

Asia: VN/26766/2021

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n muuttamiseksi. Traficomia on kuultu hallituksen esitystä valmistellessa ja virasto kannattaa hallituksen esityksessä esitettyä muutosta, jolla Liikenne- ja viestintävirastolle asetetaan uusi määräysenantovaltuus.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n mukaan maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjauksköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Laissa ei kuitenkaan ole ollut tarkempia säännöksiä ohjauksköydestä tai sitä korvaavasta laitteistosta taikka määräysenantovaltuutta virastolle määrätä ohjauksköydestä tai sitä korvaavasta laitteistosta taikka sen hyväksymisen edellytyksistä, olkoonkin, että laissa on edellytetty ohjauksköyden korvaavan laitteiston olevan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä. Näin ollen Traficom katsoo, että lausuttavassa luonnoksessa 6 §:n 1 momenttiin lisätty määräysenantovaltuus on omiaan parantamaan sekä lossiliikenteen turvallisuutta että vallitsevan oikeustilan selvyyttä. Määräysenantovaltuuden myötä Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus, lossiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi, asettaa teknisiä vaatimuksia sekä ohjauksköydelle että sitä mahdollisesti korvaavalle muulle laitteistolle. Lisäksi virasto pitää ehdottoman tärkeänä, että määräysenantovaltuus sisältää ehdotetun kaltaisen mahdollisuuden määrätä myös menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Erityisesti perinteistä ohjauksköyettä korvaavaa laitteistoa koskeva määräysenantovaltuus on nähty välttämättömänä, sillä tähän saakka oikeustila ja viraston valtuudet ovat olleet tältä osin epäselvät eikä virasto ole katsonut voivansa antaa teknisiä vaatimuksia tai pysyvää hyväksyntää tällaisille laitteistoille kuten esityksessä mainitulle ns. virtuaalivaijerille. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo määräysenantovaltuuden olevan perustuslain 80 §:n vaatimusten mukaisesti riittävän tarkkarajainen, mutta samalla sellainen, joka antaa virastolle mahdollisuuden määrätä asiasta tehokkaasti ja vaikuttavasti.

Määräyksenantovaltuutta on perusteltu seikkaperäisesti hallituksen esityksen sivuilla 8-9. Traficom katsoo, että perusteluissa esitetty määräyksen sisältöä koskeva listaus ei ole tyhjentävä, vaan perusteluissa esitetyt vaatimukset ovat esimerkinomaisia. Traficomien asiantuntijanäkemyksen mukaan muita määräyksessä määriteltäviä vaatimuksia voisivat olla esimerkiksi erilaiset laitteistolle asetettavat olosuhdevaatimukset sekä vaatimus soveltaa laitteistoissa tiettyjä olemassa olevia ja yleisesti hyväksytyjä standardeja.

Hallituksen esityksen kohdassa 4.2.2 on arvioitu vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Tältä osin virasto tarkentaa sille määräyksenannosta sekä järjestelmien hyväksymisestä aiheutuvaa työmäärää. Määräyksen antamisen lisäksi viraston tehtäviin kuuluu hyväksyä määräyksen mukaisesti kukin järjestelmä (tyyppihyväksyntä) sekä mahdollisesti järjestelmän integroiminen yksittäiselle alukselle. Tyyppihyväksyntöjä voitaneen arvioida tulevan joitakin tulevana vuosina kaluston uudistuessa. Tämä tarkoittaa samalla sitä, että aluskohtaisia hyväksyntämenettelyitä tulee vuositasolla muutamia (arviolta 0-5 kpl). Tämä tarkoittanee näin ollen myös lisäystä viraston työtehtäviin. Pysyvän lisäyksen arvioidaan olevan noin 0,2 henkilötyövuotta. Kuten Varsinais-Suomen ELY-keskus omassa lausunnossaan toteaa, tiedossa on, että vähintään yksi järjestelmä (ns. virtuaalivaajeri) tulee hyväksyttäväksi heti, kun viraston antama määräys astuu voimaan. Näin ollen lain voimaantulovuonna työmäärän lisäyksen arvioidaan olevan noin 0,5 henkilötyövuotta, josta itse määräysvalmistelun arvioidaan olevan 0,3 henkilötyövuotta. Riittävä resursointi ja sitä kautta rahoitus ovat välttämätön edellytys sille, että Liikenne- ja viestintävirasto kykenee toimivaltaisena liikenteen turvallisuusviranomaisena suoriutumaan sille osoitetuista lakisäätöistä, toimivallan ydinalueelle sijoituvista tehtävistä. Virasto pyytää, että esitystä tarkennetaan tältä osin.

Varsinais-Suomen ELY-keskukselta saadun tiedon mukaan Järvi-Suomen lossiliikenteen palvelusopimuksen kilpailutusta on jatkettu 30.9.2022 saakka. Virasto tulkitsee, että tämä käytännössä asettaa takarajan myös viraston ohjaukseen tai sitä korvaavaa laitteistoa koskevien määräysten antamiselle, jotta ne voidaan huomioida kilpailutukseen osallistuvien tahojen tarjouksissa.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lisäksi yleisenä liikenteen turvallisuusviranomaisen huomiona, että losseja koskevaa lainsäädäntöä tulisi tarkastella ja ajanmukaistaa kokonaisuutena lähitulevaisuudessa. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole muuta lausuttavaa asiassa.

Uttula Aleks  
Merenkulun valvonnan päällikkö