

Hallituksen esitys eduskunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaa koskevaan lainsäädäntöön tehtävistä väliaikaisista muutoksista poikkeusolojen vuoksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

COVID-19-tartuntatautiepidemian aiheuttaman poikkeustilan ja liikkumista koskevien rajoitusten vuoksi tarvitaan liikennealan lainsäädäntöön väliaikaisia muutoksia, joilla helpotetaan kansalaisten ja yritysten toimintaa sekä turvataan kuljetusten toimiminen. Esitys sisältää lähinnä määräaikoisiin ja toimitettaviin asiakirjoihin liittyviä teknisluontoisia muutoksia tie- ja rautatie-liikennettä sekä merenkulkua koskeviin säädöksiin. Muutokset liittyvät ajokorttilakiin (lääkärintodistusten toimittaminen ajokortteja uusittaessa), ajoneuvolakiin (määräaikauskatsastuksia koskevat säännökset), alusrekisterilakiin (jäljennös saantoasiakirjasta), lakiin eräiden alusten ja niitä palvelulevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (alusten katsastukset, lakiin laivaväestä ja alusten turvallisuusjohtamisesta (miehistömääräykset), lakiin liikenteen palveluista (ammattipätevyudet ja joukkoliikenteen aikataulut ja luotsauslakiin (pätevyyksien jatkaminen).

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Ajoneuvolain katsastussäätelyä koskevat poikkeussäännökset olisivat voimassa 31.8.2020 saakka. Ajokorttilain ja alusrekisterilain muutokset olisivat voimassa 30.9.2020 saakka. Turvatoimilakia koskeva poikkeus olisi voimassa 31.12.2020 saakka. Merenkulun pätevyysä koskevien pidennystarpeiden vuoksi laivaväkilain ja luotsauslain muutokset olisivat voimassa enintään 31 maaliskuuta 2021 saakka. Suurin osa liikenteen palveluista annetun lain muutoksista olisi voimassa 30.9.2020 saakka, mutta koska merenkulun pätevyysä koskevat muutokset on yhtenäistetty laivaväkilain ja luotsauslain muutosten kanssa, olisi laki voimassa 31.3.2021 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
3 Tavoitteet	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	11
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	14
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	20
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	20
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	21
6 Lausuntopalaute	23
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	23
8 Voimaantulo	28
9 Toimeenpano ja seuranta	28
10 Suhde muihin esityksiin.....	28
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	29
LAKIEHDOTUKSET	35
1. Laki ajokorttilain 27 ja 89 §:n väliaikaisesta muuttamisesta	35
2. Laki ajoneuvolain väliaikaisesta muuttamisesta	36
3. Laki alusrekisterilain väliaikaisesta muuttamisesta	40
4. Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta	41
5. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 13 §:n väliaikaisesta muuttamisesta.....	42
6. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta	43
7. Laki luotsauslain väliaikaisesta muuttamisesta.....	45
LIITE	46
RINNAKKAISTEKSTIT	46
1. Laki ajokorttilain 27 ja 89 §:n väliaikaisesta muuttamisesta	46
2. Laki ajoneuvolain väliaikaisesta muuttamisesta	47
3. Laki alusrekisterilain väliaikaisesta muuttamisesta	53
4. Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta	54
5. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 13 §:n väliaikaisesta muuttamisesta.....	55
6. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta	56
7. Laki luotsauslain väliaikaisesta muuttamisesta.....	59

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Valtioneuvosto on todennut yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa 16.3.2020, että maassa vallitsee COVID-19-tartuntatauti-epidemian vuoksi valmiuslain (1552/2011) 3 §:n 3 ja 5 kohdassa tarkoitetut poikkeusolot. Valtioneuvoston on tämän jälkeen antanut useita valmiuslain käyttöönottoasetuksia ja niihin liittyviä soveltamisasetuksia, jotka eduskunta on sittemmin hyväksynyt valmiuslain 6 ja 7 §:n mukaisesti. Päätettyjen toimenpiteiden tarkoituksena on suojata väestöä sekä turvata yhteiskunnan ja talouselämän toiminta.

Poikkeusolojen ja vallitsevan tilanteen johdosta useat liikennealan viranomaiset, etujärjestöt ja yritykset ovat olleet yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriöön ja kiinnittäneet huomiota lainsäädännön määräaikaisten ja eräiden muiden toimintaan liittyvien vaatimusten noudattamiseen liittyviin merkittäviin haasteisiin ja poikkeuksien myöntämisen tarpeeseen. Vallitsevassa tilanteessa ministeriö on katsonut, että joustavuus toimijoita koskevien vaatimusten suhteen on perusteltua, silloin kuin se johtuu vallitsevasta tilanteesta, on väliaikaista, kohdistuu tasapuolisesti kaikkiin toimijoihin eikä olennaisesti vaaranna liikenneturvallisuutta.

Tähän hallituksen esitykseen on koottu lakimuutosta edellyttävät tarpeet poiketa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan voimassaolevasta lainsäädännöstä poikkeusolojen johdosta. Taustalla on tarve helpottaa kansalaisten ja yritysten toimintaa ja turvata kuljetusten jatkuvuus COVID-19-tartuntatauti-epidemian ja poikkeustilan liikkumista koskevien rajoitusten aikana.

Vastaavia poikkeuksia voimassaoleviin säädöksiin tai määräyksiin on voitu toteuttaa muuttamalla Liikenne- ja viestintäviraston antamaa määräystä. Näin on toimittu esimerkiksi eräiden ilmaan liittyvien pätevyyksien uusimisen ja määräaikaisten kelpuutuksien jatkamisen osalta. Valtioneuvoston asetuksella on säädetty poikkeuksia linja-autojen ja tieliikenteen raskaan tavaraliikenteen ajo- ja lepoaikoihin (143/2020). Valtioneuvosto on myös antanut asetukset, joilla saatetaan voimaan vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskevat erillissopimukset (180/2020-183/2020), joilla pyritään varmistamaan vaatimustenmukaisten kuljetusten jatkuminen myös vallitsevassa poikkeuksellisessa tilanteessa.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Esityksen kiireellisyyden vuoksi on tarpeen poiketa kuulemisista säädösvalmistelussa koskevista ohjeista. Sidosryhmät ovat aktiivisesti esittäneet ja perustelleet ministeriölle koronavirusepidemiasta johtuvien poikkeusolojen aiheuttamaa tarvetta tehdä poikkeuksia tai muuttaa voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Hallituksen esityksen luonnoksesta on pyydetty keskeisiltä sidosryhmiltä nopealla aikataululla kirjalliset kommentit [lausuntopalvelu.fi](https://www.lausuntopalvelu.fi) -portaalin kautta. Kirjallisia kommentteja esitysluonnokseen saatiin xx kappaletta.

Sidosryhmien lausunnoissa ja kuulemistilaisuudessa 16.4.2020....

Kooste kuulemisesta ja lausunnoista on ladattavissa valtioneuvoston Hankeikkunasta (LVM019:00/2020).

2 Nykytila ja sen arviointi

Ajokorttilaki

Ajokortin saamiseksi ja sen voimassaolon ylläpitämiseksi henkilön on voitava lääkärintilaisuudessa osoittaa täyttävänsä ajokortin myöntämisen terveysvaatimukset. Ajokorttilain (386/2011) 27 §:n mukaan 70 vuotta täyttävän on uudistettava ajokorttinsa ja annettava uudistamishakemuksen liitteenä lääkärintilaisuus, jolla osoitetaan hänen edelleen täyttävän ryhmän 1 ajokorttiluokan terveysvaatimukset. Ryhmään kuuluvat henkilö- ja pakettiautot, traktorit ja muut kevyemmät ajoneuvot. Myös 45 vuotta täyttäneen tai ajokortin voimassaoloaikana täyttävän on uudistettava ryhmään 2 kuuluvia luokkia sisältävä ajokorttinsa. Tähän ryhmään kuuluvat kuorma- ja linja-autot sekä raskaammat ajoneuvoyhdistelmät. Vaatimus perustuu kansalliseen lainsäädäntöön. Euroopan unionin ajokorttidirektiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista) 7 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat lyhentää ajokorttien voimassaoloaikaa muun muassa toteuttaakseen useammin lääkärintarkastuksia

Lain 6 § 2 momentin mukaan ajo-oikeutta ei ole, jos ajokorttia ei ole uudistettu. Lain 27 § 3 momentin mukaan ajokortin uusimista on haettava aikaisintaan kuusi kuukautta ennen ajo-oikeuden päättymistä. Lääkärintilaisuus ei saa olla kuutta kuukautta vanhempi. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan aikavälillä 13.4.–30.9.2020 yli 70-vuotiaita ryhmään 1 kuuluvia ajokortin uudistajia, jotka tarvitsisivat lääkärintilaisuuden, on noin 29 000 ja 45-vuotiaita tai sitä vanhempia ryhmän 2 uudistajia (tarvitsevat lääkärintilaisuuden tai laajennetun lääkärintilaisuuden) on 7180. Kaikkiaan uudistettavia ajo-oikeuksia on aikavälillä 13.4.–30.9.2020 n. 54 000 ja yli puoleen tapauksista tarvitaan lääkärintilaisuus.

Liikenneopettajalupa myönnetään ajokorttilain 89 §:n mukaan viideksi vuodeksi. Liikenneopettajaluvan saamiseksi on täytettävä ajoneuvoryhmä 2:n eli ryhmää 1 raskaampien ajoneuvojen terveysvaatimukset, vaikka ryhmän 1 ajokortti on riittävä luvan saamiseksi. Luvan myöntämisen yhteydessä lisätään rekisteriin aikaistetun lääkärintilaisuuden toimittamisvelvoite puolen vuoden päähän. Asiakkaiden tulisi näin osoittaa ajoterveysvaatimusten täyttyminen viiveellä rekisteriviranomaiselle Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan aikavälillä 13.4.–30.9.2020 päättyy 115 liikenneopettajalupaa.

Koronavirusepidemiasta johtuen terveydenhuolto on kuormittunut ja kiireettömät asiointiajat siirtyvät myöhäisempään ajankohtaan. Asiakkaiden on tällä hetkellä erittäin vaikeaa saada aikaa ajoterveydentarkastukseen.

Ajoneuvolaki

Voimassa olevan ajoneuvolain (1090/2002) 51 §:n mukaan määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty. Sama koskee ajoneuvolain 57 §:n mukaan katsastuksessa hylättyä ajoneuvoa. Mainittuihin pykäliin sisältyy valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tällaisten ajoneuvojen käytöstä rajoitetusti liikenteessä.

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (1245/2002) 5 §:ssä säädetään oikeudesta käyttää määräaikaikatsastamatonta

ajoneuvoa. Sen mukaan määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon käyttö liikenteessä on sallittua ainoastaan sen kuljettamiseksi sille erikseen varattuna aikana katsastukseen.

Mainitun asetuksen 14 §:ssä säädetään oikeudesta käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa. Sen mukaan tällaista ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä enintään kahden kuukauden ajan määräaikaikatsastuksessa hylkäämisestä. Ajoneuvossa todetut hylkäämisen aiheuttaneet viat ja puutteellisuudet on kuitenkin korjattava mahdollisimman pian. Jos ajoneuvoa ei kahden kuukauden aikana hyväksytä jälkitarkastuksessa tai määräaikaikatsastuksessa, ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä vain sen kuljettamiseksi korjattuna sille varattuna aikana katsastukseen. Lisäksi määräaikaikatsastuksessa ajokieltoon määrättyä ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä sen kuljettamiseksi lähimpään mahdolliseen paikkaan korjattavaksi, jos katsastustoimipaikka antaa sille tähän oikeuttavan todistuksen.

Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettu valtioneuvoston asetus on säädetty kumottavaksi 13.5.2020. Sen korvaa ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettu valtioneuvoston asetus (1455/2019), joka tulee voimaan 14.5.2020. Ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 5 ja 10 §:ään sisältyy kumoutuvan asetuksen 5 ja 14 §:ää vastaava sääntely.

Nykyinen sääntely mahdollistaa määräaikaikatsastamattoman tai määräaikaikatsastuksessa hylätyn ajoneuvon liikennekäytön ainoastaan hyvin rajatuissa tilanteissa. Ajoneuvolain 51 ja 57 §:n nojalla määräaikaikatsastamattoman tai katsastuksessa hylätyn ajoneuvon käyttö liikenteessä on kielletty riippumatta olosuhteista, joista katsastamattomuus aiheutuu. Sääntelyä voidaanakin pitää poikkeusolojen näkökulmasta tiukkana ja joustamattomana. Sääntelyä nykyisessä muodossaan ota huomioon sitä, että erityisesti riskiryhmiin kuuluvien henkilöiden on tärkeää minimoida lähikontaktien määrä, eikä ajoneuvon katsastaminen ole heille välttämättä suotavaa tai mahdollista tällä hetkellä. Erityisesti riskiryhmiin kuuluvan väestön suojaamiseksi olisi tarpeellista mahdollistaa katsastusvelvollisuuden täyttäminen nykyistä joustavammin poikkeusolojen aikana.

Alusrekisterilaki

Alusrekisterilain (512/1993) 1 §:n 1 momentissa säädetään suomalaisten kauppamerenkulkuun käytettävien alusten, joiden pituus on vähintään 15 metriä, merkitsemisestä Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisterilaissa tarkoitettuun rekisteriin. Rekisteriin voidaan merkitä tiedot myös rakenteilla olevista aluksista. Liikenne- ja viestintävirasto pitää liikenneasioiden rekisteriä liikenteen palveluista annetun lain VI osan mukaisesti ja Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden toimipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. Rekisterialueet ovat Ahvenanmaan maakunta ja muu Suomi.

Alusrekisterilain 1 §:n 2 momentin mukaan aluksina pidetään myös uivia alustoja ja rakenteita sekä muita kelluvia laitteita. Lain 2 § mahdollistaa myös vapaaehtoisen rekisteröinnin, jolloin rekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä kauppamerenkulkuun käytettävä alus, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on lain 8 §:n mukaisesti rekisteröitävä alusrekisterilaissa tarkoitettuun rekisteriin, jos se täyttää lain 1 §:ssä säädetyt edellytykset. Huvialukset ja pienemmät vähintään 5,5 metriä pitkät veneet eivät kuulu alusrekisterilain soveltamisalaan, vaan ne merkitään vesikulkuneuvoina liikenneasioiden rekisteriin.

Alusrekisterilain 6 §:n mukaan alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty rekisteriin ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan. Kansallisuuskirja annetaan lain 28 §:n mukaisesti alukselle todistuksena rekisteröinnistä. Lain 14 §:n mukaan aluksen omistajan on ilmoitettava alus rekisteröitäväksi sekä haettava omistusoikeutensa kirjaamista. Omistajan on lain 15 §:n mukaan varmistettava 30 päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä, että alus on rekisterissä, ja ilmoitettava rekisteritietojen muutoksesta.

Menettelystä aluksen ja rakenteilla olevan aluksen rekisteröinnissä ja omistusoikeuden kirjaamisessa säädetään alusrekisterilain 4 luvussa. Lain 20 §:ssä säädetään rekisteröinti- ja kirjaamishakemuksen muodosta ja sisällöstä. Pykälän 3 momentin mukaan hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä. Lain 27 §:n 1 kohdassa säädetään hakemuksen hylkäämisestä, jos omistaja ei ole rekisteröintihakemuksessa riittävästi selvittänyt, millä tavalla alus on hänelle siirtynyt.

Nykylainsäädäntö vaikeuttaa poikkeusoloissa alusten pitämistä katkeamattomasti liikenteessä. Nykysääntelyssä ei huomioida sitä, että alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen esittäminen tai toimittaminen voi olla käytännön syistä mahdotonta esimerkiksi karanteenin tai ihmisten liikkumiseen kohdistuvien rajoitusten vuoksi. Rekisteröinnin hakijat ovat pääosin lähettäneet rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista koskevat hakemukset liitteineen postitse. Kuitenkin käytännöksi on vakiintunut menettely, jossa alusten, jotka halutaan pitää katkeamattomasti liikenteessä, selvityksen esittäminen on tehty rekisteriviranomaisen toimipisteellä (Liikenne- ja viestintävirastossa Helsingissä tai Turun toimipisteellä) näyttämällä alkuperäiset saantoasiakirjat viranomaiselle, jolloin rekisteröinti on voitu tehdä kauppapäivänä. Joissain tapauksissa viranomainen on ollut paikan päällä aluksella ja tarkastanut saantoasiakirjat. Tarkastuksen yhteydessä asiakkaalle luovutetaan kansallisuuskirja. Vaikka aluksen ei tarvitsisi olla katkeamattomasti liikenteessä, koskee rekisteröinnin ja omistusoikeuden kirjauksen hakijaa kuitenkin laissa määrätty 30 päivän määräaika.

Poikkeusolojen vuoksi käyttöön otettujen toimenpiteiden ja rajoitusten myötä tarvittaisiin väliaikainen muutos olemassa olevaan lainsäädäntöön vastaamaan poikkeusolojen tarpeita. Jos alkuperäisiä saantoasiakirjoja ei tarvitsisi tarkastaa paikan päällä ja alkuperäisinä, voitaisiin kansallisuuskirja tehdä etukäteen valmiiksi odottamaan, esimerkiksi rekisteriviranomaisen toimipisteen aulaan, tai toimittaa skannattu asiakirja tarvittaessa sähköpostin liitteenä asiakkaalle. Näin voitaisiin turvata merenkulun tavaraliikenteen jatkuminen keskeytyksettä. Kiireellisiä rekisteröintejä ja omistusoikeuden kirjaamisia tehdään *normaalitilanteessa kevätkuukausina 4-6*.

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta

Eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetussa laissa (485/2004, jäljempänä turvatoimilaki) säädetään satamissa noudatettavista turvatoimista. Sillä annetaan myös alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 725/2004, jäljempänä turvatoimiasetus, edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Turvatoimilain 4 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston erityistehtävistä. Sen 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa satamarakenteiden ja satamien turva-arvioinnit, hyväksyy alusten, satamien ja satamarakenteiden turvasuunnitelmat, katsastaa alukset sekä antaa todistuskirjat siten kuin turvatoimiasetuksessa ja kyseisessä laissa säädetään.

Turvatoimiasetuksella on toimeenpantu Euroopan unionissa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä vuonna 1974 tehty alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö (International Ship and Port Facility Security Code, jäljempänä ISPS-säännöstö). ISPS-säännöstöä sovelletaan seuraaviin kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin: matkustaja-alukset, mukaan lukien suurnopeusmatkustaja-alukset; lastialukset, mukaan lukien suurnopeusalukset, joiden bruttovetoisuus on yli 500; liikkuvat porausyksiköt rannikon edustalla ja näitä kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä aluksia palvelevat satamarakenteet. Sääntelyä ei sovelleta sota-aluksiin, merivoimien tukialuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat sopimushallituksen omistuksessa tai käytössä ja jotka liikennöivät vain valtion palveluksessa ei-kaupallisessa tarkoituksessa. Hyväksytty aluksen turvasuunnitelma ja kansainvälinen turvatodistus myönnetään alukselle, *joka täyttää turvavaatimukset*.

Turvatoimiasetuksen ja ISPS-säännösten mukainen aluksen kansainvälinen turvatodistus on voimassa viisi vuotta. Uusintatarkastus tehdään pääsääntöisesti viiden vuoden välein ja aina ennen voimassa olevan todistuskirjan umpeutumista ja uuden todistuskirjan myöntämistä. Todistuskirjan voimassaoloaika voi myös päättyä, jos välitarkastus on suorittamatta. Välitarkastus on tehtävä todistuskirjan toisen ja kolmannen vuosipäivän välillä. Tarvittavien todistusten puuttuessa alus hallinnollisesti pysäytetään satamaan. Suomeen on rekisteröity noin 110 alusta, jotka kuuluvat turvatoimiasetuksen soveltamisalaan. Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet tarkastavat ulkomailla vuosittain noin 10–15 alusta.

Vallitsevassa koronaviruspandemiatilanteessa Suomi ja lukuisat muut valtiot ovat rajoittaneet matkustamista. Matkustamis- ja liikkumisrajoitusten takia Liikenne- ja viestintäviraston virkamiesten on hankala matkustaa ulkomailla sijaitsevien tarkastettavien alusten luokse. Jos poikkeusolot jatkuvat pitkään, johtaa se siihen, että eräiden sellaisten Suomeen rekisteröityjen ulkomailla liikennöivien alusten, jotka eivät lähikuukausina vieraile suomalaisissa satamissa, kansainvälisten turvatodistusten voimassaolo umpeutuu. Ilman voimassa olevaa turvatodistusta aluksen liikennöinti keskeytyy.

Lakimuutoksella on tarkoitus helpottaa tilannetta ja valtuuttaa Liikenne- ja viestintävirasto siirtämään väliaikaisesti tarkastustehtävä ja kansainvälisen turvatodistuksen myöntäminen *hyväksytyille luokituslaitoksille*.

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

Ennen aluksen ottamista käyttöön suomalaisena aluksena, on sille pääsääntöisesti vahvistettava miehitys. Asiasta säädetään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009). Lain 6 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa aluksen miehityksen ja antaa miehitystodistuksen, josta ilmenee aluksen vähimmäismiehitys sekä laivaväen kokoonpano ja tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset eri liikennealueilla tai pyyntialueilla.

Lain 13 § sisältää säännökset, joiden nojalla miehitystodistuksessa määrätystä pätevyydestä voidaan poiketa. Liikenne- ja viestintävirasto voi pakottavista syistä myöntää kansi- tai konepäällystön pätevyyskirjojen osalta laivanisännän kirjallisesta hakemuksesta erivapauden, jonka mukaan aluksella voi olla toimessa henkilö, jolla ei ole toimeen oikeuttavaa pätevyyttä. Edellytyksenä on, että henkilöllä on riittävä pätevyys toimen turvalliseksi hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää erivapauden, jos menettely ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Ennen erivapauden myöntämistä Liikenne- ja viestintäviraston on kuuluttava asianomaista valtakunnallista merenkulkualan työmarkkinajärjestöä. Erivapaus ei saa olla voimassa yli *kuutta kuukautta kerrallaan*.

Poikkeusoloista johtuen voi olla tarpeen myöntää erivapauksia kansi- tai konepäällystön pätevyyskirjojen lisäksi myös aluksella vaadittavista lisäpätevyyksistä niin, että alusliikenteen jatkuvuus voitaisiin varmentaa. Lisäpätevyystodistukset liittyvät esimerkiksi alustyyppikohtaisiin lisäpätevyysvaatimuksiin, kuten matalan leimahduspisteen polttoaineita käyttävien IGF-alusten lisäpätevyystodistuksiin. IGF-aluksia ja näihin vaadittavat lisäpätevyystodistukset omaavia henkilöitä on toistaiseksi vähän ja on mahdollista, että poikkeustilanteesta johtuen näistä henkilöistä voi tulla pulaa.

Nykysääntely vaarantaa merenkulun ja alusliikenteen keskeytyksettömän jatkumisen poikkeusolojen aikana.

Laki liikenteen palveluista

Taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajalta vaadittavasta ajoluvasta, sen myöntämisestä ja myöntämisen edellytyksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 25 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää taksinkuljettajan ajoluvan 25 §:ssä säädettyjen edellytysten täytyessä. Lain 26 §:n mukaan ajolupa on pääsääntöisesti voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä. Ajolupa voidaan uusida Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimisen edellytyksenä on muun muassa se, että hakija täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Nämä vaatimukset voidaan todentaa vain lääkärintodistuksella.

Nykysääntely saattaa johtaa poikkeusoloissa siihen, että kuljettajien ajoluvat vanhenevat, eivätkä he voi jatkaa ammatinharjoittamista keskeytyksettä. Taksinkuljettajan ajoluvan uusiminen edellyttää normaalisti aina lääkärintodistusta, mutta tällä hetkellä koronavirusepidemiasta johtuen terveydenhuolto on kuormittunut ja kiireettömiä asiointiaikoja voi olla vaikea saada tai ne siirtyvät myöhäisempään ajankohtaan. Aikavälillä 1.1.–23.3.2020 Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt 2 405 taksinkuljettajan ajolupaa (sisältäen sekä uudet ajoluvat että uudistetut luvat). Yhteensä 2 774 taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo on päättyneenä vuonna 2020 huhti–joulukuun aikana. Esimerkiksi 13.3.–31.5.2020 välisenä aikana on päättyneenä yhteensä 695 taksinkuljettajan ajolupaa. Ajolupien vanheneminen saattaisi pahimmillaan johtaa työvoimapulaan ja taksiryhtymien liiketoiminnan hankaloitumiseen. Taksikuljettajien työn ja taksiryhtymien toiminnan jatkuvuus on tärkeää poikkeusoloissa, koska joukkoliikenteen tarjonta on vähentynyt.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimukset. Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY (jäljempänä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi), on pantu kansallisesti alun perin täytäntöön kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetulla lailla (273/2007), joka on kumottu 1.7.2018 voimaan pääosin tulleella liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetulla lailla (301/2018). Säännökset kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä siirrettiin liikenteen palveluista annettuun lakiin. Lain 27 §:n mukaan tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalla tulee olla tieliikenteessä ammattipätevyys. Lain 27 §:ssä säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksista ja lain 28 §:ssä poikkeuksista ammattipätevyysvaatimuksesta. Lain 29 §:ssä säädetään ammattipätevyyden voimassaoloajasta. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta tarjoavat toimijat hyödyntävät aktiivisesti Liikenne- ja viestintäviraston mahdollistamaa etä- ja verkko-opetusta, joten koulutusta voidaan antaa myös poikkeusolojen aikana, ainakin osin, ilman fyysistä läsnäoloa. Nykyinen etä- ja verkko-opetusmahdollisuus ei kuitenkaan yksin riitä takaamaan, että kaikki kuljettajat pystyisivät suorittamaan koulutuksen poikkeusolojen aikana.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan yhteensä 4 619 kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden voimassaolo päättyy 1.4.-30.9.2020 aikavälillä. Kuljettajien saatavuuden heikkenemisen johdosta yhteiskunnan perustoimintojen kannalta tärkeiden kuljetusten jatkuminen voi vaarantua. Poikkeusolojen vuoksi on riski, että kuljettajien saatavuus muutoinkin heikkenee esimerkiksi sairaustapausten vuoksi. Yhteiskunnan perustoimintojen kannalta tärkeiden kuljetusten jatkuvuus on pyrittävä turvaamaan.

Rautatieliikenteen kuljettajan lääkärintarkastukset, lupakirja ja lisätodistus. Vetureita ja junia rautatiellä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2007/59/EY) (jäljempänä veturinkuljettajadirektiivi) on pantu kansallisesti täytäntöön liikenteen palveluista annetun lain 7 ja 8 lukujen säännöksillä. Rautatieliikenteen kuljettajalta edellytetään lain 69 §:n mukaista lupakirjaa, jonka myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Lain 71 §:ssä säädetään lupakirjan voimassaolosta ja uusimisesta. Lupa on voimassa 10 vuotta sen myöntämisestä, jos kuljettajan ammatillista osaamista on ylläpidetty rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvatulla tavalla ja kuljettajan terveydentila täyttää sille asetetut vaatimukset. Lain 74 §:ssä säädetään rautatieliikenteen kuljettajalle tehtävistä lääkärintarkastuksista, joita on tehtävä vähintään kolmen vuoden välein 55 ikävuoteen asti ja sen jälkeen vuosittain, jollei rautatielääkäri edellytä tarkastusten tekemistä useammin.

Lain 78 §:ssä säädetään rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävästä lisätodistuksesta ja sen voimassaolosta. Pykälän 2 momentissa säädetään, että rautatieliikenteen harjoittajan on järjestettävä kuljettajalle lisätodistuksen voimassa pitämiseksi näyttö, jossa tarkistetaan kolmen vuoden välein, että kuljettajalla on riittävä kuljettavan kaluston ja rataverkon tuntemus sekä riittävä kielitaito.

Poikkeusoloissa rautatieliikenteen kuljettajan lupakirjan edellytyksenä olevaa lääkärintodistusta voi olla vaikea hankkia ja lisätodistuksen edellytyksenä olevat näytöt voi olla vaikea järjestää. Näistä vaatimuksista väliaikaisesti poikkeamalla voitaisiin varmistaa veturinkuljettajien kelpoisuuksien voimassa säilyminen myös poikkeusoloissa ja siten rautatieliikenteen sujuvuus. Poikkeus koskisi arviolta muutamasta kymmenestä noin sataan veturinkuljettajaan.

Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolon jatkaminen. Liikenteen palveluista annetun lain 109 §:ssä säädetään laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolosta ja uusimisesta. Pätevyyskirjat ja lisäpätevyystodistukset ovat voimassa määräajan tai toistaiseksi. Pätevyyskirjaa tai lisäpätevyystodistusta uusittaessa hakijan on esitettävä selvitys siitä, että hän on säilyttänyt ammattipätevyytensä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaanottaa joka vuosi noin 5 000 uutta merenkulkuun liittyvää pätevyyttä tai pätevyuden uusintaa koskevaa hakemusta (luku ei sisällä meriradiopätevyyksiä koskevia hakemuksia). Noin 900 myönnettyä lisäpätevyystodistusta on vanhentumassa 30.9.2020 mennessä. Poikkeusoloista johtuen lisäpätevyystodistusten uusimisen edellytyksenä olevia kertauskoulutuksia ei tällä hetkellä järjestetä, eivätkä merenkulkijat pysty uusimaan lisäpätevyystodistuksiaan. Lisäpätevyystodistus voi vanhentua jopa merenkulkijan aluksella olon aikana, sillä miehistöjen vaihtojen suorittaminen on vaikeutunut poikkeusolojen aiheuttamien

matkustusrajoitteiden takia. Myös varsinaisten pätevyyskirjojen uusiminen voi olla joissain tapauksessa vaikeutunut. Henkilö ei esimerkiksi pysty toimittamaan tarvittavia asiakirjoja tai jo myönnettyä pätevyyskirjaa ei saada toimitettua alukselle.

Joukkoliikenteen aikataulutiedot. Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan velvollisuudesta toimittaa palveluitaan koskevaa tietoa säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Lain 179 §:n mukaan henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajan tulee toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle liikkumispalveluiden kysyntää ja seuranta, liikkumispalveluiden kehittämistä, tilastointia ja tutkimusta varten. Lisäksi laissa säädetään henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista Liikenne- ja viestintävirastolle. Olennaiset muutokset voivat olla muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä (HE 161/2016 vp). Tiedot on toimitettava maksettua. Koska sama tieto on toimitettava viranomaiselle vain kerran, ei tietoja tarvitse toimittaa siinä tapauksessa, että ne ovat jo saatavissa 154 §:ssä tarkoitettujen avointen rajapintojen kautta.

Koronavirusepidemian johdosta joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat laskeneet, mikä on synnyttänyt yrityksille tarpeen vähentää liikennettä sekä muuttaa reittejä ja aikatauluja. Nykyinen velvoite ilmoittaa mahdollisista aikataulumuutoksista viimeistään 60 päivää etukäteen rajoittaa joukkoliikenteen toimijoiden mahdollisuuksia sopeuttaa liiketoimintaansa muuttuvissa olosuhteissa. Poikkeusolosuhteissa yrityksillä tulisi olla kyky reagoida nopeasti muuttuviin olosuhteisiin nykyistä joustavammin.

Luotsauslaki

Luotsin ohjauskirjasta, linjaluotsinkirjasta ja luotsinkäyttövelvollisuudesta annettavan erivapauden myöntämisen, uudistamisen sekä peruuttamisen perusteista säädetään luotsauslaissa (940/2003).

Luotsauslain mukaan luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Ohjauskirjan myöntämisen yhtenä edellytyksenä on se, että hakijalla on todistus koeluotsauksesta sillä väylällä, jolle ohjauskirjaa haetaan.

Väylä- ja aluskohtainen linjaluotsinkirja voidaan myöntää aluksen päällikölle tai perämiehelle, joka osoittaa tuntevansa aluksen käyttämän väylän. Linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä on muun muassa, että hakijalla on todistus koeluotsauksesta sillä väylällä, jolle linjaluotsinkirjaa haetaan.

Luotsin ohjauskirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Luotsin ohjauskirjan uudistamisen edellytyksenä on, että luotsi osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan ja säilyttäneensä väylätuntemuksensa ja että hänellä on sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta.

Linjaluotsinkirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Linjaluotsinkirjan uudistamisen edellytyksenä on, että kirjan haltija osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan ja säilyttäneensä väylätuntemuksensa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää kokonsa puolesta luotsinkäyttövelvollisen aluksen, alusyhdistelmän tai hinausyhdistelmän päällikölle tai perämiehelle aluskohtaisen erivapauden velvollisuudesta käyttää luotsia, jos aluksen bruttovetoisuus on alle 3 700. Erivapaus voidaan myöntää joko yksittäiselle tai useammalle luotsattavaksi määritetylle väylälle tai kaikille väylille jollakin rajatulla vesialueella.

Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää tietyt kokemusta, pätevyyttä ja terveyttä koskevat vaatimukset. Lisäksi erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, ettei alusturvallisuus tai ympäristö vaarannu. Erivapauteen voidaan myös liittää ehtoja, jotka koskevat aluksen vahtijärjestelyjä tai päällystön kokemusta aluksen navigoinnissa.

Erivapaus voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi ja se voidaan hakemuksesta uudistaa, jos hakija osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan, säilyttäneensä väylätuntemuksensa ja erivapauden saamisen muut edellytykset ovat edelleen olemassa.

Poikkeusolosuhteissa alusten katkeamaton laivaliikenteen liikennöinti on vaarassa, kun lupakirjoja ei voi käytännössä uusia eikä esimerkiksi koulutusta järjestää siten kuin laki edellyttää. Liikkumisrajoituksista johtuen luotsauskirjojen uusimisen edellytyksiä ei joissakin tapauksissa pystytä täyttämään, sillä esimerkiksi simulaattoriajo ja kirjallinen koe olisi suoritettava suomalaisessa oppilaitoksessa. Noin 100 luotsauksen lupakirjaa on vanhenemassa seuraavan kuuden kuukauden aikana. Myöskään koeluotsauksen vastaanotto ei ole käytännössä mahdollista. Tämänhetkisissä poikkeus-oloissa koeluotsauksia ei välttämättä voida järjestää, koska infektioriskin minimoimiseksi alukset kieltäytyvät ottamasta ylimääräisiä henkilöitä alukselle. Koeluotsauksen vastaanottaja ei näin välttämättä pääse alukselle koeluotsausta vastaanottamaan. Rahti- ja tavaraliikenteen harjoittamisen kannalta lain vaatimuksista joustaminen olisi välttämätöntä.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on COVID-19-tartuntatautiepidemian johdosta vähentää ihmisten tarvetta liikkua poikkeusolojen aikana ja siten hidastaa koronaviruksen leviämistä. Lisäksi tavoitteena on helpottaa ja kohtuullistaa kansalaisten ja yritysten toimintaa poikkeusoloissa tekemällä muutoksia liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan säädöksiin. Esityksellä pyritään erityisesti turvaamaan tie-, rautatie- ja merikuljetusten toimiminen muun muassa pidentämällä pätevyyksien voimassaoloa ja joustavoittamalla katsastussääntelyä. Katsastussääntelyn joustavoittamisen tavoitteena on mahdollistaa erityisesti riskiryhmiin kuuluville ajoneuvon liikennekäyttö myös poikkeusolojen aikana tilanteissa, joissa katsastaminen ei ole mahdollista tai suotavaa.

Muutokset ovat väliaikaisia. Tämän hetken tautitilanteen kehittymisestä esitetyn arvion mukaan tilanne voi jatkua kesän yli ja siksi määräaika on syytä säätää tarpeeksi pitkälle. Pääasiassa muutokset ovat voimassa 30 syyskuuta 2020. Ajoneuvolain katsastussääntelyä koskevat poikkeussäännökset olisivat voimassa 31.8.2020 saakka. Turvatoimilakia koskeva poikkeus olisi voimassa 31.12.2020 saakka ja kansainvälisessä liikenteessä sovellettavia merenkulun pätevyksiä koskevat pidennykset olisivat voimassa enintään 31 maaliskuuta 2021 saakka.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ajokorttilakiin (386/2011) ehdotetaan väliaikaisia muutoksia tietyn ikäryhmän ajokortin uudistamiseen sekä liikenneopettajalupaun. Muutokset liittyvät lääkärintodistuksen toimittamiseen ja

ne olisivat voimassa 30.9.2020 saakka. Poikkeuksella taattaisiin 70-vuotta täyttäneiden mahdollisuus liikkua ajoneuvoillaan poikkeustilasta huolimatta. Vastaavaa poikkeusta esitetään myös 45 vuotta täyttäneiden raskaampien ajoneuvojen ajo-oikeuden haltijoille ja 45 vuotta täyttäneille liikenneopettajaluvan uusijoille.

Ajoneuvolakiin (1090/2002) ehdotetaan siirrettäväksi säännöksiä ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetusta valtioneuvoston asetuksesta (1455/2019). Uudet väliaikaisesti sovellettavat 51 a–51 d § sekä uusi 57 a § koskevat säännöksiä määräaikaikatsastuksista sekä oikeutta käyttää määräaikaikatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa väliaikaisesti 31.8.2020 saakka.

Muutoksilla mahdollistettaisiin nykytilasta poiketen poikkeusolojen aikana sellaisten ajoneuvojen liikennekäyttö, joita ei ole määräaikaikatsastettu tai jotka on hylätty määräaikaikatsastuksessa ajokieltoon määräämättä. Poikkeus koskisi ajoneuvoja, joiden viimeinen katsastuspäivä olisi aikavälillä 16.3.–15.6.2020. Tällaisten ajoneuvojen liikennekäyttö olisi sallittua määräaikaikatsastusta koskevista pääsäännöistä poiketen 31.8.2020 asti. Esityksen tavoitteet pyritään siten toteuttamaan laajentamalla aikaväliä, jonka aikana ajoneuvo on esitettävä määräaikaikatsastukseen tai jälkitarkastukseen, jos tämä aikaväli on päättymässä poikkeusolojen aikana. Määräaika voitaisiin pitää kohtuullisena poikkeuksen kokonaiskesto ja katsastustoimipaikoille kertyvä vuodenaikaan nähden ylimääräinen työmäärä huomioon ottaen.

Muutokset ovat määräaikaisina ja tarkasti rajattuna poikkeuksina perusteltuja, koska niiden tavoitteena on mahdollistaa erityisesti riskiryhmille ajoneuvon liikennekäyttö myös poikkeusolojen aikana. Muutoksilla turvattaisiin heille välttämätön liikkuminen tilanteissa, joissa ajoneuvon katsastaminen ei ole mahdollista tai suotavaa. Esityksellä tavoitellaan siten epidemian hillitsemiseksi tehtävistä rajoituksista aiheutuvien haittojen kohtuullistamista yksityisille henkilöille.

Lakiteknisistä syistä eräitä ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annettuun valtioneuvoston asetukseen sisältyviä säännöksiä siirrettäisiin poikkeussääntelyn voimassaolon ajaksi ajoneuvolakiin. Näihin ei kuitenkaan esitetäisi sisällöllisiä muutoksia.

Muutoksilla poikettaisiin moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU (katsastusdirektiivi) säädetyistä katsastustiheydestä (5 artikla) ja oikeudesta käyttää katsastuksessa hylättyä ajoneuvoa (9 artikla).

Alusrekisterilakiin (512/1993) esitetään väliaikaista muutosta, jolla varmistettaisiin alusten rekisteröinti ja omistusoikeuden kirjaaminen ja näin alusten pysyminen liikenteessä, vaikka poikkeusoloista johtuvien toimenpiteiden tai rajoitusten vuoksi ei voisi esittää alkuperäistä saantoasiakirjaa tai sen oikeaksi todistettua jäljennöstä viranomaiselle, vaan ainoastaan jäljennöksen asiakirjasta. Saannon selvittämisen osalta ei esitetä periaatteellisia muutoksia voimassa olevaan lakiin nähden. Ehdotettu muutos olisi voimassa 30.9.2020 saakka.

Eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) esitetään lisättäväksi uusi 4 a §, jossa Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan hyväksymälleen luokituslaitokselle mahdollisuus suorittaa lain ja turvatoimiasetuksen vaatima aluksen turvatarkastus ja myöntää alukselle kansainvälinen turvatodistus. Tavoitteena on turvata sujuva tavara- ja rahtiliikenteenne varmistamalla, ettei aluksia jouduta hallinnollisesti pysäyttämään satamaan puuttuvien turvatarkastusten ja todistuskirjojen takia tilanteessa, jossa Liikenne- ja viestintäviraston tarkastaja ei voi koronavirusepidemiaan liittyvien matkustusrajoitusten takia matkustaa paikan päälle tarkastamaan alusta. Luokituslaitoksilla on laaja kansainvälinen verkosto, joten potentiaalisia katsastajia on lähes kaikissa maissa, eikä täten ylimääräistä rajat ylittävää matkustamista tarvittaisi. Varustamoilla on pääsääntöisesti

sopimukset tiettyjen luokituslaitosten kanssa, joten tarkastuksen tekisi käytännössä se luokituslaitos, jonka palveluja varustamo käyttää. Muutoksen esitetään olevan voimassa 31 päivään joulukuuta 2020 asti. Voimassaoloaikaa perustellaan sillä, että vaikka koronavirusepidemia saataisiin talutettua Suomessa nopeastikin, on mahdollista, että muiden maiden liikkumisrajoitukset pysyvät voimassa pidempään. Pandemiolle on tyypillistä se, että epidemioiden huippukaudet ajoittuvat eri maihin hieman eri aikaan, joten odotettavissa on, etteivät liikkumisrajoitukset poistu kaikista maista samaan aikaan.

Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 13 §:n 3 momentin muutoksella mahdollistettaisiin lain 13 §:n 1 momentissa säädetyn kansi- tai konepäällystön pätevyyskirjoja koskevan poikkeamismahdollisuuden lisäksi väliaikainen poikkeus aluksen miehistödistuksessa mainituista vaatimuksista poikkeusoloissa. Nämä poikkeukset koskisivat liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 98 §:ssä tarkoitettuja lisäpätevyystodistuksia. Ehdotuksessa edellytettäisiin, että turvallisuus tai meriympäristö eivät vaarannu.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) ehdotetaan seuraavia väliaikaisia muutoksia:

- Ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi uusia taksinkuljettajan ajoluvan ilman voimassa olevan lainsäädännön edellyttämää lääkärintodistusta kuitenkin niin, että hakijan olisi toimitettava lääkärintodistus kuuden kuukauden kuluessa sen jälkeen, kun Liikenne- ja viestintävirasto on uudistanut ajoluvan. Jos hakija ei toimittaisi lääkärintodistusta edellä mainitussa ajassa, poliisi peruuttaisi ajoluvan toistaiseksi lain 246 §:n 4 momentin mukaisesti.
- Ehdotetaan väliaikaisesti uuden 28 a §:n lisäämistä. Pykälä turvaisi kuorma- ja linja-autokuljettajien ammattipätevyuden voimassaolon jatkumisen 30.9.2020 asti ilman vaaditun jatkokoulutuksen suorittamista.
- Ehdotetaan väliaikaisia muutoksia lain 74 ja 78 §:ään rautatiekuljettajan lääkärintarkastuksista, lupakirjasta sekä lisätodistuksista. On tärkeää, että rautateillä liikkuvan kaluston kuljettamiseen tarvittava lupakirja ja lisätodistus pysyvät voimassa, jotta veturinkuljettajat voivat jatkaa työtään nykyisellä lupakirjalla, vaikka lupakirjan säilyttämiseen edellytettävää lääkärin määräaikaistarkastusta ei voitaisi koronavirusepidemian poikkeusolosuhteissa tehdä taikka lisätodistuksen voimassa pitämiseksi tarvittavia näyttöjä ei voida suorittaa. Ehdotetut muutokset ovat välttämättömiä, jotta turvataan rautatieliikenteen sujuvuus myös poikkeusolosuhteissa.
- Merenkulun ammattipätevyyttä osoittavien pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaoloa ehdotetaan pidennettäväksi. Asiasta säädettäisiin väliaikaisesti uudessa 109 a §:ssä. Ehdotus mahdollistaisi aluksen liikennöinnin jatkumisen, vaikka muodollisesti pätevistä henkilöstöstä olisi puutetta eikä miehistönvaihtoja pystyttäisi tekemään. Riittävän rahti- ja tavaraliikenteen ylläpitäminen on välttämätöntä Suomen huoltovarmuuden kannalta.
- Ehdotetaan lisättäväksi lain 179 §:ään uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien ilmoitusajasta koronaviruspandemian aikana. Muutoksella lyhennettäisiin henkilöliikenteen kuljetuspalveluita tarjoavien ilmoitusajaa 60 päivästä viiteen päivään. Ehdotuksella mahdollistettaisiin, että joukkoliikenteen toimijat voivat muuttaa esimerkiksi aikataulujaan nykyistä nopeammin, ja sitä kautta sopeuttaa liiketoimintaansa muuttuvissa olosuhteissa.

Luotsauslain (940/2003) väliaikaisella muutoksella mahdollistettaisiin luotsauksen jatkuminen poikkeusoloissa poikkeamalla tietyistä luotsauksen henkilölupia ja niihin liittyvää koeluotsausta koskevista vaatimuksista. Luotsin- ja linjaluotsin ohjauskirjojen myöntämisen edellytyksenä olevasta koeluotsauksen suorittamisesta poikettaisiin. Uusia luotsauksen henkilölupia myönnettäessä sallittaisiin koeluotsauksen siirtyminen myöhempään ajankohtaan, jos luotsauslaissa ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä linjaluotsinkirjalle ja luotsin ohjauskirjan saamiselle asetetut muut vaatimukset täyttyisivät. Koska riittävän rahti- ja tavaraliikenteen ylläpitäminen on välttämätöntä Suomen huoltovarmuuskäytökulmien vuoksi, ehdotetaan luotsin- ja linjaluotsin ohjauskirjojen ja erivapauden voimassaolon pidentämistä.

Koska esityksessä on kyse vastaamisesta liikennealan toimijoiden poikkeusoloihin ja vallitsevaan tilanteeseen liittyvästä tarpeesta poiketa voimassaolevasta lainsäädännöstä, lait olisivat väliaikaisia. Ajoneuvolain katsastussääntelyä koskevat poikkeussäännökset olisivat voimassa 31.8.2020 saakka. Ajokorttilain ja alusrekisterilain muutokset olisivat voimassa 30.9.2020 saakka. Turvatoimilakia koskeva poikkeus olisi voimassa 31.12.2020 saakka. Merenkulun pätevyyskoskevien pidennystarpeiden vuoksi laivaväkilain ja luotsauslain muutokset olisivat voimassa enintään 31 maaliskuuta 2021 saakka. Suurin osa liikenteen palveluista annetun lain muutoksista olisi voimassa 30.9.2020 saakka, mutta koska merenkulun pätevyyskoskevat muutokset on yhtenäistetty laivaväkilain ja luotsauslain muutosten kanssa, olisi laki voimassa 31.3.2021 saakka.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Alusrekisterilakiin, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettuun lakiin ja luotsauslakiin ehdotetut muutokset ovat rahti- ja tavaraliikenteen harjoittamisen ja toiminnan jatkuvuuden kannalta välttämättömiä poikkeusoloissa. Toimialalle ja yhteiskunnalle kokonaisuudessaan on ensiarvoisen tärkeää, että tavara- ja rahtikuljetukset kulkevat kaikissa olosuhteissa. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen jatkuvuuden turvaamista, sillä Suomen tuonnista arviolta noin 90 prosenttia kulkee laivoilla.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyuden väliaikaisella voimassaolon jatkumisella turvattaisiin kuorma- ja linja-autonkuljettajien työn jatkuvuus ja yhteiskunnan perustoimintojen kannalta tärkeiden kuljetusten, esimerkiksi jäte- ja postikuljetusten sekä kriittisten tavarakuljetusten jatkuminen koronavirusepidemian aikana.

Taksikuljettajan luvan uusimisen väliaikaisesta joustavoittamisesta olisi hyötyä yhteiskunnalle, sillä taksikuljetusten merkitys korostuu poikkeusoloissa muun muassa joukkoliikenteen vähentyneen tarjonnan vuoksi.

Rautatieliikenteen pätevyyskoskevat väliaikaiset muutokset ovat välttämättömiä rautatieliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi, jotta rautatieliikenteen kuljettajat voivat jatkaa tehtävissään, vaikka lupakirjan ja lisätodistuksen edellytyksenä olevia tarkastuksia ei voitaisi tehdä ja näyttöjä ei voitaisi vastaanottaa.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lakimuutosehdotuksilla arvioidaan olevan myönteisiä ja toiminnan jatkuvuutta turvaavia vaikutuksia *Liikenne- ja viestintävirastolle* poikkeusoloissa. Muutokset on tarkoitettu väliaikaisiksi, joten vastaavat lakiin perustuvat tai lain nojalla tehtävät päätökset ja toimenpiteet siirtyvät viranomaisen hoidettavaksi lakimuutosten voimassaolon päättyessä. Viranomaisen työkuorman ja sen edellyttämän resurssitarpeen arvioidaan siirtyvän poikkeusolojen jälkeiseen aikaan. Ehdotuksilla myös pyritään ennalta varautumaan mahdollisesti lisääntyvien sairaspotilaisten aiheuttamaan henkilöstövajaukseen.

Ajokorttilakiin ehdotetut muutokset lääkärinlausuntojen myöhemmästä toimittamisesta ja liikenteen palveluista kotiannettuun lakiin ehdotetut muutokset taksinkuljettajan ajoluvan uusimisesta väliaikaisesti ilman terveystarkastusta ja rautatieliikenteen kuljettajan lääkärintodistuksen esittämisen määräajan jatkamisesta vähentävät kuljettajien terveystarkastuksista aiheutuvaa terveydenhuollon kuormittumista.

Alusrekisterilakiin ehdotetun muutoksen alkuperäisen saantoasiakirjan joustamisesta ei arvioida vaikuttavan viranomaisen rekisterien luotettavuuteen. Omistusoikeus alukseen voidaan saada samalla tavalla kuin muuhunkin irtaimen omaisuuteen, esimerkiksi oston, vaihdon, lahjan, perinnön tai testamentin nojalla. Omistusoikeus alukseen siirtyy sopimuksella, sen ehtojen mukaan, eikä rekisteröinnillä ole tässä suhteessa vaikutusta. Rekisteröinti ei myöskään paikkaa virheellistä saantoa. Muutoksella voidaan nähdä olevan vaikutusta lähinnä yksityisoikeudellisesti. Rekisteriasian omistusoikeuden kirjaamista koskevilla merkinnöillä on yksityisoikeudellinen merkitys luotonannon kannalta. Tieto aluksen omistajasta voi muutoinkin olla tärkeä ulkopuoliselle esimerkiksi aluksen aiheuttamien vahinkojen korvausasioissa.

Turvatoimilakiin ehdotetuilla muutoksilla olisi vähäisiä vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston virkamiesten työtehtäviin ja viraston henkilöstöresurssien käytettävyyteen. Virkamiehiltä säästyisi ulkomailla tehtäviin tarkastuksiin normaalisti kuluva matka-aikaa, jolloin he olisivat paremmin käytettävissä muihin työtehtäviin Suomessa. Tämä parantaisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssien käyttöä etenkin tilanteessa, jossa henkilöstön keskuudessa saattaa olla tavalista enemmän sairauspotilaita.

Lakiehdotuksista ei ole ennakoitavissa vaikutuksia muille viranomaisille.

Vaikutukset yrityksiin ja työntekijöihin

Ehdotetut lakimuutokset keventävät työntekijöiden, yrittäjien ja yritysten hallinnollista taakkaa koronavirusepidemian ja poikkeusolojen liikkumisrajoitusten aikana. Säädosmuutoksilla vastattaisiin poikkeusolojen aiheuttamiin haasteisiin ja käytännön ongelmiin toimia säädösten ja määräysten edellyttämien menettelytapojen ja velvoittavien määräaikaisten mukaisesti.

Ajokorttilakiin esitetyllä, liikenneopettajien luvan uusimista koskevalla muutoksella turvataan liikenneopettajien mahdollisuus harjoittaa ammattiaan myös poikkeusoloissa. Jos luvan uusiminen puuttuvan lääkärintodistuksen vuoksi estyisi ja ammatinharjoittaminen keskeytyisi, voisi tästä seurata taloudellisia menetyksiä liikenneopettajille ja alalla toimiville yrityksille.

Alusrekisterilakiin ehdotetun muutoksen ei arvioida vaikuttavan merkittävästi toimialan hallinnollisiin kustannuksiin, koska kyseessä on veloitteen vaihtoehtoisen toteuttamistavan mahdollistaminen samalla, kun varsinaisen laissa säädetty velvoite pysyy ennallaan. Esimerkiksi alusrekisterilakiin ehdotettu muutos ei vaatisi hakijalta digitaalista valmiutta tai järjestelmiä. Muutoksella ainoastaan mahdollistettaisiin poikkeus nykyiseen menettelyyn. Tällöin hakija voisi esittää saantoasiakirjan jäljennöksen tilanteen niin vaatiessa ja toimittaa alkuperäisen asiakirjan

viranomaiselle myöhemmin. Hakemus ja sen liitteet olisi edelleen mahdollista lähettää postitse tai käydä tarkistuttamassa virastossa. Alusrekisterilakiin ehdotettu muutos mahdollisuudesta esittää saantokirjan jäljennös vaikuttaisi alan toimijoiden edellytyksiin harjoittaa ammattiaan myös poikkeusolojen aikana. Ehdotus varmistaisi toiminnan jatkumisen sujuvasti ilman rekisteröintimenettelystä eteen tulevia keskeytyksiä tai vaikeuksia. Ehdotus vaikuttaisi etenkin niihin tilanteisiin, joissa rekisteröinti on sovittu tietylle päivälle. Muutoksella varmistettaisiin alusten pysyminen liikenteessä, vaikka poikkeusoloista johtuvassa tilanteessa toimija ei voisi esittää alkuperäistä saantoasiakirjaa viranomaiselle. Jos muutosta ei tehtäisi ja toiminta tästä syystä keskeytyisi, saattaisi tästä aiheutua toimijoille merkittäviä taloudellisia tappioita.

Turvatoimilakiin esitettävällä muutoksella mahdollistettaisiin toimijoiden toiminnan keskeytyksen jatkuminen ja siten pienennetään riskiä keskeytyksistä aiheutuviin taloudellisiin tappioihin.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu muutos, jossa taksinkuljettajan ajolupa olisi mahdollista uusina ilman lain nykyisin edellyttämää lääkärintodistusta ja terveystarkastus voitaisiin tehdä myöhemmin, helpottaa kuljettajien mahdollisuutta jatkaa ammattiaan poikkeusajankana. Luvan päättymisen voisi tarkoittaa kuljettajille merkittäviä tulonmenetyksiä. Esitys helpottaisi taksirytysten työvoiman saatavuutta ja siten toiminnan jatkamista poikkeusolosuhteissa. Taksikuljettajien työn ja taksirytysten toiminnan jatkuvuus on tärkeää poikkeusoloissa, koska joukkoliikenteen tarjonta on vähentynyt.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden voimassaolon jatkuminen helpottaa kuljettajien ammatinharjoittamista poikkeusoloissa ja turvaa sitä kautta myös kuljetusalan yritysten toiminnan jatkuvuutta. Esitys todennäköisesti vähentäisi jatkokoulutuksen kysyntää 30.9.2020 saakka. Vaikka osa kuljettajista suorittaisi jatkokoulutuksen poikkeusaikanakin etä- ja verkko-opetuksena, esityksen arvioidaan siirtävän koulutusta tarjoavien yritysten tuloja ajallisesti eteenpäin.

Rautatieliikenteen kuljettajan määräaikaisen lääkärintarkastuksen ja rautatieliikenteen kuljettajalta edellytettävän lisätodistuksen edellytyksenä olevien näyttöjen tarkistamisen lykkäämisellä turvataan veturinkuljettajien toimintaedellytykset ja rautatieliikenteen sujuvuus poikkeusolosuhteissa.

Laijaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaoloon ehdotetut muutokset vaikuttavat sekä suomalaisilla aluksilla työskenteleviin merenkulkijoihin, että muiden maiden aluksilla työskenteleviin henkilöihin, joilla on Suomessa myönnetty pätevyyskirja. Voimassa oleva pätevyyskirja on ammatin harjoittamisen edellytys.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettu muutos henkilöliikenteen kuljetuspalveluita koskevista ilmoituksista mahdollistaisi liikennöitsijöille aikataulu- ja reittimuutokset sekä vuorojen perumisen nykyistä nopeammassa aikataulussa. Tällöin liikennöitsijät voivat sopeuttaa kustannuksiaan nopeammin ja koronavirusepidemiasta johtuvat tulonmenetykset jäävät pienemmiksi. Aikataulu- ja reittimuutokset sekä vuorojen perumiset johtavat todennäköisesti linja-autokuljettajien lomautuksiin.

Muut taloudelliset vaikutukset

Ajokorttilakiin esitettävät muutokset mahdollistavat sen, että yli 70-vuotiaat henkilöt voivat liikkua autoillaan normaalisti myös poikkeusoloissa. Tämä vähentää esimerkiksi tarvetta taksikuletuksiin ja voi tuoda sitä kautta vähäisiä säästöjä verrattuna tilanteeseen, jossa yksityisautoilu estyisi ajo-oikeuden päättymisen vuoksi.

Ajoneuvolakiin esitetyillä, katsastuksia koskevilla muutoksilla olisi hetkellisiä vaikutuksia katsastustoimipaikkojen elinkeinotoiminnan harjoittamiseen. Tilastokeskuksen Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilaston mukaan katsastusalalla toimi 167 yritystä ja niiden yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 168 miljoonaa euroa vuonna 2018.¹ Liikenne- ja viestintäviraston tilastojen mukaan Suomessa oli vuoden 2018 lopussa yhteensä 552 katsastustoimipaikkaa, joista noin puolet kuuluivat kahdelle alan suurimmalle toimijalle, eli K1 Katsastajat Oy:lle sekä A-Katsastus Group Oy:hyn kuuluville yrityksille.² Katsastusasemien liikevaihto vähenisi esityksen mukaisella poikkeusaikavälillä jonkin verran, sillä ajoneuvoja, joita poikkeus koskee, ei olisi pakko määrääaikaiskatsastaa silloin. Vastaavasti poikkeuksen jälkeinen liikevaihto kasvaisi vastaavalla summalla. Voidaan kuitenkin pitää todennäköisenä, että osa sellaisista ihmisistä, jotka eivät kuulu riskiryhmiin, voisivat ajoneuvon määrääaikaiskatsastukseen poikkeusolojenkin aikana normaalisti, mikä pienentäisi esityksen aiheuttamaa vaikutusta katsastusasemien liikevaihtoon. Lisäksi poikkeus ei koskisi ajoneuvoja, joiden viimeinen katsastuspäivä olisi 16.6.2020 tai sen jälkeen. On todennäköistä, että näiden ajoneuvojen katsastuksia suoritetaan myös poikkeusajankana, jos olosuhteet sen muutoin sallivat. Osa katsastusasemista tarjoaa määrääaikaiskatsastusten ohella muun muassa muutos-, kytkentä- ja rekisteröintikatsastus- sekä yksittäishyväksyntäpalveluja. Esitetyillä muutoksilla ei arvioida olevan vaikutusta näiden palvelujen kysyntään.

On kuitenkin mahdollista, että osa sellaisista katsastusasemista, joilla ei ole juurikaan muuta liiketoimintaa kuin määrääaikaiskatsastukset, voisi ajautua taloudellisiin haasteisiin poikkeuksen aikana. Näiltä osin katsastusasemien henkilöstöä voitaisiin joutua lomauttamaan tai katsastusasemana voitaisiin joutua väliaikaisesti sulkemaan, mikäli katsastusaseman talous ei kestäisi kysynnän väliaikaista laskemista, rahoitusta ei olisi saatavilla eikä katsastusaseman kustannusrakenne mahdollistaisi toiminnan väliaikaista sopeuttamista. Esitys aiheuttaisi myös merkittävää kysynnän kasvua katsastusasemille kesällä 2020 kun ajoneuvojen, joita poikkeus koskee, katsastuksia ryhdyttäisiin suorittamaan tavanomaisesti tuona aikana katsastettavien ajoneuvojen lisäksi. Tällä olisi katsastusyriksille myös pidemmän aikavälin vaikutuksia, sillä sen seurauksena nykyistä suurempi osa katsastuksista keskittyisi todennäköisesti jatkossakin kesäkuukausille. Esitys ei vaikuttaisi katsastuspalveluiden kokonaiskysyntään tai katsastuksien kokonaistarpeeseen vuonna 2020.

Mikäli katsastusasemia jouduttaisiin sulkemaan, siitä seuraavilla lomautuksilla tai muilla sopeuttamistoimilla olisi hetkellisesti merkittäviä kielteisiä vaikutuksia toimialan työntekijöille. Tilastokeskuksen Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilaston mukaan katsastusalalla työskenteli vuonna 2018 noin 1 525 henkilöä.³ Niiden katsastusasemien, joiden henkilöstöä lomautettaisiin tai joissa tehtäisiin muita sopeuttamistoimia, henkilöstö, siirtyisi todennäköisesti hetkellisesti ansiosidonnaiselle työttömyyspäivärahalle tai Kansaneläkelaitoksen työttömyyspäivärahalle,

¹ Suomen virallinen tilasto (SVT): Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=2342-6217. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.3.2020].

² Liikenne- ja viestintävirasto (2019), s. 2.

³ Suomen virallinen tilasto (SVT): Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=2342-6217. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.3.2020].

mikä tietäisi hetkellistä laskua heidän ansiotasossaan. Toimialan palkkasumma oli Tilastokeskuksen Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilaston mukaan noin 71 miljoonaa vuonna 2018, joten alan työntekijän keskibruttopalkaksi voidaan arvioida noin 3 950 euroa kuukaudessa. Ottaen huomioon työttömyysturvaetuuksien tason nettoansiotasolla mitattuna työntekijöiden, joita toimet koskisivat, tulot vähenisivät noin 50–75 prosenttia, jos he eivät tekisi muita töitä lomautusjakson aikana, mitä voidaan pitää epätodennäköisenä. Työllisyystilanteen katsastusalalla voidaan arvioida palautuvan suhteellisen normaaliksi esitetyn poikkeussääntelyn voimassaolon päätyttyä, joten todennäköisesti merkittävää siirtymää muille aloille ei tapahtuisi. Lisäksi työvoiman tarve katsastusalalla kasvaisi hetkellisesti kesällä 2020 koska ajoneuvojen, joita poikkeus koskee, katsastuksia ryhdyttäisiin suorittamaan tuona aikana muutoin katsastettavien ajoneuvojen lisäksi. Esitys ei vaikuttaisi katsastuspalveluiden kokonaiskysyntään tai katsastuksien kokonaistarpeeseen vuonna 2020.

Esityksellä olisi myös julkistaloudellisia vaikutuksia. Jos kaikki lomautetut tai irtisanotut nostaisivat Kansaneläkelaitoksen työttömyysetuutta kahden kuukauden ajan, nostaisi tämä maksettujen työttömyysetuuksien määrää. Samanaikaisesti tuloverokertymä pienenesi. Lisäksi katsastusten siirtyminen tarkoittaisi sitä, että Liikenne- ja viestintävirastolle maksettavien katsastustoiminnan valvontamaksut siirtyisivät poikkeusajan jälkeen maksettavaksi siltä osin kuin määräaikaiskatsastusten tekeminen siirtyisi poikkeusajan jälkeiseen aikaan.

Alusrekisterilakiin ja *turvatoimilakiin* esitetyt muutokset sekä ne *liikenteen palveluista annettuun lakiin* esitetyt muutokset, jotka koskevat laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaoloa, turvaavat merikuljetusten jatkuvuutta poikkeusoloissa. Merikuljetuksilla on suuri merkitys Suomen tuonnille ja viennille. Monet kotitalouksien arjen ja yritysten toiminnan kannalta välttämättömät hyödykkeet tuodaan Suomeen merikuljetuksilla. Merikuljetusten keskeytyksettömällä jatkumisella on siten suuri merkitys Suomen taloudelle myös poikkeusoloissa. Ehdotettu muutos koskee vain pientä osaa kauppamerenkulun aluksista, joten sen vaikutukset kansantalouteen ovat vähäiset. Poikkeusoloissa toiminnan mahdollisimman normaali jatkuminen on kuitenkin tärkeä turvata.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitettävillä muutoksilla turvattaisiin etenkin maanteiden tavarankuljetusten ja rautatieliikenteen keskeytyksetöntä jatkumista. Myös tavaroiden maankuljetuksilla on keskeinen merkitys sekä kotitalouksien että yritysten tarvitsemien hyödykkeiden saatavuudelle, ja siten koko kansantaloudelle. *Turvatoimilakiin* esitettävä muutos vähentäisi varustamojen kustannuksia, sillä ne voisivat tilata tarkastajan tekemään katsastuksen nykyistä lähempää. Lisäksi luokituslaitokset voisivat suorittaa useamman säännösten edellyttämät tarkastukset samalla kertaa, jolloin varustamolle tarkastuksista aiheutuva hallinnollinen taakka pienenesi hiukan. Esitetyillä muutoksilla olisi myös vähäisiä suoria julkistaloudellisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuisi ehdotetusta muutoksesta vähäisiä tulonmenetyksiä, kun sille ei kertyisi enää tuloja suoritetuista tarkastuksista. Vuosittain ulkomailla tarkastettavien alusten määrä on kuitenkin niin vähäinen (10–15 alusta vuodessa), ettei ehdotetulla muutoksella olisi sanottavaa vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston talouteen.

Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan ehdotuksilla on vain vähäisiä taloudellisia vaikutuksia. Viraston maksullisen toiminnan tuotot ja katsastustoiminnan valvontamaksutulot kertyvät painottuen pääosin vuoden 2020 lopulle. Vastaavasti toiminnasta aiheutuvat menot painottuvat myös vuoden 2020 loppupuolelle. Välttämättömät tulojen ja menojen tarkistukset arvioidaan vuoden 2020 lisätalousarvioesityksen ja vuoden 2021 talousarvioesityksen valmistelussa.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Ajokorttilaissa tarkoitetun lääkärintodistuksen tarkoituksena on todistaa henkilön soveltuminen ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen. Arviolta noin 1700:n ajokortin uudistamiseen kuukaudessa liittyy lääkärintodistuksen toimittamisvelvoite. Lääkärintodistukset ovat yleensä myönteisiä. Ajoneuvon kuljettajien ja liikenteen kokonaismäärään verrattuna lääkärintodistuksensa myöhemmin toimittavia olisi varsin vähän ja myöhentäminen lisäksi lyhytaikaista. Tällä perusteella vaikutus liikenneturvallisuuteen ei olisi merkittävä lain voimassaoloaikana. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi, että yli 70 vuotiaita lääkärintodistuksen tarvitsijoita olisi poikkeustilan alkamista seuraavan kuuden kuukauden aikana vajaa 30 000, 45-vuotiaat tai sitä vanhemmat ryhmän 2 uudistajien kohdalla luku on runsaat 7000. Voimassaolevia ajokortteja on runsaat 3,5 miljoonaa. Liikenneopettajalupia uudistettaessa on kyse jo alalla olevista ammatinharjoittajista ja heidän työntekonsa jatkumisesta. Lisäksi ajoterveysvaatimusten täytyminen ei jää kokonaan tarkistamatta, vaan ne tarkistetaan jälkikäteen poikkeustilanteen helpotuttua, joten tälläkään poikkeuksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Ajoneuvolakiin esitetyillä muutoksilla voi olla myös vähäisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Katsastusten tehtävänä on varmistaa, että ajoneuvot ovat turallisessa kunnossa ja sitä kautta eivät aiheuta teknisistä vioista johtuvia onnettomuuksia. Katsastusten lykkäämisellä voi olla se vaikutus, että ajoneuvoja huolletaan poikkeusaikana vähemmän, jolloin niissä on tavallista enemmän vikoja ja liikenteessä aiheutuu tavallista enemmän teknisistä vioista aiheutuvia onnettomuuksia. Tosin ajoneuvoilla ajetaan poikkeusoloissa tavallista vähemmän, mikä pienentää liikenneonnettomuuksien riskiä. Katsastusten lyhytaikaisen lykkäämisen aikana ajoneuvojen vikaantuminen jäisi todennäköisesti muutoinkin vähäiseksi, sillä kysymyksessä on lyhytaikainen ja rajattu esitys, jolla viimeistä katsastuspäivää pidennettäisiin enimmillään noin viisi kuukautta. On myös huomioitava, että teknisten vikojen osuus onnettomuuksiin johtaneissa syissä on vähäinen.⁴ Lisäksi ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja olisivat edelleen ajoneuvolain 9 §:n mukaisesti vastuussa siitä, että ajoneuvo on liikennekelpoinen katsastusta koskevasta poikkeuksesta huolimatta.

Lakiin eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta ehdotettu poikkeus ei aiheuttaisi vaikutuksia meriturvallisuuteen. Luokituslaitokset voivat jo nyt suorittaa suomalaiselle alukselle kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus, SopS 18/2015), alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL-yleissopimus, SopS 51/1983) ja kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968) mukaiset katsastukset sekä myöntää niiden perusteella todistuskirjoja. Luokituslaitokset voivat myös hyväksyä aluksen kaikki hyväksymistä vaativat dokumentit sekä suorittaa ISM-turvallisuusjohtamissäännösten mukaiset auditoinnit, joilla pyritään takaamaan turvallisuus merellä, estämään ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttämään omaisuudelle ja ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot. Suomalaisten alusten osalta ainoastaan ISPS-säännösten mukaiset alusten turvatarkastukset ja niiden perusteella myönnettävät todistuskirjat sekä mittakirjan myöntäminen ovat keskitetty kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastolle. Luokituslaitokset suorittavat jo ISPS-tarkastuksia ja muita edellä mainittuja tehtäviä muiden kuin suomalaisten alusten osalta. Luokituslaitoksilla nykyäänkin muiden lakien perusteella

⁴ Onnettomuustietoinstituutin vuosien 2016–2018 tilastojen mukaan keskimäärin noin kymmenessä vuosittaisessa kuolonkolarissa tekninen vika vaikutti siihen, että onnettomuus tapahtui. Lisäksi on huomattava, että määräaikaiskatsastuksilla ei voida estää kaikkia teknisiä vikoja. Osaa ei havaita katsastuksessa ja osa kehittyy autoon katsastusten välillä. Esimerkiksi rengasvikojen ehkäisyssä katsastus ei myöskään ole kovin tehokas keino, koska lähes kaikissa henkilöautoissa on kaksi rengassarjaa. Tilastoihin teknisistä vioista aiheutuneisiin onnettomuuksiin liittyy myös monia muita taustariskejä (mm. ratijuopumus). [<https://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/onnettomuuksien-tutkinnan-raportit/>]

olevan laajan toimivallan huomioiden ei poikkeuksella nähdä vaikutuksia liikenne- tai alusturvallisuuteen.

Lakiin laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia meriturvallisuuteen, sillä erivapaus myönnettäisiin tapauskohtaisen harkinnan perusteella. Harkinnassa otettaisiin huomioon esimerkiksi se, miten suurella osalla miehistön jäsenistä on tarvittavat lisäpätevyydistodistukset. Lisäksi ehdotuksen voimassaoloaika koskisi lyhyttä ajanjaksoa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan välittömiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Ehdotus ammattipätevyyden voimassaolon väliaikaisesta jatkumisesta ilman vaaditun jatkokoulutuksen suorittamista koskisi käytännössä vakituisesti ja jatkuvasti kuljettajatehtävissä toimivia henkilöitä, jonka lisäksi ehdotuksen voimassaoloaika olisi suhteellisen lyhyt.

Rautatieliikenteen kuljettajan lupakirjan edellytyksenä olevan määräaikaisen lääkärintarkastuksen ja lisätodistuksen edellytyksenä olevien näyttöjen tarkoituksena on varmistaa, että kuljettajien terveys on työn vaatimusten mukaisella tasolla ja siten huolehtimaan rautatieturvallisuudesta. Määräaikojen pidentämisellä poikkeusolosuhteiden vuoksi ei kuitenkaan voida arvioida olevan olennaisia vaikutuksia rautatieturvallisuuteen ehdotettujen muutosten lyhyen voimassaoloajan vuoksi. Muutokset ovat välttämättömiä rautatieliikenteen sujumuuden turvaamiseksi, jotta rautatieliikenteen kuljettajat voivat jatkaa tehtävissään, vaikka lupakirjan ja lisätodistuksen edellytyksenä olevia tarkastuksia ei voitaisi tehdä ja näyttöjä ei voitaisi vastaanottaa.

Ehdotetulla *laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyydistodistusten* voimassaolon jatkamisella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia meriturvallisuuteen muutoksen lyhyen voimassaoloajan vuoksi. Huomioitavaa on lisäksi, että suurin osa ehdotuksen muutoksista koskee voimassaolevien pätevyyksien pidentämistä, jolloin poikkeuksilla ei voida arvioida olevan merkittävää vaikutusta henkilöiden ammattitaitoon.

Luotsauslakiin ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia meriturvallisuuteen niiden lyhyen voimassaoloajan vuoksi. Huomioitavaa on lisäksi, että suurin osa poikkeuksista koskee voimassaolevien pätevyyksien pidentämistä, jolloin niillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta henkilöiden ammattitaitoon. Siltä osin, kun ehdotetaan koeluotsausta koskevia joustoja uusien luotsin- ja linjaluotsin ohjauskirjoja myönnettäessä, arvioidaan meriturvallisuusvaikutusten olevan vähäisiä, koska kyseessä on lyhytaikainen poikkeaminen ainoastaan yhdestä edellytyksestä, sillä hakijan tulee edelleen täyttää muut luotsauslain vaatimukset.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Esityksen valmistelun aikana muutosten toteuttamistapaa koskevia vaihtoehtoja on pyritty arvioimaan sen perusteella, miten ne vaikuttaisivat kansalaisten, kotitalouksien, yritysten tai viranomaisten toimintaan. Valmistelun aikana on arvioitu mahdollisuuksia ja viranomaisten toimivaltaa toteuttaa tarvittavat väliaikaiset muutokset alemman asteisella lainsäädännöllä, valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viraston määräyksellä. Tähän esitykseen sisältyvät muutosehdotukset olivat sellaisia, jotka voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Kansainväliset järjestöt

Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n sihteeristö on esittänyt, että järjestön neuvosto hyväksyisi toimet, joilla varmistetaan meriliikenteen ja kaupankäynnin sujuvuus myös poikkeusoloissa. IMO on julkaissut poikkeustilannetta koskevia kiertokirjeitä (kuten kiertokirje IMO Circular Letter No.4204/Add.5/Rev.1), joissa se muun muassa kehottaa valtioita käytännönläheiseen lähestymistapaan omaksuessaan poikkeustilatoimenpiteitä esimerkiksi pätevyysiin liittyvien määräaikojen pidentämiseksi.

Ruotsissa on päätetty niiden alusten pakollisten todistusten, joiden voimassaoloaika päättyy 1.4.2020–1.9.2020 välisenä aikana, voimassaolon pidentämisistä kuudella kuukaudella alkupe- räisestä vanhentumispäivästä ilman erillistä hakemusta. Sama koskee vähintään vuodeksi myönnettyjä lääkärintodistuksia sekä kelpoisuus- ja pätevyystodistuksia. Muiden valtioiden omaksumista toimista voi lukea Euroopan meriturvallisuusviraston internetsivuille kootusta lis- tauksesta: <http://ems.a.europa.eu/news-a-press-centre/covid19.html>.

Euroopan unioni

Euroopan unionin komissio

Euroopan komissio on antanut COVID-19-tartuntatautiepideemiaan liittyen useita tiedonantoja ja suuntaviivoja. Niillä pyritään varmistamaan Euroopan sisämarkkinoiden toimivuus, rajoitta- maan tilapäisesti tarpeetonta matkustamista ulkorajoilla ja tukemaan EU-kansalaisten paluuta kotimaahansa. Komission linjauksen mukaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden sisäiseen tur- vallisuuteen kohdistuva uhka pitää COVID-19-tartuntatautiepidemian tilanteessa sisällään myös kansanterveyden.

Euroopan komissio on antanut 26.3.2020 tiedonannon (Ares (2020)1780977- 26/03/2020) liit- tyen jäsenvaltioiden ongelmiin noudattaa COVID-19-tartuntatautiepidemian tilanteessa Euroo- pan unionin liikennealan lainsäädäntöä. Tiedonannon mukaan ovat jäsenvaltiot ilmaisseet ko- missiolle ongelmistaan, jotka liittyvät erityisesti liikennealan lupien, kelpoisuuksien ja ammat- tipätevyksien uusimisationsastusten aikavälisääntelyä sellaisena sääntelynä, josta jäsenvaltioilla saattaa olla tarvetta poiketa. Nämä ongelmat johtuvat muun muassa jäsenvalti- oissa COVID-19-tartuntatautiepidemian tilanteessa kansallisesti asetetuista liikkumis- ja ko- koontumisrajoituksista. Jotta nämä ongelmat voitaisiin ratkaista, jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet komissiolle olevansa pakotettuja ryhtymään tarpeellisiin kansallisiin toimenpiteisiin, jotta voi- daan varmistaa henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuus jäsenvaltioissa.

Tiedonannossaan komissio ilmaisee ymmärtävänsä jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten tarpeen ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin COVID-19-tartuntatautitilanteen aiheuttamassa poikkeuksellisessa tilanteessa. Komissio kuitenkin edellyttää, että jäsenvaltioissa COVID-19- tartuntatautitilanteessa käyttöön otetut toimenpiteet rajataan sekä asiasisällöllisesti että ajalli- sesti vain siihen, mikä on COVID-19-tartuntatautiepidemian tilanteessa välttämätöntä.

Sisällöllisesti jäsenvaltioiden toimenpiteet eivät komission mukaan saa johtaa ei toivottuihin lopputuloksiin. Tällaisia lopputuloksia olisivat komission mukaan tilanteet, jotka vaarantaisivat liikenneturvallisuutta tai liikennealan työntekijöiden turvallisuutta. Tästä syystä jäsenvaltiot ei-

vät komission mukaan saa ryhtyä sellaisiin poikkeustoimiin, joilla ne myöntävät poikkeuksellista menettelyllä lupia, kelpoisuuksia ja ammattipätevyyksiä sellaisille liikenneyrityksille tai liikennealan työntekijöille, joilla näitä ei ole ennen ollut. Jäsenvaltioiden poikkeukselliset toimenpiteet tulee komission mukaan rajata koskemaan vain sellaisia yrityksiä tai työntekijöitä, joilla on jo olemassa olevat luvat, kelpoisuudet ja ammattipätevyudet.

Ajallisesti jäsenvaltioiden käyttöönottamat poikkeukselliset toimenpiteet tulee komission mukaan rajata lyhyiksi, COVID-19-tartuntatautilanteen hallinnan edellyttämäksi ajaksi, kuten kolmen kuukauden mittaisiksi. Komission mukaan liian pitkäaikaisten poikkeusten käyttöönoton sijasta jäsenvaltioiden tulee tarpeen mukaan jatkaa poikkeuksia, jos COVID-19-tartuntatautilanne sitä vielä edellyttää.

Jos jäsenvaltiot ryhtyvät COVID-19-tartuntatautilanteessa sellaisiin poikkeustoimenpiteisiin, jotka liittyvät Euroopan unionin annettuun lainsäädäntöön, jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa niistä komissiolle.

Euroopan komissio on jo myös, silloin kun sille on EU:n liikennealan säännöstössä annettu toimivaltaa, antanut jäsenvaltioille tiettyjä ajallisesti rajattuja mahdollisuuksia poiketa yhteisen liikennealan säännösten asettamista velvoitteista, jos se on välttämätöntä COVID-19-tartuntatauti-epidemian tilanteessa. Esimerkiksi linja-autojen ja raskaan tavaraliikenteen ajo- ja lepoajoista säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus mahdollistaa, että jäsenvaltiot voivat komissiolle ilmoittamalla myöntää vapautuksia EU-säännösten soveltamisesta poikkeuksellisissa olosuhteissa 30 päiväksi. Sen jälkeen poikkeuksiin tarvitaan komission lupa.

Euroopan unionin jäsenvaltiot

Suomen tiedossa on, että useat jäsenvaltiot ovat COVID-19-tartuntatautilanteessa jo ryhtyneet poikkeuksellisiin toimenpiteisiin varmistukseksi henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuuden COVID-19-tartuntatauti-epidemian tilanteessa.

Tavaroiden liikkuvuutta COVID-19-tartuntatautilanteessa on jäsenvaltioissa pyritty helpottamaan erilaisilla, erityisesti maantien tavaraliikenteeseen kohdistuvilla poikkeustoimilla. Linja-autojen ja raskaan tavaraliikenteen ajo- ja lepoajoista säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus mahdollistaa, että jäsenvaltiot voivat komissiolle ilmoittamalla myöntää vapautuksia EU-säännösten soveltamisesta poikkeuksellisissa olosuhteissa 30 päiväksi, jonka jälkeen poikkeuksiin tarvitaan komission lupa. Poikkeuksista ovat ilmoittaneet jo useat jäsenvaltiot, Suomi mukaan lukien (myös Itävalta, Belgia, Bulgaria, Kroatia, Tanska, Ranska, Saksa, Kreikka, Unkari, Irlanti, Luxemburg, Malta, Alankomaat, Romani, Slovakia, Slovenia, Espanja ja Ruotsi). Maanteiden tavaraliikennettä on pyritty turvaamaan myös helpottamalla siihen kohdistuvia rajoituksia, mm. luopumalla tai lieventämällä rahtiliikenteen rajoituksia viikonloppuisin (Saksa, Itävalta, Tsekin tasavalta, Italia ja Luxemburg). Tsekin tasavallassa on osoitettu tietyille rahtiliikenteelle (muun muassa lääkkeet) priorisoidut ajokaistat päämoottoriteillä. Osa jäsenvaltioista on joustavoittanut maanteiden ajoneuvojen katsastusaikoja (Ranska, Italia, Portugali ja Slovenia). Jäsenvaltioissa on koronavirusepidemian vuoksi myös pidennetty maantieliikenteeseen liittyvien eri lupien, kelpoisuuksien ja ammattipätevyyksien voimassaoloa.

Rajat ylittävä rautatieliikenne on monessa EU:n jäsenvaltiossa joko kokonaan tai suurimmaksi osaksi lakkautettu (Itävalta, Tanska, Liettua, Puola, Portugali, Romania ja Slovakia). Rautateiden tavaraliikenne maasta toiseen on edelleen laajasti sallittua. Jäsenmaiden sisäistä rautatieli-

kennettä on vähennetty joko toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyhtiöiden välisillä sopimuksilla tai yhtiöiden omasta toimesta vähentyneiden matkustajamäärien vuoksi (Irlanti, Italia, Slovakia ja Slovenia).

6 Lausuntopalaute

7 Säännöskohtaiset perustelut

Ajokorttilaki

27 §. Ajokortin uudistaminen. Pykälään lisättäisiin väliaikaisesti uusi *5 momentti*. Momentin tarkoittamalla poikkeuksella lääkärintodistuksen myöhentämiseksi turvattaisiin 70 vuotta täyttäneiden ajo-oikeus ajaksi, jolloin heillä ei ole ollut mahdollisuutta käydä lääkärintarkastuksessa ja uusia ajokorttiaan. Poikkeus koskee henkilö- ja pakettiautoja sekä muita kevyempiä ajoneuvoja. Samanlainen poikkeus säädettäisiin myös raskaampien ajoneuvojen kuljettajille, joiden on uusittava korttinsa 45 vuotta täytettyään. Näin voidaan vähentää lääkärissä käyntejä poikkeusolojen ajaksi. Poikkeus koskisi henkilöitä, joiden lääkärinlausunnon antamisvelvollisuus on alkanut valmiuslain voimaantulon ajankohdasta 16.3.2020 lukien ja jatkuisi syyskuun loppuun. Jos uusimis päätöstä ei ehdittäisi tehdä ennen ajo-oikeuden päätymistä, ajo-oikeus alkaa, kun uudistettu ajokortti luovutetaan.

89 §. Liikenneopettajaluvan myöntäminen ja uudistaminen. Pykälään lisättäisiin väliaikaisesti uusi *5 momentti*. Momentin tarkoittamalla poikkeuksella myöhennettäisiin 45 vuotta täyttäneiden liikenneopettajien velvollisuutta toimittaa lääkärintodistus luvan uudistamiseksi. Poikkeus koskee vain lupien uudistajia eli jo alalla olevia ammatinharjoittajia. Poikkeus koskisi henkilöitä, joiden lääkärinlausunnon antamisvelvollisuus on alkanut valmiuslain voimaantulon ajankohdasta 16.3.2020 lukien ja jatkuisi syyskuun loppuun. Uudistettava lupa tulee voimaan, kun sitä koskeva päätös on tehty.

Ajoneuvolaki

51 a §. Määräaikaiskatsastusvelvollisuus. Pykälä vastaisi ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (1455/2019) 2 §:ää. Pykälä siirrettäisiin lakiteknisistä syistä asetuksesta lakiin.

51 b §. Määräaikaiskatsastuksen aikaväli. Pykälä vastaisi ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:ää. Pykälä siirrettäisiin lakiteknisistä syistä asetuksesta lakiin.

51 c §. Määräaikaiskatsastuksen ajankohta. Pykälä vastaisi ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:ää. Pykälä siirrettäisiin lakiteknisistä syistä asetuksesta lakiin.

51 d §. Oikeus käyttää katsastamatonta ajoneuvoa. Pykälä vastaisi ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 5 §:ää.

Pykälään lisättäisiin kuitenkin väliaikaisesti uusi *3 momentti*. Momentissa säädettäisiin oikeudesta käyttää katsastamatonta ajoneuvoa 31 päivään elokuuta 2020. Edellytyksenä olisi, että ajoneuvon 51 b §:n 1 momentissa tarkoitettu viimeinen katsastuspäivä ajoittuisi aikavälille 16.3.2020–15.6.2020. Jos esimerkiksi 51 b §:n 4 kohdassa tarkoitetun henkilöauton käyttöönottopäivästä määräaikaiskatsastukselle laskettava neljän vuoden pituinen määräaika päättyisi 10.4.2020, henkilöautoa saisi pykälän 1 momentista poiketen käyttää katsastamattomana 31.8.2020 saakka. Ajoneuvoja, joiden viimeinen katsastuspäivä ajoittuisi ajankohtaan, jolloin poikkeusolot ovat vallinneet, olisi mahdollista käyttää liikenteessä vielä kolme kuukautta poikkeusolojen päätyttyä, jotta katsastustoimipaikoilla olisi aikaa katsastustoiminnan käynnistämiseen eikä kaikkia mainittuna aikana katsastamatta jääneitä ajoneuvoja olisi käytännössä katsastettava samana päivänä poikkeusolojen päättymisen jälkeen. Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja olisivat edelleen ajoneuvolain 9 §:n mukaisesti vastuussa siitä, että ajoneuvo on liikennekelppoinen sitä katsastamattomana käytettäessä.

55 §. Määräaikaiskatsastuksen keskeyttäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevaa, mutta siihen lisättäisiin ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 §:n sääntely. Siirto olisi lakiteknisistä syistä tarpeen, sillä nykyiseen asetustason sääntelyyn viitattaisiin 51 d §:ssä.

57 a §. Oikeus käyttää määräaikaiskatsastuksessa hylättyä ajoneuvoa. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin väliaikaisesti säännös, jonka mukaan ajoneuvoa saisi vielä käyttää liikenteessä 31 päivään elokuuta 2020 muutoinkin kuin vain sen kuljettamiseksi erikseen varattuna aikana katsastukseen, jos määräaikaiskatsastuksessa hylätyn ajoneuvon jälkitarkastuksen tai katsastuksen määräaika olisi päättynyt 16.3.-15.6.2020 välisenä aikana. Tarkoituksena on mahdollistaa ajoneuvon käyttäminen liikenteessä poikkeusolojen keston ajan ja kohtuullisen ajan sen jälkeen, vaikka hylätyn ajoneuvon jälkitarkastusta tai katsastusta ei ole poikkeusoloista johtuen voitu suorittaa kahden kuukauden kuluessa hylätystä katsastuksesta.

Lisäksi pykälään lisättäisiin väliaikaisesti uusi *3 momentti*, jossa varauduttaisiin tilanteisiin, että ajoneuvot, jotka on poikkeusolojen vuoksi katsastettu asetuksen pääsääntöisen katsastuspäivämäärän jälkeen, saisivat käyttää ajoneuvoa normaalisäännöstä vastaavasti enintään kahden kuukauden ajan niissä tilanteissa, että 51 d §:n 3 momentissa tarkoitettussa ajoneuvossa, jossa on 51 d §:n 3 momentissa säädettyyn päivämäärään mennessä suoritettussa katsastuksessa havaittu hylkäyksen, mutta ei ajokieltoon johtavia vikoja. Jos säännöstä ei lisättäisi, ei ajoneuvoa saisi käyttää liikenteessä, jos siinä havaittaisiin normaalin katsastusajan jälkeen suoritettussa katsastuksessa hylkäykseen, mutta ei ajokieltoon johtavia vikoja. Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja olisivat edelleen ajoneuvolain 9 §:n mukaisesti vastuussa siitä, että ajoneuvo on liikennekelppoinen sitä katsastamattomana käytettäessä.

Ajoneuvolain väliaikaisten muutosten olisi tarkoitus olla voimassa 31.8.2020 saakka.

Alusrekisterilaki

20 a §. Rekisteröintihakemus poikkeusoloissa. Lakiin lisättäisiin väliaikaisesti uusi 20 a §. Pykälä sisältäisi säännöksen, jolla mahdollistettaisiin väliaikaisesti poikkeaminen alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen julkisen notaarin oikeaksi todistaman jäljennöksen vaatimuksesta. Määrätyinä aikana sallittaisiin jäljennöksen esittäminen asiakirjasta tarpeellisenä selvityksenä saan-

non laillisuudesta. Jäljennöksen toimittaminen olisi mahdollista digitaalisesti esimerkiksi sähköpostin liitteenä. Jäljennös voitaisiin edelleen toimittaa myös postitse tai esittää paikan päällä virastossa.

Koska ehdotettu säännös olisi voimassa määräajan, poistuisi mahdollisuus toimittaa jäljennös alkuperäisen asiakirjan sijasta ehdotetun säännöksen voimassaolon päättyessä. Tällöin alkuperäinen saantokirja olisi esitettävä viranomaiselle henkilökohtaisesti tai se olisi toimitettava postitse

Säännöksellä pyrittäisiin helpottamaan kansalaisten ja yritysten toimintaa poikkeusolojen aikana. Muutoksella vähennettäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa sekä varmistettaisiin meriliikenteen tavarakuljetusten jatkuminen. Säännös koskisi tilannetta, jossa asiakkaan ja virkamiehen on mentävä tapaamaan toisiaan alkuperäisen asiakirjan tarkistamiseksi. Esityksen muutoksella halutaan osaltaan välttää sosiaalista kontaktia muihin ihmisiin.

Ehdotetulla muutoksella pyritään vastaamaan poikkeusolojen tuomaan haasteeseen toimittaa alkuperäinen asiakirja ja noudattaa määräyksiä ja määräaikoja. Asiakirjan toimittaminen voi olla välttämätöntä, jos rekisteröinti on tietynä päivänä ja alus halutaan pitää keskeytyksettä liikenteessä. Asiakirjan toimittaminen saattaisi olla käyttöönnotetuista toimenpiteistä johtuen mahdollista säädettyssä ajassa, jos asiakas ei esimerkiksi pääse Uudellemaalle tai sieltä pois. Hakijaa ei voitaisi velvoittaa esittämään alkuperäistä saantoasiakirjaa, jos hän ei säädettyjen rajoitusten vuoksi pääse paikanpäälle sitä tekemään. Siksi olisi tärkeää mahdollistaa poikkeusmenettely, jolla turvattaisiin alusten keskeytyksetön liikennöinti ja tavarakuljetusten jatkuvuus. Ilman muutosta kauppamerenkulun toimijoille syntyisi tarpeetonta hallinnollista taakkaa ja aluskuljetusten jatkuminen voisi estyä, jos niitä ei pystyttäisi rekisteröimään säädettyjen liikkumis- ja tapaamisrajoitusten vuoksi. Myöskään viranomaisen ei tarvitsisi mennä paikanpäälle tarkastamaan asiakirjaa.

Muutoksen voimassaolon ajan se vaikuttaisi myös alusrekisterilain 27 §:n sääntelyyn. Kopion esittäminen saantoasiakirjasta riittäisi estämään hakemuksen hylkäämisen.

Ehdotettu muutos on määräaikainen ja sen on tarkoitus olla voimassa 30.9.2020 saakka.

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta

4 a §. Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus. Lakiin esitetään lisättäväksi väliaikaisesti uusi 4 a §. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta valtuuttaa hyväksymänsä luokituslaitos tekemään turvatoimiasetuksessa tarkoitettu aluksen turvatarkastus ja antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen. Voimassaolevan lain 4 §:n mukaan tarkastuksen voi tehdä ja todistuksen antaa vain Liikenne- ja viestintävirasto. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hyväksytyyn luokituslaitoksen määritelmästä viittaamalla aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1868/2009) 2 §:n määritelmään. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin luokituslaitoksen työntekijän rikosoikeudellisesta virkavastuusta sekä vahingonkorvausvastuusta.

Ehdotettu muutos on tarkoitettu määräaikaiseksi ja se olisi voimassa 31.12.2020 saakka.

Laki laivaväestä ja alusten turvallisuusjohtamisesta

13 §. *Miehitystodistuksessa määrätystä pätevydestä poikkeaminen.* Pykälään lisättäisiin väliaikaisesti uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta poikkeustilanteessa myöntää erivapauksia myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 98 §:ssä tarkoitettujen lisäpätevyystodistuksien osalta 16.3.2020–30.9.2020 välisenä aikana. Säännöksessä edellytettäisiin pakottavien syiden olemassaoloa, ja ettei erivapauden myöntämisestä aiheudu vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle eikä ympäristölle. Lisäksi säädettäisiin erivapauden enimmäisvoimassaoloajaksi kuusi kuukautta. Erivapauden myöntäminen harkittaisiin tapauskohtaisesti ottaen huomioon esimerkiksi sen, täyttääkö henkilö lisäpätevyuden myöntämisen edellytykset osittain ja sen, onko aluksella muita lisäpätevyystodistuksen omaavia henkilöitä.

Poikkeukset olisivat voimassa enintään 31.3.2021 saakka ja siten niiden voimassaoloaika olisi yhteneväinen ehdotettujen luotsauslain (940/2003) 21 a §:n ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 109 a §:n mukaisten poikkeusoloja koskevien säännösten voimassaoloajan kanssa.

Toisin kuin voimassa olevassa 13 § 1 momentissa, ehdotetussa 4 momentissa ei edellytettäisi asianomaisen valtakunnallisen merenkulkualan työmarkkinajärjestön kuulemista ennen erivapauden myöntämistä. Kuulemisesta voi aiheutua tarpeettomia viiveitä, jotka voivat vaikeuttaa meriliikenteen toimintaa poikkeusoloissa.

Laki liikenteen palveluista

26 §. *Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen.* Pykälään lisättäisiin väliaikaisesti uusi 3 momentti, joka olisi voimassa 30.9.2020 saakka. Ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin uusida, vaikka hakija ei ole toimittanut lain 25 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaista lääkärintodistusta. Hakijan tulisi kuitenkin toimittaa tarvittava lääkärintodistus kuuden kuukauden kuluessa ajoluvan uudistamisesta. Käytännössä taksinkuljettajan ajoluvan uudistamisen yhteydessä liikenne- ja viestintävirasto lisää luparekisteriinsä lääkärintodistuksen toimitusvelvoitteen puolen päähän. Luvanhaltijan tulisi näin osoittaa ajoterveysvaatimusten täytyminen viiveellä poliisille.

28 a §. *Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyuden voimassaolon jatkuminen.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 28 a §. Pykälä olisi voimassa 30.9.2020 saakka. Pykälän mukaan, jos 27 §:n 1 momentissa tarkoitettujen kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyuden voimassaoloaika on umpeutunut 16.3.2020 tai sen jälkeen, tai ammattipätevyys umpeutuu ennen 30.9.2020, ammattipätevyuden voimassaolo jatkuu 30.9.2020 saakka vaatimatta 34 §:ssä tarkoitettujen jatkokoulutusten suorittamista. Ammattipätevyuden voimassaolo jatkuu automaattisesti. Ammattipätevyuden lisäksi kuorma- tai linja-autonkuljettajalla tulee olla ajoneuvo-yhdistelmää vastaava ajo-oikeus. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyuden voimassaolon jatkumisella turvattaisiin kuljettajien saatavuus ja yhteiskunnan perustoimintojen kannalta tärkeiden kuljetusten, esimerkiksi jäte- ja postikuljetusten sekä kriittisten tavarakuljetusten jatkuminen koronavirusepidemian aikana. Pykälän voimassaolon päättämisen ja 34 §:n mukaisesti vaadittavan jatkokoulutuksen suorittamisen jälkeen ammattipätevyys voidaan uudistaa viideksi vuodeksi alkuperäisestä ammattipätevyuden päättämispäivästä lukien.

74 §. *Rautatieliikenteen kuljettajan lääkärintarkastukset.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 6 momentti. Jos rautatieliikenteen kuljettajan pitäisi toimittaa 16.3.2020-

30.9.2020 välisenä aikana rautatieliikenteen kuljettajalta 71 §:n mukaisen lupakirjan ja sen voimassa pitämisen edellytyksenä oleva lääkärintodistus, kuljettaja voisi momentin mukaan toimittaa lääkärintodistuksen kuuden kuukauden kuluessa siitä päivämäärästä, johon mennessä hänen olisi pitänyt käydä edellisen määräaikaisen tarkastuksen mukaan käydä lääkärintarkastuksessa. Koronavirusepidemian aikana kuljettajan terveydentilaa ei välttämättä voida tarkistaa normaalisolosuhteiden mukaisessa aikataulussa. Ehdotettu uusi momentti toisi määräaikaisen lääkärintarkastuksen suorittamiseen poikkeusolosuhteissa tarvittavaa joustavuutta ja näin myös rautatieliikenteen kuljettajan 71 §:n mukainen lupakirja säilyisi voimassa puoli vuotta pidempään luvan normaalin määräajan umpeutumisen. Ehdotetun lisäajan puitteissa kuljettajan tulisi toimittaa lääkärintodistus Liikenne- ja viestintävirastolle.

78 §. *Lisätodistuksen voimassaolo ja voimassapitäminen.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 3 momentti. Jos kuljettajan olisi pitänyt suorittaa lisätodistuksen edellytyksenä olevat näytöt 16.3.2020–30.9.2020 välisenä aikana, kuljettaja voisi momentin mukaan suorittaa näytön kuuden kuukauden kuluessa siitä päivämäärästä, johon mennessä hänen olisi pitänyt rautatieliikenteen harjoittajan edellisen kelpuutuksen mukaisesti suorittaa näyttö. Näytöt koskevat kuljetettavan liikuvan kaluston ja rataverkon riittävää tuntemusta sekä kielitaitoa ja ne tulee osoittaa näytön vastaanottajana toimivalle rautatieliikenteen harjoittajalle. Vastaavalla tavalla kuin edellä 74 §:ään esitetty muutos, myös tämä toisi poikkeusolosuhteiden aikana tarvittavaa joustavuutta myös kuljettajalta edellytettävän lisätodistuksen voimassaolon säilyttämiseen.

109 a §. *Laivaväen pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolon jatkaminen.* Lakiin esitetään lisättäväksi väliaikaisesti uusi 109 a §. Pykälässä säädettäisiin niiden 109 §:ssä tarkoitettujen määräaikaisten pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten, joiden voimassaoloaika päättyy 16.3.2020–30.9.2020 välisenä aikana, voimassaoloajan pidentämisestä poikkeustilanteesta johtuen. Voimassaoloaika katsottaisiin automaattisesti pidennetyksi kuusi kuukautta alkuperäisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen viimeisestä voimassaolopäivästä. Voimassaoloajan pidennystä ei tarvitsisi erikseen hakea ja pidennykset olisivat voimassa enintään 31.3.2021 saakka. Tässä pykälässä ehdotetut poikkeusten voimassaoloajat olisivat yhteneväisiä ehdotetun luotsauslain (940/2003) väliaikaista muuttamista koskevan esitysehdotuksen voimassaoloaikojen kanssa.

179 §. *Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi 5 momentti. Momentti olisi voimassa 30.9.2020 saakka. Momentin mukaan henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan olisi 16.3.–30.9.2020 välisenä aikana ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään viisi päivää ennen suunnitelman toteuttamista, voimassa olevan lain edellyttämän 60 päivän sijaan. Olennaisilla muutoksilla tarkoitetaan muutoksia esimerkiksi suunnitelluissa aikatauluissa, reiteissä tai pysäkeissä. Lyhyempi ilmoitusaika mahdollistaisi palveluiden nopeamman aloittamisen, lopettamisen ja olennaiset muutokset koronavirusepidemian aikana.

Luotsauslaki

21 a §. *Poikkeusoloja koskevat säännökset.* Lakiin esitetään lisättäväksi väliaikaisesti uusi 21 a §. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin poikkeamista koeluotsausvaatimuksiin. Momentissa mahdollistettaisiin lain 12 §:n 1 momentin 5 kohdassa ja 14 §:n 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettua koeluotsausvaatimuksesta poikkeaminen 16.3.2020–30.9.2020 välisenä ajankohtana uusia luotsin ohjauskirjoja tai linjaluotsinkirjoja myönnettäessä. Lisäksi momentissa säädettäisiin ilman koeluotsausta myönnettävän luotsin ohjauskirjan tai linjaluotsinkirjan voimassaoloajasta.

Tällainen ohjauskirja tai linjaluotsinkirja olisi voimassa kuusi kuukautta ja enintään 31.3.2021 saakka.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niiden 12 §:n 2 momentissa tarkoitettujen luotsin ohjauskirjojen, 14 §:n 5 momentissa tarkoitettujen linjaluotsinkirjojen ja 16 §:n 5 momentin nojalla myönnettyjen erivapauksien, joiden voimassaoloaika päättyy 16.3.2020–30.9.2020 välisenä aikana, voimassaoloajan pidennyksestä. Luotsin ohjauskirjojen, linjaluotsinkirjojen ja erivapauksien voimassaolo katsottaisiin pidennetyksi automaattisesti ilman erillistä hakemusta kuudella kuukaudella alkuperäisen luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan tai erivapauden viimeisestä voimassaolopäivästä.

Poikkeukset olisivat voimassa enintään 31.3.2021 saakka ja niiden voimassaoloaika olisi yhteneväinen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 109 §:n mukaisten pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistuksien ehdotettujen poikkeusten voimassaoloajan kanssa.

8 Voimaantulo

Kysymyksessä olisivat määräaikaiset lait, jotka tulisivat voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksymisen jälkeen. Ajoneuvolain katsastussäätelyä koskevat poikkeussäännökset olisivat voimassa 31.8.2020 saakka. Ajokorttilain ja alusrekisterilain muutokset olisivat voimassa 30.9.2020 saakka. Turvatoimilakia koskeva poikkeus olisi voimassa 31.12.2020 saakka. Merenkulun pätevyysiaikojen pidennystarpeiden vuoksi laivaväkilain ja luotsauslain muutokset olisivat voimassa enintään 31 maaliskuuta 2021 saakka. Suurin osa liikenteen palveluista annetun lain muutoksista olisi voimassa 30.9.2020 saakka, mutta koska merenkulun pätevyysiaikojen koskevat muutokset on yhtenäistetty laivaväkilain ja luotsauslain muutosten kanssa, olisi laki voimassa 31.3.2021 saakka.

9 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotettujen lakimuutosten toimeenpanosta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, joka pitää rekisteriä ajoluovista, pätevyyksistä ja lupakirjoista ja huolehtii, että alkuperäiset tai oikeaksi todistetut saantoasiakirjat on toimitettu ja tarkastettu tai toimitetaan ja tarkastetaan jälkikäteen, viimeistään määräajan päätyttyä.

Esityksessä ehdotettujen muutosten toteutumista ja niiden vaikutusta seurataan säännöllisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportteja liikenne- ja viestintäministeriölle. Lisäksi virasto tekee kokonaisvaltaisen selvityksen asiasta puoli vuotta poikkeusolojen päättymisen jälkeen. Tulokset arvioidaan ja tarvittaessa tehdään pysyväisluontoisia muutoksia olemassa olevaan lainsäädäntöön.

10 Suhde muihin esityksiin

Hallitus on antanut eduskunnalle tieliikennelain muuttamista koskevan hallituksen esityksen (HE 17/2020 vp), joka sisältää uutta tieliikennelakia koskevat muutokset sekä siihen liittyvät muut tieliikennettä koskevat säädösmuutokset kuten ajoneuvolain muutos. Asia on liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsiteltävänä.

Hallituksen tarkoituksena on antaa eduskunnalle huhtikuussa 2020 liikenne- ja viestintäministeriön valmistelussa oleva hallituksen esitys tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten (maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta annettu Euroopan

parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/645) täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi. Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät muutokset annetaan muuttamalla liikenteen palveluista annettua lakia ja ajokorttilakia. Osa täytäntöönpanoon liittyvistä säännöksistä annetaan muuttamalla linja-auton- ja kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettua valtioneuvoston asetusta (434/2018). Esitys sisältää muutoksia muun muassa tieto- ja viestintätekniikan hyödyntämistä opetuksessa koskeviin vaatimuksiin ja rajoittaa verkko-opetuksen enimmäismäärää jatkokoulutuksessa. Jatkokoulutus on Suomessa ollut aikaisemmin mahdollista suorittaa jopa kokonaan verkko-opetuksena. Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien rajoitusten johdosta jatkokoulutusta ei kuitenkaan ole enää jatkossa mahdollista suorittaa kokonaan verkko-opetuksena.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotuksessa on kyse koronaviruksesta johtuvan COVID-19-tartuntatautiepidemian takia julistettujen poikkeusolojen vuoksi tarpeellisesta lainsäädännöstä, joka ei kuitenkaan perustu valmiuslakiin tai perustuslain 23 §:ään. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikaista poikkeuksia sellaisiin yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisiin säännöksiin, joiden noudattaminen olisi vallitsevissa poikkeusoloissa erityisen hankalaa tai mahdotonta. Jos nykyisestä sääntelystä ei joustettaisi poikkeusoloissa, voisi koronavirusepidemian aiheuttama yhteiskunnallinen kriisi entisestään syventyä, kun esimerkiksi tietyillä kriittisillä aloilla (kuten tavaraliikenteessä) työskentelevät henkilöt menettäisivät pätevyytensä ja mahdollisuutensa jatkaa työskentelyä. Ehdotetun sääntelyn taustalla on siis painava yhteiskunnallinen syy.

Ajoneuvojen katsastustoiminnan osalta Suomessa poikkeusolojen takia asetetut rajoituksen voivat aiheuttaa sen, ettei katsastaminen ole käytännön syistä mahdollista riskiryhmiin kuuluville sekä muille henkilöille esimerkiksi eristyksen tai karanteenin vuoksi. Lisäksi Suomessa poikkeusoloissa on asetettu liikkumiseen liittyviä rajoituksia sekä yleisesti suositeltu liikkumisen välttämistä. Rajoitukset aiheuttavat yksityisille henkilöille hankaluuksia, joita pyritään säädettäväksi ehdotetuilla muutoksilla kohtuullistamaan. Näin ollen ehdotetut muutokset toteuttavat valtiosääntöistä suhteellisuusperiaatetta. Sääntelyn tavoitetta voidaan pitää yhteiskunnallisesti ja oikeusjärjestyksen kannalta hyväksyttävänä. Lisäksi ehdotetut muutokset olisivat tarpeen ihmisten välttämättömän liikkumisen turvaamiseksi poikkeusolojen aikana, jos ajoneuvojen katsastaminen ei olisi mahdollista tai suotavaa.

Lisäksi katsastussääntelyä koskevillä ehdotuksilla pyritään edistämään perustuslain 7 §:ssä turvattua oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen turvallisuuteen poistamalla niiden ajoneuvojen, joita poikkeus koskee, omistajilta pakollinen tarve asioida katsastustoimipaikoilla poikkeusajankana. Muutoksella pyrittäisiin siihen, että ihmisten ei ole poikkeusoloissa pakko liikkua enemmän kuin muuten on välttämätöntä. Esityksellä turvataan myös yksityishenkilöiden mahdollisuus liikkua omalla ajoneuvolla myös poikkeusoloissa, mikä vähentää tarvetta käyttää esimerkiksi julkisia liikennevälineitä, joissa tartunta- ja tartuttamisriski on suurempi. Esitetyn sääntelyn voidaan myös katsoa parantavan ihmisten mahdollisuuksia vähentää lähikontakteja. Tällä on merkitystä erityisesti riskiryhmiin kuuluville sekä niille, joihin joudutaan kohdistamaan lain nojalla rajoituksia epidemian leviämisen estämiseksi. Perustuslakivaliokunta on pitänyt erityisesti terveydenhuoltojärjestelmän toimintakyvyn säilyttämistä pandemian aikana sellaisena erittäin painavana perusteena, joka oikeuttaa poikkeuksellisen pitkälle meneviä, myös ihmisten perusoikeuksiin puuttuvia viranomaistoimia (PeVM 2/2020). Nyt esitetyt muutokset kohdistuvat muille aloille kuin terveydenhuoltoon, mutta niiden vaikutukset sääntelyn kohteena olevin tahojen oikeuksiin ovat muun kuin katsastustoiminnan osalta pikemminkin laajentavia kuin rajoittavia. Lisäksi esimerkiksi tavara- tai henkilöliikenteen vaikeutumisen voisi olla vaikutuksia myös terveydenhuollon toimintakykyyn.

Esityksellä ei ole arvioitu olevan liikenteen tai muun yhteiskunnan turvallisuutta heikentäviä vaikutuksia, jotka merkittävästi rajoittaisivat ihmisten perustuslain 7 §:ssä ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 2 artiklassa turvattua oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen. Lisäksi ehdotetut muutokset ovat voimassa määräajan, koska sääntely on sidottu poikkeusoloihin.

Perustuslakivaliokunta on valmiuslakia koskevan käyttöönottoasetuksen oikeasuhtaisuuden arvioinnissa kiinnittänyt huomiota siihen, että asetuksen suhteellisen lyhyt voimassaoloaika rajaisi toimivaltuuksien soveltamista (PeVM 2/2020). Nyt esitettyjen säännösten voimassaolo ei olisi täysin yhtenevä poikkeusolojen keston kanssa, sillä poikkeusolojen vaikutukset jatkuvat useassa tapauksessa vielä sen jälkeen, kun poikkeusolot ovat päättyneet. Esitettyjen säännösten voimassaolo on kuitenkin rajattu siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, jotta poikkeusolojen aiheuttamia haitallisia oheisvaikutuksia voidaan lieventää.

Ehdotettujen muutosten osalta on syytä tarkastella ja arvioida niiden suhdetta perustuslain (731/1999) 6, 15, 18 ja 124 §:ssä säädettyihin perusoikeuksiin.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Yhdenvertaisuus (6 §)

Esitystä voidaan arvioida perustuslain 6 §:n kannalta, jonka mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vammaisuuden, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Säännös kieltää myös välillisen syrjinnän eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset tosiasiallisesti – vaikkakin vain välillisesti – johtaisivat syrjivään lopputulokseen. Suosinta tai jonkin yksilön tai ryhmän asettaminen etuoikeutettuun asemaan on niin ikään kiellettyä, jos se asiallisesti merkitsisi toisiin kohdistuvaa syrjintää.

Osassa esityksessä olevista määräaikaisista säännöksistä, jotka koskevat ajokortin, ajo-oikeuden tai muun pätevyyden uusimista, hakijalle sallitaan toimittaa pätevyyden uusimisessa tarvittava lääkärintodistus tai näyttö pätevyydestä viiveellä. Useita pätevyksiä koskevia säännöksiä on tarkoitus muuttaa määräaikaisesti siten, että uudistamista edellyttävien pätevyksien määräaikaa pidennetään suoraan määräajalla.

Voidaan todeta, että henkilöillä, joiden pätevyydet ovat vanhentuneet ennen koronavirusepidemian aiheuttamia poikkeusoloja terveydenhuollossa ja koulutuksessa, ei ole ollut nyt vallitsevia vaikeuksia saada tarvittavia lääkärintodistuksia tai koulutusta, joita pätevyksien uusimisen yhteydessä vaaditaan. Näin ollen he eivät joudu nyt ehdotettujen määräaikaisten säännösten perusteella huonompaan asemaan kuin he, joiden pätevyydet päättyvät koronavirusepidemian aikana ja edellyttävät uusimista. Ehdotetuilla muutoksilla on tarkoitus helpottaa niiden hakijoiden tilannetta, joiden pätevyys vanhenee koronavirusepidemian aikana ja joilla on epidemian takia vaikeuksia uudistaa pätevyksiään. Ehdotetuilla määräaikaisilla säännöksillä on pandemiasta aiheutuva hyväksyttävä peruste.

Tarkoituksena on myös myöntää uusia kuusi kuukautta voimassa olevia luotsin ohjauskirjoja ilman koeluotsausvaatimuksia. Ehdotuksen tarkoituksena on turvata luotsien saatavuus pandemian aikana, mutta vähentää sosiaalista kanssakäymistä. Säännös soveltuisi kaikkiin hakijoihin.

Edellä olevan perusteella voidaan katsoa, että ehdotetuilla säännöksillä ei puututa hakijoiden ja taloudellisten toimijoiden yhdenvertaisuuteen.

Omaisuuksien suoja (15 §)

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Esityksessä olevalla ajoneuvolain muutos ehdotuksella saattaisi olla välillisiä, haitallisia vaikutuksia katsastusyritysten tekemisiin katsastusvälineiden investointeihin, jos katsastusyritykset ovat sellaisia tehneet. On mahdollista, että katsastusyrityksen tekemä investointien käyttö voi jäädä poikkeusaikavälillä vähäiseksi. Tämä saattaisi ainakin yksittäisissä tapauksissa ja paikallisesti vaikuttaa haitallisesti toiminnan kannattavuuteen ja omaisuuden arvoon. Vaikutus on kuitenkin ajallisesti hyvin rajattu ja lyhytaikainen. Perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei elinkeinonharjoittaja voi tällaisessa asetelmassa perustellusti odottaa lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (vrt. PeVL 41/2010 vp, s. 5/1). Ehdotetulla lainsäädännöllä ei myöskään puututtaisi taannehtivasti sopimussuhteisiin (vrt. PeVL 41/2010 vp, s. 4–5 ja PeVL 58/2010 vp, s. 6) eikä yleisesti mahdollisuuden hallita omaisuutta tai käyttää sitä elinkeinotoiminnassa. Lisäksi on huomioitava, että katsastustoiminnan voidaan arvioida palautuvan suhteellisen normaalisti poikkeusolojen päätyttyä. Lisäksi poikkeamismahdollisuus kasvattaisi katsastustoiminnan kysyntää poikkeusolojen jälkeen. Näin ollen on todennäköistä, että tehtyjä investointeja voitaisiin hyödyntää myöhemmin.

Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §)

Esitystä tulee tarkastella myös oikeudesta työhön ja elinkeinonvapauden näkökulmasta. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksellä on tarkoitus vahvistaa jokaisen oikeus hankkia toimeentulonsa työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon.

Ehdotetuilla ajokorttia, ajo-oikeutta ja ammattipätevyyksiä koskevilla määräaikaisilla säännöksillä pyritään turvaamaan henkilöiden mahdollisuudet jatkaa työssäkäyntiään ja elinkeinon harjoittamista koronavirusepidemian aikana, jolloin ajokortin, ajo-oikeuden ja ammattipätevyyden uusimisessa on poikkeuksellisia esteitä.

Esitykseen sisältyvillä eri lakien määräaikaisilla muutoksilla pyritään turvaamaan merenkulkuun liittyvien elinkeinojen harjoittaminen poikkeusoloissa. Luotsauslain muutoksilla, joiden mukaan liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää uusia kuusi kuukautta voimassa olevia luotsin ohjauskirjoja ilman koeluotsausvaatimuksia, pyritään turvaamaan luotsien saatavuus poikkeusoloissa. Ehdotetulla alusten rekisteröintiä koskevilla säännöksillä helpotettaisiin alusten rekisteröintiä ja merenkulun elinkeinojen harjoittamista. Alusten miehityksestä ja turvallisuusjohtamisesta annetun lain määräaikaisella muutoksella liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää erivapauden aluksella vaadittavista lisäpätevyyksistä niin, että alus voisi jatkaa liikenteessä. Eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain määräaikaisella muutoksella pyritään myös helpottamaan aluksen kansainvälisten turvatoimien myöntämistä.

Ajoneuvolain katsastussääntelyä koskevilla ehdotuksilla olisi välillisiä ja lyhytaikaisia vaikutuksia katsastustoimipaikkojen elinkeinotoiminnan harjoittamiseen, sillä ehdotukset todennä-

köisesti vähentävät katsastusasemien liikevaihtoa jossain määrin esityksen mukaisella poikkeusaikavälillä. Toisaalta vaikutus on rajallinen. Ajoneuvot, joita poikkeus koskee, on poikkeuksesta huolimatta katsastettava aikavälillä 16.3.2020–31.8.2020, eikä ehdotuksella näin ol- len olisi vaikutusta katsastusten kokonaismäärään edellä kuvatulla aikavälillä. Katsastuksien liikevaihdon hiljentymä edellä kuvatun aikavälin alkupuolella siirtyisi myöhemmäksi ja näkyisi katsastuksien kasvaneena kysyntänä edellä kuvatun aikavälin loppupuolella. Lisäksi poikkeus ei koskisi ajoneuvoja, joiden viimeinen katsastuspäivä olisi 16.6. tai sen jälkeen. Poikkeuksella lievennettäisiin ajoneuvon omistajien velvollisuutta määräaikaikatsastuttaa ajoneuvonsa, mutta ei rajoitettaisi katsastustoiminnan harjoittamista. On myös oletettavaa, että osa sellaisista ihmisistä, jotka eivät kuulu riskiryhmiin, katsastuttaisivat ajoneuvonsa poikkeusolojenkin ai- kana normaalisti. Poikkeus olisi tilapäinen ja määräaikainen eikä vaikuttaisi katsastusmarkki- nan kokoon tai katsastuksien kokonaismäärään vuonna 2020. Säädettyä ehdotettu perusoi- keuspoikkeus on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoit- teiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Katsastusten toteuttaminen poikkeus- oloissa olisi edelleen mahdollista, mutta velvoitetta toimenpiteen suorittamiselle joustavoitet- taisiin. Katsastusmarkkina puututtaisiin vain esityksen tavoitteiden toteutumiseksi välttämät- tömällä tavalla.

Lisäksi on otettava huomioon, että perustuslakivaliokunta on arvioinut, ettei julkisen hallinto- tehtävän hoitamista arvioida ainakaan ensisijaisesti elinkeinovapauden näkökulmasta (ks. esim. PeVL 12/2010 vp). Perustuslakivaliokunta on niin ikään arvioinut, että katsastustoiminta on perustuslain 124 §:ssä tarkoitetun julkisen hallintotehtävän hoitamista (ks. PeVL 22/2013). Kat- sastusvelvollisuuden taustalla on tarkoitus parantaa liikenneturvallisuutta ja turvata siten perus- tuslain 7 §:ssa tarkoitettua ajoneuvon kuljettajan ja muiden tienkäyttäjien oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, sekä näihin tavoitteisiin liittyviä oikeushyviä. Vallitsevien poikkeusolojen aikana laissa asetettu ehdoton velvoite asioida katsastustoimipaikoissa ajoneu- von käyttämiseksi liikenteessä voi aiheuttaa katsastusvelvollisuuden taustalla oleville oikeus- hyville välillisesti enemmän vaaraa kuin mikä ehdottomasta velvoitteesta joustamisen hyöty näiden tavoitteiden kannalta olisi. Lisäksi katsastusvelvoitteen taustalla olevia oikeushyviä tur- vataan myös muilla tavoin, kuten ajoneuvolain 9 §:ssä säädetyllä ajoneuvon omistajan, haltijan ja kuljettajan velvollisuudella pitää ajoneuvo kaikissa tilanteissa liikennekelpoisena.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Eu- roopan ihmisoikeussopimuksessa tai YK:n alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoi- keuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeino- vapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionin oikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Eu- roopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laa- jasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Suomen kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet ei- vät siten estä ehdotetun kaltaista sääntelyä. Edellä mainittujen ajokortti-, ajo-oikeus-, ammatti- pätevyys- ja merenkululainsäädännön määräaikaisten muutosten tavoitteena on pitää yllä työ- lisyttä poikkeustilanteessa ja siten turvata perustuslain elinkeinovapautteen liittyvää oikeutta työhön ja toimeentuloon. Ehdotuksilla pyritään turvaamaan merenkulun elinkeinonharjoitustoiminta poikkeusoloissa ja se turvaa siten perustuslain elinkeinovapautta. Ehdotus on myös omi- aan ylläpitämään työllisyyttä poikkeustilanteessa ja siten turvaamaan perustuslain elinkeino- vapautteen liittyvää oikeutta työhön ja toimeentuloon. Katsastustoimintaa koskevilla muutoksilla arvioidaan olevan lyhytaikaisia vaikutuksia elinkeinon harjoittamiseen. Esitetyt katsastusaikoja koskevat muutokset perustuvat perustuslain 7 §:n mukaisten perusoikeuksien toteuttamiseen vähentämällä erityisesti riskiryhmiin kuuluvien ihmisten pakollista liikkumista poikkeusolojen aikana.

Julkisen hallintotehtävän siirtäminen yksityiselle (124 §)

Turvatoimilain (laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta) 4 a §:n mukaisen alukseen tehtävän tarkastuksen tai katsastuksen tekeminen ja todistuskirjan myöntäminen ovat julkisia hallintotehtäviä. Ehdotetussa muutoksessa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi väliaikaisesti valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitoksen suorittamaan aluksen katsastus.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa kuin viranomaisille.

Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, s. 3, PeVL 23/2013 vp, s. 3, PeVL 10/2013 vp, s. 2/II, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp). Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisten näkökohtien lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Myös hallintotehtävän luonne on otettava arvioinnissa huomioon. Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön keskeisiä oikeuksia koskevaa päätöksentekovaltaa siirrettäessä. Koska vallitsevassa tilanteessa viranomaisten eivät pysty suorittamaan turvatoimilain mukaista viranomaistehtävää ulkomailla sijaitsevien alusten osalta, olisi tehtävän delegointi luokituslaitoksille tarpeen sen tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Hallintotehtävien luonteen huomioiden poikkeuksen säätäminen on perusteltua, koska kyseessä olisi vain alusten väli- ja uusintatarkastusten toimittaminen, minkä lisäksi poikkeus on myös ajallisesti rajattu.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä 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 (esim. PeVL 3/2009 vp, s. 4/II ja PeVL 20/2006 vp, s. 2). Säännöksellä korostetaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkinen valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Luokituslaitokset suorittavat jo ISPS-tarkastuksia ja muita vastaavia tehtäviä muiden kuin suomalaisten alusten osalta sekä muiden kansainvälisten sopimusten mukaisia suomalaisten alusten tarkastuksia, joten niiden asiantuntemusta tämän tehtävän osalta ei ole syytä epäillä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa luokituslaitosten valvonnasta lain aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) 42 §:n mukaisesti. Tehtävässä luokituslaitoksia koskisivat samat hyvän hallinnon vaatimukset kuin viranomaisia, kuten hallintolaki (434/2003), laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999), laki sähköisestä asioinnista viranomaistoinnissa (13/2003), vahingonkorvauslaki (412/1974) ja kielilaki (423/2003).

Perustuslain esitöiden ja perustuslakivaliokunnan käytännön perusteella merkittävän julkisen vallan käyttämisenä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II, PeVL 22/2014 vp, s. 3–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/II, PeVL 19/2005 vp, s. 8/II). Todistuskirjojen myöntäminen ei voida pitää sellaisenaan perustuslakivaliokunnan käytännössä (esim. PeVL 55/2005 vp ja PeVL 19/2005 vp) tarkoitettuna merkittävänä julkisen vallan käyttönä, jota ei voida antaa muun kuin viranomaisen tehtäväksi.

Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 34 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat valmiutta poikkeusolojen varalta. Valmiuslaki ja sen nojalla annetut säädökset ovat siten voimassa myös Ahvenanmaalla, vaikka itsehallintolain tai maakuntalainsäädännön nojalla samoja tehtäviä eivät kaikilta osin hoida vastaavat viranomaiset kuin valtakunnassa eikä maakunnan ao. lainsäädännön sisältö kaikilta osin vastaa valmiuslaissa ja käyttöönotto-asetuksessa mainittujen valtakunnan lakien sisältöä.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä. Itsehallintolain mukaan maakunnalla on toimivaltaa raideliikenteessä, mutta koska maakunnan alueella ei ole raideliikennettä, eivät rautatieliikenteen pätevyysasioita koskevat asiat tässä tapauksessa kuuluu maakunnan toimivaltaan.

Liikenneasioissa valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä ja luotsinkirjoista päättäminen sekä niiden voimassaolon jatkaminen. Asia kuuluu Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan.

Esityksessä ehdotetut muutokset kuuluvat muilta osin Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan ja siten niitä ei sovelleta maakunnassa ilman maakunnan päätöstä. Ahvenanmaan lainsäädäntövalta koskee ajokortteja, ajoneuvoja ja niiden katsastusta sekä taksinkuljettajien lupia. Lisäksi Ahvenanmaalla on oma alusrekisteri. Alusrekisterilain 1 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunta on oma rekisterialueensa ja Ahvenanmaan valtiovirasto toimii rekisteriviranomaisena. Ahvenanmaalle on toimitettu etukäteen tietoja ehdotetuista muutoksista ja virallinen lausuntopyyntö toimitetaan, kun ruotsinnois hallituksen esityksestä on saatu.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset: