus*

noinnissa, arkkitehtuurista, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.

*Liikennevirasto voi järjestää kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidon, toteuttamisen ja operatiivisen käytön itse tai hankkia sen VTS-palveluntarjoajalta. Myös VTS-palveluntarjoajan tulee noudattaa tiedonhallintajärjestelmän kehittämisessä, hallinnoinnissa, arkkitehtuurissa, ylläpidossa, käyttöoikeuksissa, turvallisuudessa ja tietojen vaihdossa seurantadirektiivin ja sen liitteen III säännöksiä.*

Tiedonhallintajärjestelmän on oltava sellainen, että se voidaan liittää Euroopan unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään (SafeSeaNet-keskusjärjestelmä). Tiedot on voitava lähettää ja vastaanottaa sähköisesti.

*Liikenneviraston on tiedonhallintajärjestelmän avulla voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion asianomaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta sekä sen kuljetamista lasteista ja vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.*

Liikennevirasto antaa tarkempia määräyksiä tiedonhallintajärjestelmän ilmoitusmenetlyistä, rakenteesta, sisällöstä, käyttöoikeuksista, tietojen jakelusta viranomaisille ja tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden sekä SafeSeaNet-keskusjärjestelmän kanssa.

### 20 b §

*Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeva suunnitelma*

*Rajavartiolaitos laatii yhteistyössä VTS-palveluntarjoajan, Liikenneviraston, Suomen ympäristökeskuksen ja muiden meripelastuslain (1145/2001) 4 §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa apua tarvitsevien alusten suojapaikkojen ohjeita sekä merenkulun avustuspalveluja koskevien Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöslauselmien perusteella suunnitelman, jonka avulla varaudutaan avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen ja pelastamiseen sekä ihmishenkeen ja turvallisuuteen kohdistuviin uhkatilanteisiin.*

*Voimassa oleva laki*

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §

*Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen*

VTS-viranomainen päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella.

Rajavartiolaitos ja Suomen ympäristökeskus ilmoittavat VTS-viranomaiselle niistä toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet meripelastuslaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (1673/2009) säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

*Alusliikennepalveluun osallistuminen*

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrätyllä tavalla VTS-viranomaiselle, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alukset voivat ilmoittautua VTS-viranomaiselle tämän kanssa erikseen sovittavalla tavalla.

*Ehdotus*

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelmasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

20 c §

*Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottaminen*

*Rajavartiolaitos* päättää yhteistyössä 20 b §:ssä tarkoitettujen viranomaisten kanssa aluksen suojapaikkaan ohjaamisesta mainitussa pykälässä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. *Rajavartiolaitoksen on päätöstä tehdessään kuultava VTS-palveluntarjoajaa.*

*Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettu päätöksestään VTS-palveluntarjoajalle.*

Rajavartiolaitos ilmoittaa *Suomen ympäristökeskukselle Liikennevirastolle ja VTS-palveluntarjoajalle* niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt meripelastuslaissa ja pelastuslaissa 379/2011 säädetyllä tavalla avun tarpeessa olevien alusten ja ihmishenkien pelastamiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi.

Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta suojapaikkaan ja viranomaisten yhteistyöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

21 §

*Alusliikennepalveluun osallistuminen*

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä määrätyllä tavalla *VTS-palveluntarjoajalle*, kuuntelemalla VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia sekä noudattamalla VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia säännöksiä ja perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset voivat ilmoittautua *VTS-palveluntarjoajalle* tämän kanssa erikseen sovittavalla tavalla.

## *Voimassa oleva laki*

VTS-viranomainen voi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuusyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun.

VTS-viranomainen voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).

### 22 §

#### *Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus*

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuden liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi VTS-viranomaiselle sekä annettava asiasta VTS-viranomaisen pyynnöstä erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

### 22 a §

#### *Aluksen saapumisilmoitus*

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus tullivi-

## *Ehdotus*

*VTS-palveluntarjoaja voi yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuusyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun enintään yhden vuorokauden ajaksi. VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava tekevästään päätöksestä viipymättä Liikennevirastolle. Liikenneviraston on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.*

*Liikennevirasto voi yksittäistapauksissa, jos ilmoittautuminen on ilmeisen turhaa tai kohtuuttoman hankalaa, vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta edellyttäen, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja että aluksella on toimiva ja käytössä oleva automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS).*

### 22 §

#### *Aluksen päällikön vastuu ja ilmoitusvelvollisuus*

Päällikkö vastaa aluksen ohjailusta aluksen osallistuessa alusliikennepalveluun.

Jos aluksen päällikkö aluksen turvallisuuden liittyvästä pakottavasta syystä ei pysty osallistumaan alusliikennepalveluun 21 §:ssä säädetyllä tavalla tai ei pysty noudattamaan alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi 17 §:n nojalla annettuja määräyksiä, hänen on ilmoitettava tästä välittömästi *VTS-palveluntarjoajalle* sekä annettava asiasta *Liikennevirastolle* erillinen kirjallinen selvitys.

Aluksen päällikön on ilmoitettava 17 §:n mukaisista alusta koskevista oleellisista toimenpiteistä laivanisännälle.

*VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi saamastaan 2 momentissa säädetyistä ilmoituksesta Liikennevirastolle.*

### 22 a §

#### *Aluksen saapumisilmoitus*

Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on annettava aluksen saapumisilmoitus tullivi-

## *Voimassa oleva laki*

ranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

*Aluksen turvatoimiin liittyvistä ilmoituksista säädetään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa, aluksesta valvontaviranomaiselle sähköisesti tehtävästä ennakoilmoituksesta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa, alusjätteisiin liittyvistä ilmoituksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja Schengenin rajasäännöstöön liittyvistä ilmoituksista henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetussa laissa (579/2005). Tullilaukseen liittyvistä ilmoituksista säädetään yhteisön tullikoodeksista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92 ja yhteisön tullikoodeksista (uudistettu tullikoodeksi) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 450/2008.*

## *Ehdotus*

ranomaiselle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun sähköistä tiedonhallintajärjestelmää käyttämällä. Ilmoitus on tehtävä vähintään 24 tuntia ennen saapumista tai viimeistään silloin, kun alus lähtee satamasta kohti Suomen satamaa. Jos kohde selviää vasta matkan aikana, ilmoitus on tehtävä viimeistään silloin, kun kohde on selvillä. Tämän lisäksi aluksesta on sen saavuttua perille annettava lopullista saapumisaikaa koskeva ilmoitus.

Saapumisilmoituksen tulee sisältää ilmoitusmuodollisuusdirektiivin liitteen A-kohdan mukaiset tiedot. Tämän lisäksi tulliviranomainen voi vaatia saapumisilmoituksessa mainitun direktiivin liitteen B osan 1–6 kohdissa tarkoitettujen FAL-lomakkeiden *sekä meriterveysilmoituksen* sisältämät tiedot, jos ne ovat tarpeen kansallisen sisäisen järjestyksen ja turvallisuuden varmistamiseksi tai tullilainsäädännön, verolainsäädännön, maahanmuuttolainsäädännön, ympäristölainsäädännön taikka terveyttä koskevan lainsäädännön täytäntöön panemiseksi.

Tulliviranomainen varmistaa, että aluksen saapumisesta annetut tiedot ovat vaatimusten mukaiset.

(kumotaan)

*Voimassa oleva laki*

22 d §

*Tilastointia koskevien tietojen antaminen*

Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikennevirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulkutilastojen laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämässä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikennevirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohdaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjiä ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot Liikennevirastolle sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

22 f §

*Vapautukset*

VTS-viranomainen voi hakemuksesta vapauttaa aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 22 a §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa saapumisilmoitus, 22 b §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa lähtöilmoitus ja 22 c §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapautus on kaikkien rantavaltioiden

*Ehdotus*

22 d §

*Tilastointia koskevien tietojen antaminen*

Liikennevirasto laatii tilastoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä.

Liikennevirasto kerää suunnittelu- ja valvontatehtäviään sekä merenkulkutilastojen laatimista varten tietoja alusten liikennöinnistä Suomen satamissa sekä aluksissa kuljetettavista matkustaja- ja tavaramääristä. *Liikennevirasto voi antaa tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi.*

Meriliikenteen tietojen keräämisessä, tilastojen laatimisessa ja tiedonkeruun tulosten lähettämässä noudatetaan meriliikenteen tilastodirektiiviä. Liikennevirasto lähettää tiedonkeruun tulokset Euroopan komissiolle.

Aluksen omistajien tai heidän edustajiensa ja satamien on annettava Liikennevirastolle tiedot matkustaja- ja tavaramääristä aluskohdaisesti ja tavararyhmittäin sekä ilmoitettava tyhjiä ja täysien kuljetusyksiköiden määrät.

Meriliikenteessä olevien alusten omistajien tai heidän edustajiensa tulee toimittaa tiedot Liikennevirastolle *tai VTS-palveluntarjoajalle, jos Liikennevirasto on antanut tietojen keräämisen VTS-palveluntarjoajan tehtäväksi*, sähköisesti 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä järjestelmää käyttäen.

22 f §

*Vapautukset*

*Liikennevirasto voi hakemuksesta vapauttaa aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 22 a §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa saapumisilmoitus, 22 b §:n 1 momentissa säädetystä velvollisuudesta antaa lähtöilmoitus ja 22 c §:ssä säädettyistä ilmoitusvelvollisuuksista Suomen sisäisessä tai Suomen ja toisen valtion satamien välisessä säännöllisessä liikenteessä matkoilla, joiden kesto on enintään 12 tuntia. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että vapautus ei vaaranna merenkulun turvallisuutta, vapau-*

## *Voimassa oleva laki*

hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetty vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

VTS-viranomaisen on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät ja peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

VTS-viranomaisen on pidettävä ajantasaista luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille vapautus on myönnetty. Luettelo ja siihen tehdyt muutokset on toimitettava Euroopan komissiolle.

### 23 §

#### *Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen*

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava VTS-viranomaiselle:

1) kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä veteen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajalehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle.

## *Ehdotus*

tus on kaikkien rantavaltioiden hyväksyttävissä ja muut seurantadirektiivissä säädetty vapautuksen myöntämisen edellytykset täyttyvät.

*Liikenneviraston* on säännöllisesti tarkistettava, että vapautuksen ehdot täyttyvät ja peruutettava vapautus, jos vapautuksen saanut ei täytä ehtoja.

*Liikenneviraston* on pidettävä ajantasaista luetteloa yhtiöistä ja aluksista, joille vapautus on myönnetty. Luettelo ja siihen tehdyt muutokset on toimitettava Euroopan komissiolle.

### 23 §

#### *Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen*

Aluksen päällikön on Suomen vesialueella ilmoitettava *VTS-palveluntarjoajalle*:

1) kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;

2) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista aluksen kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;

3) kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien aineiden pääsystä veteen tai tällaisen päästön uhasta; sekä

4) kaikista merellä ajalehtivista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

Suomen vesialueen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion asianomaiselle viranomaiselle.

*VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava viipymättä saamastaan 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksesta Liikennevirastolle ja Rajavartiolaitokselle.*

*Voimassa oleva laki*

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

24 §

*Virka-apu*

VTS-viranomaisella on oikeus saada puolustusvoimilta, rajavartiolaitokselta, ympäristö-, tulli- ja poliisiviranomaisilta, pelastuslaitoksilta ja valtion alusten päälliköiltä virka-apua.

25 §

*Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat*

VTS-viranomaisella on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.

VTS-viranomaisella on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.

26 §

*VTS-pätevyysrekisteri*

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuramiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto pitää henkilörekisteriä (VTS-pätevyysrekisteri).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan

*Ehdotus*

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

24 §

***VTS-palveluntarjoajan avustaminen***

*Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, ympäristö-, tulli- ja poliisiviranomaiset, pelastuslaitos sekä valtion alusten päälliköt avustavat vastikkeetta VTS-palveluntarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.*

25 §

*Alusliikennepalvelutehtävien koulutusohjelmat*

*VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikennepalvelutehtäviä koskevat koulutusohjelmat. Alusliikennepalvelutehtävien peruskoulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin alusliikennepalveluiden perustiedot, kommunikointi, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä poikkeustilanteiden hallinta.*

*VTS-palveluntarjoajalla on oltava alusliikenneohjaajan ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistusten edellytyksenä olevaa koulutusta varten laatujärjestelmä. Laatujärjestelmä on annettava Liikenteen turvallisuusviraston arvioitavaksi vähintään kerran viidessä vuodessa.*

26 §

*VTS-pätevyysrekisteri*

Alusliikenneohjaajien ja alusliikennepalvelun esimiesten pätevyden valvomiseksi ja siihen liittyväksi palvelutietojen seuramiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto pitää henkilörekisteriä (VTS-pätevyysrekisteri).

VTS-pätevyysrekisteriin saa perustietoina merkitä seuraavat tiedot alusliikenneohjaajan

## *Voimassa oleva laki*

ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;
- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, VTS-viranomaiselle ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitettun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä VTS-viranomaisen kanssa.

*VTS-pätevyysrekisteriin merkittyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan muutoin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään.*

28 §

### *Valvonta*

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudattamisen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja VTS- viranomaiset valvovat tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on Liikenteen turvallisuusviraston

## *Ehdotus*

ja alusliikennepalvelun esimiehen pätevyystodistuksen haltijasta:

- 1) nimi ja tieto syntymäajasta; sekä
- 2) muina tietoina osoite- ja muut yhteystiedot.

Perustietojen lisäksi saa VTS-pätevyysrekisteriin merkitä rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

- 1) myönnettyistä pätevyystodistuksista;
- 2) alusliikennepalveluista, joita pätevyystodistuksen haltija on oikeutettu antamaan;
- 3) suoritetusta työpaikkakoulutuksesta;
- 4) myönnettyistä kelpuutusmerkinnöistä;
- 5) palveluista VTS-keskuksissa;
- 6) suoritetusta alusliikenneohjaajan ammatillisesta täydennyskoulutuksesta; sekä
- 7) pätevyystodistuksen peruuttamisesta.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kymmenen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana henkilön pätevyystodistuksen voimassaolo päättyi.

VTS-pätevyysrekisteristä saa rekisteriin merkitylle luovuttaa häntä itseään koskevia tietoja. Sen lisäksi tietoja saa luovuttaa vain toimivaltaiselle viranomaiselle, *VTS-palveluntarjoajalle* ja sille, joka 8 §:n 2 momentin 2 kohdassa ja 16 §:n 2 momentissa tarkoitettun yhteistoimintasopimuksen nojalla ylläpitää alusliikennepalvelua yhteistyössä *VTS-palveluntarjoajan kanssa*.

28 §

### *Valvonta*

Tämän lain täytäntöönpanon ja noudattamisen ylin valvonta kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista

Jos alus ei noudata tämän lain säännöksiä tai lain nojalla annettuja päätöksiä ja määräyksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) päätöksiä, on *Liikenteen turvallisuusviraston*



*Voimassa oleva laki*

tai VTS-viranomaisen ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkomisen on selvää ja vakavaa.

29 §

*Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo VTS-viranomaisen 17 §:n 1 momentin nojalla antamia määräyksiä, 21 §:n säännöksiä tai 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettuja määräyksiä taikka laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

*Tullin antaman määräyksen rikkomiseen sovelletaan lisäksi tullilakia (1466/1994).*

(uusi)

*Ehdotus*

ilmoitettava tästä aluksen lippuvaltiolle, jos rikkomisen on selvää ja vakavaa.

*Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava 16 §:n 5 momentissa tarkoitettun riskienhallinnan vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa ryhtymään korjaaviin toimenpiteisiin merenkulun turvallisuuteen kohdistuvan merkittävän riskin poistamiseksi. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).*

29 §

*Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 8 §:ssä tarkoitettussa perustamispäätöksessä vahvistettua määräystä taikka 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä tai 17 a §:n nojalla annettua kieltoa, 21 §:n 1 momentin säännöksiä taikka laiminlyö 22, 22 a–22 e tai 23 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alusliikennepalvelurikkomuksesta sakkoon.

29 a §

*Virhemaksu*

*Jos Suomen satamaan tai ankkuripaikalle saapuvan tai Suomen satamasta tai ankkuripaikalta lähtevän meriliikenteessä olevan aluksen liikenteenharjoittaja, asiamies tai päällikkö laiminlyö tahallaan tai huolimattomuudesta 22 a tai 22 b §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden voi Tulli määrätä virhemaksua vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Virhemaksun määrä arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus.*

*Virhemaksua ei voida määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*olevassa rikosasiassa, taikka jota vastaan samasta teosta nostettu syyte on tuomioistuimessa lainvoimaisesti ratkaistu.*

*Edellä 1 momentissa tarkoitettua Tullin tekemää virhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.*

33 §

33 §

*Siirtymäsäännökset*

*Siirtymäsäännökset*

*Tämän lain voimaan tullessa toiminnassa oleville alusliikennepalveluille on haettava 8 §:n mukainen perustamispäätös kuuden kuukauden kuluessa lain voimaantulosta.*

*Alusliikenneohjaajalla ja alusliikennepalvelun esimiehellä tulee olla 11 tai 13 §:ssä tarkoitettu pätevyys 1 päivästä heinäkuuta 2007. Alusliikenneohjaajalta ja alusliikennepalvelun esimiehellä, joka on virassa tai toimessa tämän lain voimaan tullessa, ei vaadita vahtiperämiehen tutkintoa ja saatua vahtiperämiehenkirjaa.*

*Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat liikenne- ja viestintäministeriön 8 §:n nojalla tekemät alusliikennepalvelun perustamispäätökset jäävät voimaan*

Tämä laki tulee voimaan  
kuuta 20 .

päivänä

## 4.

# Laki

## alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 20 §, sellaisena kuin se on  
laissa 877/2014, sekä  
lisätään lakiin uusi 9 a §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 luku  
**Viranomaiset ja niiden tehtävät**  
(uusi)

2 luku  
**Viranomaiset ja niiden tehtävät**  
9 a §

20 §

20 §

*Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen*

*Rikkomuksista ilmoittaminen ja ilmoituksen tekijän henkilöllisyyden salassa pitäminen*

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyys tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton

Ilmoitus alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen rikkomisesta on, mikäli mahdollista, tehtävä kirjallisena valvontaviranomaiselle. Suullinen ilmoitus voidaan tehdä vain silloin, jos asian kiireellisyys tai muun syyn vuoksi kirjallinen ilmoitus ei ole mahdollinen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun ilmoituksen tekijän henkilöllisyyttä ei saa paljastaa aluksen päällikölle, omistajalle eikä laivanisännälle. Jos ilmoituksen perusteella toimitetaan tarkastus, tarkastaja ei saa ilmoittaa, että tarkastus toimitetaan ilmoituksen perusteella. Tarkastajan on toteutettava kaikki laivaväen haastattelut luottamuksellisesti.

Valvontaviranomaisen on ilmoitettava lippuvaltion hallinnolle ja tarvittaessa suomalaiselle työsuojeluviranomaiselle sellaisesta ilmoituksesta, joka ei selkeästi ole perusteeton

sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaessa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydettyä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

Edellä 9 §:ssä mainitun viranomaisen tai satamaoperaattorin on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle.

Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

sekä sen johdosta toteutetuista toimenpiteistä. Työsuojeluviranomainen ilmoittaa tarvittaessa tällaisesta ilmoituksesta Kansainväliselle työjärjestölle. Jos valvontaviranomainen pitää ilmoitusta selkeästi perusteettomana, sen on ilmoitettava tästä perusteluineen ilmoituksen tekijälle.

Valvontaviranomaisen on viipymättä tiedotettava lippuvaltion hallinnolle laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteista koskevien säännösten tai määräysten rikkomista koskevasta ilmoituksesta, jota ei Suomea sitovien kansainvälisten määräysten mukaisesti ole kyetty käsittelemään aluksella, sekä pyydettyä suunnitelma korvaavista toimenpiteistä. Valvontaviranomainen toimittaa tällaista ilmoitusta koskevan tarkastusraportin sekä lippuvaltion vastauksen Kansainväliselle työjärjestölle ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille.

Edellä 9 §:ssä mainitun *viranomaisen ja 9 a §:ssä tarkoitetun alusliikennepalvelun tarjoajan tai satamaoperaattorin* on toimitettava valvontaviranomaiselle kirjallisesti tieto sellaisesta tavanomaisten tehtäviensä suorittamisen yhteydessä tietoonsa tulleesta alusturvallisuutta koskevan säännöksen tai määräyksen ilmeisestä rikkomisesta, joka voi vaarantaa aluksen turvallisuutta tai aiheuttaa kohtuutonta haittaa meriympäristölle. Tieto tulee toimittaa mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tieto voidaan toimittaa suullisesti, jos asian kiireellisyyden tai muun syyn vuoksi tiedon kirjallinen toimittaminen ei ole mahdollista. Ilmoitukseen on liitettävä seuraavat tiedot:

- 1) aluksen nimi;
- 2) aluksen IMO-tunnistenumero;
- 3) radiokutsutunnus;
- 4) lippuvaltio;
- 5) edellinen käyntisatama;
- 6) määräsatama;
- 7) kuvaus aluksella todetuista rikkomuksista.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 . \_\_\_\_\_

## 5.

### Laki

#### laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 32 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 32 §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

32 §

32 §

*Valvonta*

*Valvonta*

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, tullilaitoksen, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-apusta säädetään rajavartiolaissa (578/2005).

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Poliisin, *Tullin*, työsuojeluhallinnon ja Liikenneviraston on annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi virka-apua. Rajavartiolaitoksen antamasta virka-apusta säädetään rajavartiolaissa.

*Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitetulla alusliikennepalvelun tarjoajalla on velvollisuus antaa tietoja tai muuta apua Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän lain mukaisessa valvontatehtävässä.*

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 . \_\_\_\_\_

## 6.

# Laki

## liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) I osan 2 §:ään uusi 10 kohta sekä uusi  
II A osa seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

I OSA

I OSA

**Yleistä**

**Yleistä**

1 luku

1 luku

**Yleiset säännökset**

**Yleiset säännökset**

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

*Tässä laissa tarkoitetaan:*

*Tässä laissa tarkoitetaan:*

10) liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin.

(uusi)

II A OSA

**Liikenteen ohjaus ja hallinta**

1 luku

**Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut**

1 §

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestäminen*

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita voidaan tarjota valtion maantieverkolla ja kuntien hallinnoimilla kaduilla sekä yksityisteillä. Liikennevirasto vastaa tienpitäjänä*

hallinnoimansa maantieverkon liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä maantieverkolla harjoitettavan liikennöinnin edellyttämällä tavalla ja huolehtii liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen laadusta ja tasa-puolisuudesta. Tienpitäjä voi järjestää jäljempänä 2 §:ssä tarkoitetut tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut itse tai hankkia ne julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Muu tie- tai katuverkon haltija voi sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tie- ja katuverkon haltijoiden on sovittava liikennöinnin ja liikenteenohjauksen käytännön järjestelyistä silloin, kun väylät liittyvät toisiinsa ja niiden välillä liikennöidään. Liikennevirasto voi yhteistyössä kuntia ja yksityis-teitä edustavien toimijoiden kanssa sovittaa tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita.

(uusi)

2 §

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluvat tehtävät*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää liikenneväylien liikennetilanteen seuranta (liikenteen tilannekuva) sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. Tietojen antaminen voi tapahtua myös jäljempänä 2 luvun 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla avoimen rajapinnan kautta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja hoitaa lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaisesti liikenteen järjestelyä, joka on välttämätöntä

vaaratilanteiden ja onnettomuuksien estämiseksi ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi, enintään yhden vuorokauden ajaksi:

1) sulkea tunnelin ja antaa tietoa vaihtoehdoisesta reitistä;

2) osoittaa korvaavan reitin tien tai tunnelin ollessa suljettuna, tai kun tie ei muutoin tilapäisesti ole liikennöitävässä kunnossa;

3) osoittaa kohtaamispaikan;

4) osoittaa ohittamispaikan ja antaa ohittamiskiellon;

5) osoittaa pysähtymispaikan tai antaa pysähtymiskiellon;

6) jaksottaa liikennettä ajan tai matkan suhteen;

7) osoittaa reitin vaarallisia aineita kuljettaville liikennevälineille ja erikoiskuljetuksille;

8) tehdä muita välttämättömiä toimenpiteitä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitusta liikenteen järjestelystä. Määräyksissä on huomioitava eri viranomaisten toimivalta ja yhteistyö, jota liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on niiden kanssa tehtävä toimenpiteitä suorittaessaan. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava tiedot tekemistään 2 momentissa tarkoitetuista toimenpiteistä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa ottaa tarkasteluunsa 2 momentissa tarkoitettun liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan toimenpiteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää toimenpiteen pidentämisestä, jos sen tarve kestää kauemmin kuin yhden vuorokauden.

(uusi)

3 §

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset*

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on oltava luotettava ja sillä on oltava oikeus harjoittaa elinkeinoa Suomessa*



sekä tehtävän hoitamisen edellyttämät tekniset, taloudelliset, ammatilliset ja toiminnalliset valmiudet.

Palveluntarjoajaa ei voida pitää luotettavana, jos tämä on liiketoimintakiellossa tai määrätty liiketoimintakielloon viimeisen viiden vuoden aikana, tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeisen kolmen vuoden aikana sakkorangastukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa tai velkasuhdetta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta, taikka tuomittu viimeisen viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen muusta vakavasta rikoksesta, jonka voidaan arvioida vaikuttavan luotettavuuteen tai katsoa osoittavan ilmeistä sopimattomuutta hoitamaan tässä luvussa tarkoitettuja tehtäviä. Palveluntarjoajan luotettavuuden arviointi koskee sen määrävässä asemassa olevia henkilöitä sekä 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä hoitavia henkilöitä.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on pidettävä toimintakäsikirjaa. Toimintakäsikirjassa määritellään palveluntarjoajan toiminnan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen palvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen palveluksessa olevalla henkilöstöllä on tehtävään tarvittava osaaminen ja että se pystyy tieliikenteen turvalliseen ja tehokkaaseen ohjaamiseen.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan palveluksessa olevaan tieliikenteen ohjaajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 2 §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

(uusi)

4 §

Varautuminen poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin ja

huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Tieliikennepalveluntarjoajan on osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun ja valmisteltava etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä.

(uusi)

5 §

#### Tietoturva

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava käyttämiensä liikenteen turvallisuuden kannalta merkittäviin viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sellaisista sen järjestelmiin kohdistuvasta merkittävästä tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä, joka voi aiheuttaa merkittävän vaaran liikenteen turvallisuudelle. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, muodosta ja toimittamisesta.

Jos poikkeamasta ilmoittaminen on yleisen edun mukaista, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa palvelun tarjoajan tiedottamaan asiasta tai kuultuaan ilmoitusvelvollista tiedottaa asiasta itse.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava, koskeeko 1 momentissa tarkoitettu häiriö muita Euroopan unionin jäsenvaltioita, ja ilmoitettava tarvittaessa muille asiaan liittyville jäsenvaltioille.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on tallennettava ja säilytettävä tieliikenteen tilannekuva tavalla, joka turvaa tallenteet oikeudettomalta puuttumiselta. Tallenteita on säilytettävä 14 vuorokautta.

(uusi)

6 §

*Poikkeamailmoitukset*

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan on ilmoitettava havaitsemistaan tai sille ilmoitetuista onnettomuus- ja vaaratilanteisiin, väylänpitoon, liikenneturvallisuuteen, ympäristönsuojeluun, pelastustoimintaan tai alue- taikka tullivalvontaan liittyvistä olennaisista seikoista:*

- 1) liikenne-, pelastus-, ympäristö-, aluevalvonta, poliisi- tai tulliviranomaisille, Rajavartiolaitokselle ja Hätäkeskuslaitokselle,*
- 2) väyläverkon haltijoille,*
- 3) maakunnille,*
- 4) satamanpitäjille tai muille terminaaleille,*
- 5) tieliikennelain (267/1981) 3 luvussa tarkoitettulle liikenteen ohjaajalle ja 7 luvussa tarkoitettulle liikenteenvalvojalle,*
- 6) muille toimijoille, joiden toiminta voi esittää vaaran tai vahingon tapahtumisen tai minimoida sen.*

*Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetuille tahoille toimenpiteistä, jotka se tekee 2 §:n 2 momentin nojalla, jos toimenpiteet voivat vaikuttaa 1 momentissa tarkoitettujen toimijain tehtävien hoitamiseen.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä ja ilmoitustavasta.*

(uusi)

7 §

*Tieliikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen*

*Hätäkeskuslaitoksen on ilmoitettava tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle ilman aiheetonta viivästystä liikenteen turvallisuutta tai sujuvuutta olennaisesti vaarantavista liikenteen häiriötilanteista. Ilmoittaminen tapahtuu automaattisesti rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.*

Voimassa oleva laki

(uusi)

Ehdotus

8 §

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan avustaminen*

*Poliisi, pelastuslaitos, Häätäkeskus ja Ilmatieteen laitos avustavat vastikkeetta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa sen suorittaessa sille tässä laissa säädettyjä tehtäviä antamalla sen tarvitsemia tietoja tai muuta tukea, jos se tilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, ja jollei avustamiselle ole viranomaisten tehtäviin liittyvää estettä.*

(uusi)

2 luku

**Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta**

1 §

*Tiedonsaantioikeudet viranomaisilta*

*Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, viranomaiset voivat salassapitosäännösten estämättä luovuttaa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Viranomainen voi asettaa salassa pidettävän tiedon luovutuksen edellytykseksi tietoturvaluottelu- ja tietosuojatarkastuksen. Salassa pidettäviä tietoja ei saa luovuttaa edelleen, ellei tiedot luovuttanut viranomainen anna tähän erikseen lupaa.*

*Tiedot toimitetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamiaan tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, jos sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.*

*Muu tiedonsaantioikeus*

*Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada salassapitosäännösten tai liike- tai ammatissalaisuuden estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedonsaantioikeus koskee tietoja liikenteen ohjauslaitteista ja niiden toimivuudesta, liikenteen vaaratilanteista ja onnettomuuksista, liikenteen ja viestintäverkkojen häiriöistä, liikennevälineiden sijainnista, sää- ja olosuhdetietoja sekä muita liikenteen tilannekuvan muodostamiseen ja liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä tietoja. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada tietoja:*

*1) väyläverkon huolto- ja kunnossapitotoimia sekä rakennustöitä tekeviltä julkisilta tai yksityisiltä toimijoilta;*

*2) viestintäverkkojen ylläpitäjiltä viestintäverkon häiriöistä;*

*3) luotsauspalvelun tarjoajilta ja satamanpitäjiltä;*

*4) muilta liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajilta;*

*5) junien, alusten ja ilma-alusten omistajilta, liikennöitsijöiltä tai niiden edustajilta;*

*6) erillisestä pyynnöstä muilta toimijoilta, joiden toiminta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tai liikenteen sujuvuuteen.*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei saa antaa salassa pidettäviä tai liike- tai ammatissalaisuuksiksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tietojen on oltava tällöin sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liike- ja ammatissalaisuudet vaarannu. Edellä sanottu ei kuitenkaan estä tietojen luovuttamista viranomaiselle jäljempänä 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla.*

Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää eri laeissa säädettyjä tehtäviä varten saamiaan tietoja muidenkin lakisääteisten tehtäviensä hoitamisessa, jos sama palveluntarjoaja tarjoaa eri liikennemuotojen ohjaus- ja hallintapalveluita.

(uusi)

3 §

*Tietojen luovuttaminen avoimen rajapinnan kautta*

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat ajantasaiset tiedot 1 luvun 2 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävänsä hoitamiseksi:

- 1) liikenteen säätiedot ja -ennusteet,
- 2) liikenteen olosuhdetiedot,
- 3) liikennemäärien mittaustiedot,
- 4) sujuvuus- ja matka-aikatiedot,
- 5) häiriö- ja poikkeustilannetiedot,
- 6) tiedot vaihtuvista nopeusrajoituksista sekä muista vaihtuvista liikennesäännöistä,
- 7) tiedot liikennevälineiden sijainnista, jos tiedot ovat olemassa,

8) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomainen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmailiikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011.*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat staattiset tiedot:*

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot,*
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot,*
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot,*
- 4) muut tilastotiedot.*

*Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietojen avaaminen perustuu sopimukseen Liikenneviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan periä maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että henkilötietojen suoja ja liike- tai ammattisalaisuutta ei vaaranneta.*

(uusi)

4 §

*Tietojen luovuttaminen viranomaisille ja muille julkista tehtävää hoitaville*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovutettava viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.*

*Lentoliikenteen osalta tietojen luovutuksesta säädetään 3 §:n 2 momentissa mainitussa ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevissa yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa.*

Voimassa oleva laki

(uusi)

Ehdotus

5 §

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen yhteentoimivuus*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on varmistettava, että sen 1 tai 2 §:n nojalla saama tieto on ilman aiheetonta viivästystä muiden lain mukaan vastaavia palveluita tarjoavien liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita tarjoavien käytössä rajapinnan kautta maksutta, ellei tiedon antanut viranomainen ole kieltänyt tai rajoittanut sen antamista.*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien on palveluitaan ja järjestelmiään sekä tietosisältöjään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä yhteentoimivuuden varmistamisesta.*

(uusi)

6 §

*Tietojen käyttäminen lisäarvopalveluita tarjottaessa*

*Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja saa käyttää 1 ja 2 §:n nojalla saamiaan tietoja muita kuin laissa säädettyjä palveluita tarjotessaan, mutta palvelua tarjottaessa ei voida luovuttaa tietoa tässä luvussa säädetyn vastaisesti, eikä salassa pidettävä tieto saa käydä ilmi palvelusta. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei myöskään saa hyödyntää 2 §:n nojalla saamaansa salassa pidettävää tietoa tavalla, joka vahingoittaisi tiedon luovuttaneen toimijan liiketaloudellisia etuja.*

*Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 .*



## 7.

# Laki

## luotsauslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan luotsauslain (940/2003) 2, 4 d ja 18 §,  
sellaisina kuin ne ovat laissa 1312/2016,  
seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;

2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitettulla Saimaan kanavan vuokra-alueella;

3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);

4) *luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomeren puoleisessa päässä tai väylällä olevaa karttaan merkittyä aluetta, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia;

5) *yleisellä kulkuväylällä* vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n 1 momentin 13 kohdassa tarkoitettua yleistä kulkuväylää;

6) *VTS-viranomaisella* alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua VTS-viranomaista;

7) *jäänmurtajalla* alusta, jota käytetään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettua jäänmurtaja-avustuksen antamiseen;

8) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin kauppamerenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana;

2) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitettulla Saimaan kanavan vuokra-alueella;

3) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);

4) *luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän avomeren puoleisessa päässä tai väylällä olevaa karttaan merkittyä aluetta, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia;

5) *yleisellä kulkuväylällä* vesilain (587/2011) 1 luvun 3 §:n 1 momentin 13 kohdassa tarkoitettua yleistä kulkuväylää

6) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 5 kohdassa tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa;

7) *jäänmurtajalla* alusta, jota käytetään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettua jäänmurtaja-avustuksen antamiseen;

8) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin kauppamerenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;

## Voimassa oleva laki

9) SOLAS-yleissopimuksella ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

10) automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa tarkoitettua alusten automaattista tunnistusjärjestelmää;

11) STCW-yleissopimuksella merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) laivasimulaattorilla STCW-yleissopimuksen mukaisesti arvioidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun merenkulkijoiden koulutuksessa käyttämää laivasimulaattoria;

13) MARPOL-yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

14) IGC-säännöstöllä nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstöä;

15) IMDG-säännöstöllä vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevaa IMO:n säännöstöä;

16) öljyllä kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

17) nesteytetyllä kaasulla IGC-säännöstön 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja;

18) haitallisella nestemäisellä aineella ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z;

19) vaarallisella kiinteällä irtolastilla SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia;

20) INF-lastilla SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka si-

## Ehdotus

9) SOLAS-yleissopimuksella ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

10) automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa tarkoitettua alusten automaattista tunnistusjärjestelmää;

11) STCW-yleissopimuksella merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

12) laivasimulaattorilla STCW-yleissopimuksen mukaisesti arvioidun oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun merenkulkijoiden koulutuksessa käyttämää laivasimulaattoria;

13) MARPOL-yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

14) IGC-säännöstöllä nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöstöä;

15) IMDG-säännöstöllä vaarallisten aineiden kuljetusta kappaletavarana aluksessa koskevaa IMO:n säännöstöä;

16) öljyllä kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

17) nesteytetyllä kaasulla IGC-säännöstön 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja;

18) haitallisella nestemäisellä aineella ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z;

19) vaarallisella kiinteällä irtolastilla SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia;

20) INF-lastilla SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka si-

## *Voimassa oleva laki*

sältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti;

21) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

22) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alatasaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun ylätasaman välillä;

23) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

4 d §

### *Toimintakäsikirja*

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-viranomaisen kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedoksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivituksen jälkeen.

18 §

### *Valvonta*

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii luotsaus toiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain muiden kuin 6 §:n säännösten noudattamista.

## *Ehdotus*

sältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti;

21) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

22) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alatasaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun ylätasaman välillä;

23) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

4 d §

### *Toimintakäsikirja*

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta *alusliikennepalvelun tarjoajan* kanssa; sekä
- 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedoksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivituksen jälkeen.

18 §

### *Valvonta*

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii luotsaus toiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain muiden kuin 6 §:n säännösten noudattamista.

### *Voimassa oleva laki*

VTS-viranomainen ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla VTS-viranomaiselle ajantasaiset tiedot luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa VTS-viranomaiselle myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.

Luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön on toimitettava VTS-viranomaiselle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava VTS-viranomaiselle poikkeamista tai häiriöistä luotsaus-toiminnassa.

### *Ehdotus*

*Alusliikennepalvelun tarjoaja* ilmoittaa välittömästi Liikenteen turvallisuusvirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla *alusliikennepalvelun tarjoajalle* ajantasaiset tiedot luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa *alusliikennepalvelun tarjoajalle* myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.

Luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön on toimitettava alusliikennepalvelun tarjoajalle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava *alusliikennepalvelun tarjoajalle* poikkeamista tai häiriöistä luotsaus-toiminnassa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 . \_\_\_\_\_

## 8.

# Laki

## merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 §, 2 a luvun 1 ja 3 § sekä 11 luvun 1 ja 2 §, sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 § osaksi laeissa 998/2014, 473/2016, 275/2017 ja 628/2017 sekä 2 a luvun 1 ja 3 § laissa 275/2017, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 luku

### Yleiset säännökset

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

1 luku

### Yleiset säännökset

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4 a) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

## Voimassa oleva laki

5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

5 a) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

6) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä ja alumerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8'P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määrittellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyyny-alukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

## Ehdotus

5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

5 a) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

6) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä ja alumerellä* Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8'P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määrittellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihreojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyyny-alukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyyppistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen ai-

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyyppistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen ai-

## Voimassa oleva laki

neeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevia lastijäämiä, jotka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin lastaamisen ja purkamisen päätyttyä;

26) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomauttamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalina (absoluuttinen paine);

31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

## Ehdotus

neeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä;

26) *päästöllä* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomauttamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalina (absoluuttinen paine);

31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;



## Voimassa oleva laki

- 34) käymäläjätevedellä
- a) käymälöistä, pisoaareista ja WC-lattia-kaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;
  - b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;
  - c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä
  - d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;
- 35) käsitellyllä käymäläjätevedellä käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;
- 36) kiinteällä jätteellä kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;
- 37) ilmaa pilaavalla aineella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;
- 38) polttoaineella aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;
- 39) markkinoille saattamisella meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

## Ehdotus

- 34) käymäläjätevedellä
- a) käymälöistä, pisoaareista ja WC-lattia-kaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;
  - b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;
  - c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä
  - d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;
- 35) käsitellyllä käymäläjätevedellä käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;
- 36) kiinteällä jätteellä kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen, myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;
- 37) ilmaa pilaavalla aineella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;
- 38) polttoaineella aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;
- 39) markkinoille saattamisella meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

## Voimassa oleva laki

40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltyjen DMX-, DMA- ja DMZ- laatujen mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

46) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella,

## Ehdotus

40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMB- ja DMC- laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMX- ja DMA- laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

45) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

46) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

46 a) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella,

## Voimassa oleva laki

jotta pystytään hallitsemaan aluksen viip-  
pausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai  
rasitusta;

46 b) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia  
mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biolo-  
gisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joi-  
den avulla painolastivedessä ja sedimenteissä  
olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat  
poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka  
joiden avulla vältetään niiden ottaminen aluk-  
seen tai niiden päästäminen aluksesta;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastive-  
destä saostunutta ainesta;

47) *VTS-viranomaisella* alusliikennepalve-  
lulaissa (623/2005) tarkoitettua Liikennevi-  
raston yksikköä, joka ylläpitää alusliiken-  
nepalvelua;

47 a) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluk-  
sen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta  
käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42  
kohdassa tarkoitettua laitosta;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen lii-  
kennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen  
vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen sata-  
mien välillä ja käymistä vähintään kerran kah-  
dessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijait-  
sevassa suomalaisessa satamassa, johon hae-  
taan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä  
aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pää-  
asiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lu-  
kien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuiten-  
kaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tar-  
koitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja  
jättemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sata-  
man eri toimintojen kokonaisuuden järjestä-  
misestä tai perii satamamaksun tai siihen ver-  
rattavan yleisen maksun sataman käyttämi-  
sestä.

### 2 a luku

#### Öljylastin siirto aluksesta toiseen

##### 1 §

*STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet*

## Ehdotus

jotta pystytään hallitsemaan aluksen viip-  
pausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai  
rasitusta;

46 b) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia  
mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biolo-  
gisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joi-  
den avulla painolastivedessä ja sedimenteissä  
olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat  
poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka  
joiden avulla vältetään niiden ottaminen aluk-  
seen tai niiden päästäminen aluksesta;

46 c) *sedimenteillä* aluksessa painolastive-  
destä saostunutta ainesta;

47) *alusliikennepalvelun tarjoajalla alus-  
liikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua  
VTS-palveluntarjoajaa*, joka ylläpitää aluslii-  
kennepalvelua;

47 a) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluk-  
sen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta  
käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42  
kohdassa tarkoitettua laitosta;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen lii-  
kennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen  
vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen sata-  
mien välillä ja käymistä vähintään kerran kah-  
dessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijait-  
sevassa suomalaisessa satamassa, johon hae-  
taan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä  
aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pää-  
asiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lu-  
kien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuiten-  
kaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tar-  
koitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja  
jättemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sata-  
man eri toimintojen kokonaisuuden järjestä-  
misestä tai perii satamamaksun tai siihen ver-  
rattavan yleisen maksun sataman käyttämi-  
sestä.

### 2 a luku

#### Öljylastin siirto aluksesta toiseen

##### 1 §

*STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet*

## Voimassa oleva laki

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää, meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin ja alusliikennepalveluissa tarkoitettua VTS-viranomaisen kanssa, 1 momentissa tarkoitettua alueet ja pitää niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

### 3 §

#### *Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta*

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

- 1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;
- 2) VTS-viranomaiselle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen

## Ehdotus

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, Liikenneviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitettua alueet ja pitää niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

### 3 §

#### *Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta*

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

- 1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;
- 2) *alusliikennepalvelun tarjoajalle* suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot.

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen

## *Voimassa oleva laki*

suunniteltua STS-siirtoa, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja VTS-viranomaisen tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa VTS-viranomaisesta säädetään.

### 11 luku

#### **Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

##### 1 §

*Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän,

## *Ehdotus*

suunniteltua STS-siirtoa, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja *alusliikennepalvelun tarjoajan* tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa *alusliikennepalvelun tarjoajasta* säädetään.

### 11 luku

#### **Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

##### 1 §

*Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelun tarjoajalle*. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän,

### *Voimassa oleva laki*

että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettujen viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

### 2 §

*Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa

### *Ehdotus*

että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelun tarjoajalle* taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitettujen viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

### 2 §

*Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen*

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelun tarjoajalle* asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai *alusliikennepalvelun tarjoajalle* 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa

*Voimassa oleva laki*

tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

*Ehdotus*

tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

*Tämä laki tulee voimaan* \_\_\_\_\_ *päivänä*  
*kuuta 20* . \_\_\_\_\_

## 9.

# Laki

## meripelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan meripelastuslain (1145/2001) 4, 11 a, 14 ja 24 §, sellaisina kuin ne ovat 4 § laeissa 1660/2009 ja 752/2014, 11 a ja 24 § laissa 1660/2009 ja 14 § osaksi laeissa 597/2005, 1250/2005, 1660/2009, 429/2014, 752/2014, 865/2014 ja xx/2018 (HE 145/2017 vp), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

4 §

4 §

*Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat*

*Muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat*

Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettu alueen pelastustoimi, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystoimikunnat, Tulli ja ympäristöviranomaiset (muu meripelastusviranomainen) ovat rajavartiolaitoksen ohella velvollisia osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, eikä meripelastustoimen tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

- 1) hätäkeskuslaitos osallistuu etsintä- ja pelastusyksiköiden sekä meripelastustoimen tehtäviin osallistuvan henkilöstön hälyttämiseen sen mukaan kuin siitä erikseen sovitaan;
- 2) Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusturvallisuudesta ja sen kehittämisestä sekä antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta;
- 3) Ilmatieteen laitos antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantun-

Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettu alueen pelastustoimi, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystoimikunnat, Tulli ja ympäristöviranomaiset (muu meripelastusviranomainen) ovat Rajavartiolaitoksen ohella velvollisia osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua taikka jos se vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen on tarpeen, eikä meripelastustoimen tehtävän suorittaminen merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

- 1) hätäkeskuslaitos osallistuu etsintä- ja pelastusyksiköiden sekä meripelastustoimen tehtäviin osallistuvan henkilöstön hälyttämiseen sen mukaan kuin siitä erikseen sovitaan;
- 2) Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa alusturvallisuudesta ja sen kehittämisestä sekä antaa rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.
- 3) Ilmatieteen laitos antaa Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantun-



## *Voimassa oleva laki*

temusta sekä tuottaa rajavartiolaitokselle meripelastustoimen tarvitsemat sää- ja meripalvelut;

4) Liikennevirasto ylläpitää alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelua sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa;

5) alueen pelastustoimi, poliisi ja Tulli osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa; alueen pelastustoimi osallistuu pelastustoimen erikoiskoulutetun meritoimintaryhmän toimintaan, jos tästä on alueen pelastustoimen ja rajavartiolaitoksen kesken erikseen sovittu;

6) puolustusvoimat valvoo merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa erityisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa;

7) sosiaali- ja terveystieteiden viranomaiset vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä puhe- ja viestintävirastojen lääkäripalveluiden tuottamisesta;

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Ilmailulaissa (1194/2009) tarkoitettu ilmailuliikennepalveluiden tarjoaja osallistuu korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa.

## *Ehdotus*

temusta sekä tuottaa Rajavartiolaitokselle meripelastustoimen tarvitsemat sää- ja meripalvelut;

4) *Liikennevirasto vastaa alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua alusliikennepalvelun järjestämisestä, toimittaa Rajavartiolaitokselle ajantasaista meritilannekuvausta alusliikenteestä ja toimeenpanee Rajavartiolaitoksen tekemiä alusliikennettä koskevia päätöksiä alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa;*

5) alueen pelastustoimi, poliisi ja Tulli osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa; alueen pelastustoimi osallistuu pelastustoimen erikoiskoulutetun meritoimintaryhmän toimintaan, jos tästä on alueen pelastustoimen ja Rajavartiolaitoksen kesken erikseen sovittu;

6) puolustusvoimat valvoo merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa erityisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa;

7) sosiaali- ja terveystieteiden viranomaiset vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä puhe- ja viestintävirastojen lääkäripalveluiden tuottamisesta;

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat Rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

Ilmailulaissa (864/2014) tarkoitettu ilmailuliikennepalvelun tarjoaja ja *alusliikennepalvelun tarjoaja* osallistuu korvauksetta meripelastustoimen yhteistyön kehittämiseen, meripelastustoimen valmiuden ylläpitoon sekä etsintä- ja pelastustoimintaan siltä osin kuin sillä on tarkoituksenmukaista toimialaansa liittyvää asiantuntemusta, henkilöstöä ja ka-

## *Voimassa oleva laki*

Yhteistoiminnan sisällöstä sovitaan tarkemmin rajavartiolaitoksen ja ilmaliikennepalveluiden tarjoajan välisellä sopimuksella.

Muut kuin edellä tarkoitetut valtion viranomaiset, yhtiöt ja laitokset antavat pyynnöstä korvauksetta rajavartiolaitoksen ja muun meripelastusviranomaisen käyttöön niille kuuluvaa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa siltä osin kuin se on tarpeen valmiussuunnitelua varten tai vaaratilanteessa.

### 11 a §

#### *Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen*

Meripelastusjohtaja voi tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen meri-alueella ja rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi.

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitetulla VTS-alueella päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämiseksi tekee VTS-viranomainen meripelastusjohtajan esityksestä.

Meripelastusjohtaja voi pyytää Ilmailulaitosta toimivaltansa rajoissa kieltämään liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen ilmatilassa ja rajoittamaan sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi.

### 14 §

#### *Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta*

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta muulta meripelastusviranomaiselta meripelastustoimen suunnittelussa tarvittavat mainitun viranomaisen toimintavalmiutta ja sijoittautumista koskevat tiedot sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystiedot. Rajavartiolaitoksella

## *Ehdotus*

Yhteistoiminnan tarkemmasta sisällöstä voidaan sopia tarkemmin Rajavartiolaitoksen ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan sekä alusliikennepalvelun tarjoajan välisellä sopimuksella.

Muut kuin edellä tarkoitetut valtion viranomaiset, yhtiöt ja laitokset antavat pyynnöstä korvauksetta Rajavartiolaitoksen ja muun meripelastusviranomaisen käyttöön niille kuuluvaa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa siltä osin kuin se on tarpeen valmiussuunnitelua varten tai vaaratilanteessa.

### 11 a §

#### *Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen*

Meripelastusjohtaja voi tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen meri-alueella ja rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi.

Alusliikennepalvelulaissa tarkoitetulla VTS-alueella meripelastusjohtajan 1 momentin nojalla tekemän päätöksen etsintä- ja pelastusalueen eristämiseksi toimeenpantava alusliikenteen osalta alusliikennepalvelun tarjoaja.

Meripelastusjohtaja voi pyytää ilmaliikennepalvelun tarjoajaa toimivaltansa rajoissa kieltämään liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen ilmatilassa ja rajoittamaan sitä, jos se on välttämätöntä etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi.

### 14 §

#### *Oikeus tietojen saamiseen viranomaisilta sekä alus- ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta*

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta muulta meripelastusviranomaiselta meripelastustoimen suunnittelussa tarvittavat mainitun viranomaisen toimintavalmiutta ja sijoittautumista koskevat tiedot sekä henkilöstön valmius-,

## Voimassa oleva laki

on oikeus saada vastaavat tiedot Ilmailulaitok-  
selta sekä oikeus luovuttaa tietoja Ilmailulai-  
tokselle.

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salas-  
sapitosäännösten estämättä korvauksetta tie-  
toja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen  
valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaa-  
ratilanteessa meripelastustoimen tehtävien  
suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän  
tieliikenteen tietojärjestelmän ajoneuvo- ja  
ajokorttirekistereistä ja Ahvenanmaan maa-  
kuntahallituksen ajoneuvorekisteristä ajoneu-  
voa sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tie-  
toja;

2) hätäkeskustietojärjestelmästä, poliisin  
tehtäväilmoitusrekisteri mukaan lukien, hä-  
täilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tie-  
toja, henkilön oman turvallisuuden tai työtur-  
vallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja sekä  
merellä toimivien viranomaisten yksiköiden  
valmius- ja paikkatietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä  
ilma-alusrekisteristä sekä Viestintäviraston  
pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähetinrekis-  
teristä ilma-alusta ja ilma-aluksen omistajaa ja  
haltijaa koskevia tietoja;

4) kunnan satamalaitokselta aluksia sekä  
alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

5) kalastusviranomaisilta kalastusalusta,  
aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toi-  
mintaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston vesikul-  
kuneuvorekisteristä ja Ahvenanmaan maa-  
kunnan rekisteriviranomaisen huvivenerekis-  
teristä venettä sekä veneen omistajaa ja halti-  
jaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston ja Ahve-  
nanmaan maakuntahallituksen alusrekiste-  
reistä sekä muista Liikenteen turvallisuusvir-  
aston ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä  
sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

8) Liikenneviraston alusliikennepalvelujär-  
jestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja ja  
puolustusvoimilta merialueen valvontaa kos-  
kevia tietoja;

## Ehdotus

tunniste- ja yhteystiedot. *Rajavartiolaitok-  
sella on oikeus saada vastaavat tiedot alus- ja  
ilmaliikennepalvelujen tarjoajalta sekä oikeus  
luovuttaa tietoja alus- ja ilmaliikennepalvelu-  
jen tarjoajalle.*

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada salas-  
sapitosäännösten estämättä korvauksetta tie-  
toja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen  
valmiussuunnittelua varten ja vastaavasti vaa-  
ratilanteessa meripelastustoimen tehtävien  
suorittamista varten seuraavasti:

1) Liikenteen turvallisuusviraston pitämän  
*liikenneasioiden rekistereistä* ja Ahvenan-  
maan maakuntahallituksen ajoneuvorekiste-  
ristä ajoneuvoa sekä sen omistajaa ja haltijaa  
koskevia tietoja;

2) hätäkeskustietojärjestelmästä, poliisin  
tehtäväilmoitusrekisteri mukaan lukien, hä-  
täilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tie-  
toja, henkilön oman turvallisuuden tai työtur-  
vallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja sekä  
merellä toimivien viranomaisten yksiköiden  
valmius- ja paikkatietoja;

3) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä  
*liikenneasioiden rekisteristä* sekä Viestintävi-  
raston pitämästä ilmailun hätäpaikannuslähe-  
tinrekisteristä ilma-alusta ja ilma-aluksen  
omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

4) kunnan satamalaitokselta aluksia sekä  
alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;

5) kalastusviranomaisilta kalastusalusta,  
aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toi-  
mintaa koskevia tietoja;

6) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä  
*liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan  
maakunnan rekisteriviranomaisen huvivene-  
rekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja  
haltijaa koskevia tietoja;

7) Liikenteen turvallisuusviraston pitämästä  
*liikenneasioiden rekisteristä* ja Ahvenanmaan  
maakuntahallituksen alusrekistereistä ylläpi-  
tämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa  
ja haltijaa koskevia tietoja;

8) *alusliikennepalvelun tarjoajan aluslii-  
kennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä  
koskevia tietoja ja ilmaliikennepalvelun tarjo-  
ajalta ilma-alusliikennettä koskevia tietoja  
sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa  
koskevia tietoja*

*Voimassa oleva laki*

9) Viestintävirastolta tietoja radiolaitteen sijainnista sekä radioluparekisteristä radiolaitetta ja sen omistajaa sekä haltijaa koskevia tietoja;

10) Tullin tietojärjestelmistä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja sekä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

11) Väestörekisterikeskukselta väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 13–17 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

12) poliisin henkilörekistereistä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja.

Henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 3 §:ssä tarkoitetun rajavartiolaitoksen toiminnallisen tietojärjestelmän tietoja voidaan vaaratilanteessa tarvittaessa käyttää etsintä- ja pelastustoimenpiteiden järjestämiseksi.

24 §

*Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset*

Rajavartiolaitos vastaa 3 §:ssä säädettyjen tehtävien lisäksi meripelastustoimen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteestä.

*Ehdotus*

9) Viestintävirastolta tietoja radiolaitteen sijainnista sekä radioluparekisteristä radiolaitetta ja sen omistajaa sekä haltijaa koskevia tietoja;

10) Tullin tietojärjestelmistä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja sekä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

11) Väestörekisterikeskukselta väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain (661/2009) 13–17 §:ssä tarkoitettuja tietoja;

12) poliisin henkilörekistereistä henkilön oman turvallisuuden tai työturvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja;

13) *Liikennevirastolta ajantasaista merittilannekuvaa alusliikenteestä.*

Henkilötietojen käsittelystä rajavartiolaitoksessa annetun lain (579/2005) 3 §:ssä tarkoitetun Rajavartiolaitoksen toiminnallisen tietojärjestelmän tietoja voidaan vaaratilanteessa tarvittaessa käyttää etsintä- ja pelastustoimenpiteiden järjestämiseksi.

24 §

*Merenkulun turvallisuusradioviestinnän vastuuviranomaiset*

Rajavartiolaitos vastaa 3 §:ssä säädettyjen tehtävien lisäksi meripelastustoimen vaaratilanteiden radioviestinnästä ja siihen liittyvän valmiuden ylläpitämisestä. *Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä varoitussanomista ja tiedotteista sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteestä. Liikennevirasto järjestää merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitussanomien ja tiedotteiden sekä Saimaan alueen hätäradioliikenteen operatiivisen ylläpidon itse tai hankkii sen alusliikennepalvelun tarjoajalta.*

Tämä laki tulee voimaan  
kuuta 20 .

päivänä

## 10.

### Laki

#### pelastuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muokataan pelastuslain (379/2011) 89 a §, sellaisena kuin se on laissa xx/2018 (HE 18/2018),  
seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

(uusi)

89 a §

*Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen pelastustoimintaa johtavan viranomaisen tiedonsaanti-oikeus*

*Pelastustoimintaa öljy- ja aluskemikaalivahingoissa johtavalla viranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta pelastustoimintaan osallistuvilta ja siihen virka-apua antavalta viranomaiselta pelastustoiminnan suunnittelussa tarvittavia, tämän viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja ja henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystietoja sekä sellaisia tietoja pelastuslain 91—94 §:ssä tarkoitetuista rekistereistä, jotka ovat välttämättömiä pelastustoiminnan suunnittelussa.*

*Pelastustoimintaa öljy- ja aluskemikaalivahingoissa johtavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:*

*1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;*

*2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;*

*3) kalatalousviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;*

*4) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen ylläpitämästä huvivenerekisteristä venettä*

sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

5) Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä ja Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämästä alusrekisteristä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;

6) alusliikennepalvelun tarjoajan alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä koskevia tietoja sekä Puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;

7) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja;

8) Rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja; sekä

9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Pelastustoimintaa maaöljyvahingoissa johdettavalla viranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:

1) Tullin tietojärjestelmästä alus- ja tavara-liikennettä koskevia tietoja;

2) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitettua Turvallisuus- ja kemikaaliviraston rekisteristä yrityksen toiminnan laatua sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määrää koskevia tietoja;

3) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 .

# 11.

## Laki

### rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään rautatielakiin (304/2011) uusi 19 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

(uusi)

3 luku

#### **Rataverkon hallinnointi**

19 a §

*Rataverkon haltijan mahdollisuus ulkoistaa tehtäviään*

*Rataverkon haltija voi ulkoistaa tehtäviään ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle, kunhan tämä ei ole rautatieyritys tai yritys, jonka määräysvallassa on rautatieyritys.*

*Rataverkon haltijan on huolehdittava siitä, että tehtävien ulkoistamisesta ei synny eturistiriitoja ja että kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuus taataan.*

*Rataverkon haltija kantaa kuitenkin aina vastuun myös niistä tehtävistä, jotka se on antanut jonkin ulkopuolisen palvelujen tuottajan hoidettavaksi.*

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 20 .*

\_\_\_\_\_

## 12.

### Laki

#### turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*  
16 §

*Ehdotus*  
16 §

#### *Ilmoitusvelvollisuus*

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitettussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

#### *Ilmoitusvelvollisuus*

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitettussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta,

7) oikeushenkilöllä, joka huolehtii liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 1 osan 1 luvun 2 §:n 10 kohdassa tarkoitettua liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoamisesta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä  
kuuta 20 .*



