

Lausuntoyhteenveto: luonnos hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta koskien lossin virtuaalista ohjaukkyttä

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellusta luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin lausuntoja 27.10.–24.11.2021. Lausuntoa pyydettiin maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikenne- ja viestintävirastolta, Väylävirastolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Saaristoasiain neuvottelukunnalta, Suomen Laivanpäälystöliitolta, Suomen tieyhdistykseltä, Suomen Lauttaliikenne Oy:ltä, ABB Oy:ltä, DIMECC Oy:ltä, Kongsberg Maritime Finland Oy:lta ja Wärtsilä Oyj:ltä. Lisäksi esitys oli vapaasti kommentoitavana lausuntopalvelu.fi -palvelussa.

Lausunnon antoivat Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Varsinais-Suomen ELY-keskus, saaristoasiain neuvottelukunta, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Konepäälystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Wärtsilä sekä Suomen Lauttaliikenne Oy. Maa- ja metsätalousministeriö ja ympäristöministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esityksestä.

Kaikki lausunnonantajat kannattivat esitettyä muutosta, jolla lakiin lisättäisiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä lossin ohjaukkyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Saaristoasiain neuvottelukunta sekä Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Konepäälystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry kiinnittivät kuitenkin huomiota siihen, että turvallisuuden kannalta olisi tärkeää tarkastella lisäksi lossin kuljettajalta edellytettävää pätevyyttä ja koulutusta, joita koskevien vaatimusten tulisi olla nykyistä korkeammat. Laivanpäälystöliitto ry, Konepäälystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry nostivat esiin tarpeen myös määritellä lossi ja lautta-alus nykyistä täsmällisemmin sekä rajata lossi enimmäiskantavuuden perusteella alle 100 tonniin. Niin ikään Liikenne- ja viestintävirasto Traficom totesi lausunnossaan, että losseja koskevaa lainsäädäntöä tulisi tarkastella ja ajanmukaistaa kokonaisuutena lähitulevaisuudessa. Varsinais-Suomen ELY-keskus painotti, että lainmuutosten ja myös viranomaismääräyksen olisi tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian ennen Järvi-Suomen lauttaliikenteen (12 lossipaikkaa) palvelusopimuksen kilpailutuksen tarjousten määräaika 30.9.2022. ELY-keskus nostaa lisäksi esiin huomiota vaikutuksista vesilupaun, kun fyysinen ohjaukkyvaijeri poistuu ja korvataan virtuaalisella sekä muutosten ilmoittamisesta valvontaviranomaiselle, vaikka luvan lakkauttamien tai uusi lupa ei olisi tarpeen. Liikenne- ja viestintävirasto esitti tarkennuksia esitysluonnokseen koskien vaikutuksia viranomaisten toimintaan koskien virastolle muutoksista aiheutuvaa työmäärää.

Lausuntojen pääkohdat

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kannattaa esitettyä muutosta katsoen sen parantavan sekä lossiliikenteen turvallisuutta että vallitsevan oikeustilan selvyttä. Erityisesti perinteistä ohjaukkyttä korvaavaa laitteistoa koskeva määräyksenantovaltuutta pidetään on nähty välttämättömänä, sillä tähän saakka oikeustila ja viraston valtuudet ovat olleet tältä osin epäselvät. Virasto pitää tärkeänä, että määräyksenantovaltuus sisältää myös ehdotetun kaltaisen mahdollisuuden määrätä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Traficom nostaa lisäksi esiin, että losseja koskevaa lainsäädäntöä tulisi tarkastella ja ajanmukaistaa kokonaisuutena lähitulevaisuudessa.

Traficom pyytää tarkentamaan esitysluonnosta koskien vaikutuksia viranomaisten toimintaan koskien virastolle muutoksista aiheutuvaa työmäärää. Traficom arvioi, että muutoksista johtuu pysyvä noin 0,2

Id Versionumero

henkilötyövuoden lisäys sen tehtäviin liittyen järjestelmien hyväksyntöihin ja mahdollisesti integroimiseen yksittäiselle alukselle. Lain voimaantulovuonna työmäärän lisäyksen arvioidaan olevan 0,5 henkilötyövuotta, josta määräysvalmistelun arvioidaan olevan 0,3 henkilötyövuotta. Traficom toteaa, että riittävä resursointi on välttämätön edellytys sille, että virasto kykenee suoriutumaan sille osoitetuista lakisääteisistä, toimivallan ydinalueelle sijoittuvista tehtävistä.

Väylävirasto kannattaa ehdotusta. Esitetty lakimuutos parantaa kokonaisuudessaan maanteiden lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä valtuuttamalla Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarpeellisia määräyksiä lossin ohjauksköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Lisäksi ehdotus mahdollistaa muutoinkin kuin tilapäisesti losseilta edellytetyn ohjauksköyden korvaamisen virtuaalisella ohjausjärjestelmällä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus puoltaa esitettyä lakimuutosta ja katsoo sen parantavan maanteiden lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä mahdollistamalla losseilta edellytetyn ohjauksköyden korvaamisen virtuaalisella ohjausjärjestelmällä. ELY-keskus nostaa esiin, että maantielauttaliikenteen 20 vuoden kokonaispalvelusopimusten kilpailutuksissa edellytetään jatkossa lossien varustamista liikenteen turvallisuusviranomaisen hyväksymällä perinteisen ohjailuköyden korvaavalla järjestelmällä, mikäli lossi ei ole vaijeriveton. Ohjauksköyden korvaava järjestelmä koskevan tarkemman sääntelyn puuttuminen voisi siten vaikuttaa annettavien tarjousten riskihinnoitteluun. Tämän vaikutus voi pitkästä sopimusajasta ja lossien suuresta määrästä johtuen olla merkittävä ja kilpailua vääristävä. Siksi lainmuutosten ja myös viranomaismääräyksen olisi tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian ennen Järvi-Suomen lauttaliikenteen (12 lossipaikkaa) palvelusopimuksen kilpailutuksen tarjousten määräaika 30.9.2022. Järvi-Suomen lossiliikenteen tarjousten määräaika on jatkettu (alkuperäinen määräaika 30.3.2021) Covid-pandemiaan liittyvien tekijöiden vuoksi, minkä lisäksi ELY-keskus haluaa varmistua, että tarjoajilla on riittävät edellytykset esitetyn lakimuutoksen vaikutusten huomiointiin tarjouksessaan. ELY-keskus kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että lossiväylälle ja fyysisille vaijereille on vesilupa niissä kohdissa, joissa ylitetään virallinen kulkuväylä. Mikäli fyysinen vaijeri poistuu, ELY-keskus ei näe varsinaista lakkauttamista tarpeelliseksi. Fyysisen vaijerin muuttuessa virtuaaliseksi, asiasta tulee ilmoittaa vesilain valvontaviranomaiselle. Uusi virtuaalivaijeri ei tarvitse lupaa, vaikka ylitettäisiin virallinen kulkuväylä.

Saaristoasiain neuvottelukunta (SANK) pitää esitystä mahdollisuudesta siirtyä virtuaaliseen ohjausjärjestämään, virtuaalivaijeriin, hyvänä, sillä se lisäisi lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta sekä ympäristöystävällisyyttä. SANK pitää kuitenkin huolestuttavana sekä turvallisuutta heikentävänä tekijänä, sitä että lossikuljettajien pätevyysvaatimuksia ei tarkasteltaisi ja nostettaisi samassa yhteydessä, kun mahdollistetaan virtuaalivaijerien käyttöönotto. Virtuaalivaijerilossin kuljettajan pätevyyden tulisi olla korkeampi kuin esitysluonnoksessa esitetään. SANK esittää, että esitystä tarkennetaan lossin kuljettajan pätevyysvaatimusten osalta.

Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry kiinnittävät yhteisessä lausunnossaan huomiota siihen, että lossin ja lautta-aluksen määritelmiä tulisi selkeyttää. Virtuaalisella ohjauksella tai muulla kiinteästi asennetulla ohjauksella olevan lossin enimmäiskantavuus tulisi rajata alle 100 tonniin. Lausunnonantajat katsovat, että virtuaaliohjailun sallimisen lisäksi lossialuksilla tulisi kiinnittää erityistä huomiota lossin kuljettajalta edellytettävään koulutukseen. Vaikka virtuaalisen ohjausvaijerin käytön lisääminen voi lisätä osaltaan turvallisuutta, on lossin kuljettaja turvallisuuden kannalta olennaisessa roolissa. Asiaan tulee jatkossa lossien kokojen kasvaessa kiinnittää erityistä huomiota, jotta lossien liikennöinnin kokonaisturvallisuus taataan luomalla yhtenäisen, nykyaikaiset vaatimukset täyttävä koulutus kuljettajille. Virtuaalisesta ohjausvaijerista huolimatta navigointi tapahtuu jatkossakin pitkälti samoin kuin vapaasti kulkevissa lautoissa, minkä johdosta työnkuva monipuolistuu ja vaatimukset merenkulun osaamisesta kasvavat.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Lausunnonantajat viittaavat niin lossien määrittelyyn kuin kuljettajien koulutuksen ja pätevyyksien osalta Onnettomuustutkintakeskuksen antamiin suosituksiin.

Wärtsilä yhtyy LVM:n arvioon ohjausvaijeria korvaavan virtuaalisen vaijerin käytettävyydestä ja hyödyistä ja tukee liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamista esityksen mukaisesti. Wärtsilä katsoo, että liikennejärjestelmää kehitettäessä on tarpeen tarkastella tämän lossiliikennettä koskevan esimerkin mukaisesti vaihtoehtoisia, digitalisaatioon, automaation ja lisääntyvään autonomiaan liittyviä ratkaisuja, joilla liikennepalvelujen ja -infrastruktuurin käyttöä voidaan tehostaa ja optimoida sekä vähentää niiden ympäristölle aiheutuvia haittoja.

Suomen Lauttaliikenne Oy pitää hallituksen esitystä hyvänä ja katsoo sen olevan linjassa Liikenne 12- suunnitelman sekä ilmastopäästötavoitteiden kanssa. Kokonaisuutta arvioitaessa virtuaalinen ohjailuköysi lisää vesiliikenneturvallisuutta, vähentää ilmastopäästöjä ja vesistön pohjan eroosiovaikutuksia sekä vähentää hyväksyntäprosessista aiheutuvia kuluja. Suomen Lauttaliikenne Oy tuo esiin virtuaalisen ohjausköyden etuja turvallisuuden, energian käytön sekä säätilasta riippumattomuuden kannalta.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--