

**Hallituksen esitys eduskunnalle eräiden liikenteenalan lakien muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia, alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia, liikenteen palveluista annettua lakia, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annettua lakia sekä merenkulun ympäristönsuojelulakia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia maanteiden henkilö- ja tavara-liikenneluvan haltijan riskiluokittamiseksi sekä ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä koskevan direktiivin muuttamisesta johtuvista uusista säännöksistä. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi myös rangaistussäännökset ja maksuseuraukset laiminlyönneistä, jotka koskevat tarvittavien ilmoitusten tekemistä sekä asiakirjojen hankkimista ja niiden mukana pitämistä ajoneuvossa.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia, joilla merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusta koskevan uuden direktiivin numero päivitetäisiin lakeihin. Direktiivi ei edellytä muita muutoksia kansallisiin säädöksiin.

Ehdotuksen mukaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia muutettaisiin siten, että maantiehen kuulumattomat lossit eivät enää kuuluisi lain soveltamisalaan, jolloin lainsäädäntö vastaisi paremmin vallitsevaa käytäntöä. Lisäksi ehdotetaan muutoksia, joilla helpotettaisiin suomalaisten alusten aluksenmittausta sekä turvattaisiin vaativien aluksenmittausten saatavuus tulevaisuudessa.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan lisättäväksi satamien jätehuoltoa koskeva koulutusvelvoite. Säännös vastaisi alusjätettä koskevan direktiivin säännöksiä.

Lisäksi lakeihin ehdotetaan tehtäväksi muita luonteeltaan teknisiä muutoksia.

Lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 1.1.2023.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	4
1 Asian tausta ja valmistelu .....	4
1.1 Tausta .....	4
1.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	4
1.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä .....	4
1.1.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivi .....	4
1.2 Valmistelu .....	5
1.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	5
1.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä .....	5
2 Tavoitteet ja pääasiallinen sisältö .....	8
2.1 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö .....	8
2.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.....	8
2.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä .....	8
2.1.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivi .....	9
2.2 Kansallisten muutostarpeiden tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	10
3 Nykytila ja sen arviointi.....	10
3.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä ja kuljettajatodistuksen puuttuminen .....	10
3.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä .....	11
3.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset .....	14
3.3.1 Merenkulkijoiden ammattipätevyysvaatimukset.....	14
3.3.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	14
3.3.3 Laki alusturvallisuuden valvonnasta .....	15
3.3.4 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista .....	15
3.3.5 Merenkulun ympäristönsuojelulaki.....	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	16
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	16
4.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä ja kuljettajatodistuksen puuttuminen .....	16
4.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä .....	16
4.1.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset .....	16
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	17
4.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä ja kuljettajatodistuksen puuttuminen .....	17
4.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä .....	17
4.2.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset .....	19
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	20

6 Lausuntopalaute.....	22
6.1 Yleistä .....	22
6.2 Tieliikennettä koskeva lausuntopalaute .....	22
6.3 Merenkulkua koskeva lausuntopalaute .....	24
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	25
7.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	25
7.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta .....	27
7.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta .....	27
7.4 Laki liikenteen palveluista .....	27
7.5 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista .....	32
7.6 Merenkulun ympäristönsuojelulaki.....	32
8 Voimaantulo .....	32
9 Toimeenpano ja seuranta .....	32
10 Suhde muihin esityksiin.....	33
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	33
11.1 EU-säädökseen viittaaminen.....	33
11.2 Rangaistussäännökset ja maksuseuraamukset.....	33
11.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla.....	35
LAKIEHDOTUKSET .....	37
1. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	37
2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 e ja 23 §:n muuttamisesta.....	39
3. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 13 §:n muuttamisesta.....	40
4. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	41
5. Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta.....	43
6. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n muuttamisesta.....	44
LIITE .....	45
RINNAKKAISTEKSTIT .....	45
1. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	45
2. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 e ja 23 §:n muuttamisesta.....	49
3. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 13 §:n muuttamisesta.....	51
4. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	52
5. Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta.....	56
6. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n muuttamisesta.....	64

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Tausta**

##### **1.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä**

Euroopan komissio käynnisti 31.5.2017 toimia Euroopan unionin liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi julkaisemalla tiedonannon COM (2017) 283 final ”Eurooppa liikkeellä - Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla”. Kolmiosainen ammattimaista kuljettamista tiellä koskeva niin sanottu EU:n liikkuvuuspaketti oli osa ”Eurooppa liikkeellä”-kokonaisuutta sen ensimmäisen osan koostuessa tieliikenteen sosiaali- ja markkinasäännöksistä. Lopulta ainoastaan ensimmäinen osa EU:n liikkuvuuspakettia hyväksyttiin yhtenä pakettina. Sosiaali- ja markkinalainsäädäntöön liittyvät asetukset ja direktiivit pantiin kansallisesti täytäntöön hallituksen esityksellä HE 194/2021 vp.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämistä riskiyrityksenä koskevia säännöksiä muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055 asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen. Komissio antoi 2.5.2022 riskiyritysluokitukseen liittyvän täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/694 asetuksen (EU) 2016/403 muuttamisesta sellaisten unionin sääntöjen uusien vakavien rikkomusten osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen. Edellä mainittujen täytäntöönpanoasetusten pohjalta toimivaltainen viranomainen pystyy laskemaan yritykselle riskiluokituksen.

##### **1.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä**

Ehdotus ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta on yksi useista tieliikenteen alan ehdotuksista, jotka komissio antoi vuonna 2017, mutta se jätettiin odotamaan pöydälle, jotta muista liikkuvuuspaketin aloitteista päästiin sopuun. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta annettiin vuoden 2022 keväällä. Direktiivi 2006/1/EY sekä direktiivi (EU) 2022/738 ovat merkitty olivaksi ETA-valtioiden kannalta merkityksellistä EU:n lainsäädäntöä, mutta direktiivi (EU) 2022/738 on edelleen ETA-valtioiden tarkastettavana eikä sitä ole vielä lopullisesti hyväksytty.

##### **1.1.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivi**

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin. Useat muutokset ovat johtaneet direktiivin vaikeaselkoisuuteen, minkä vuoksi mainittu direktiivi on päädytty kodifioimaan. Uusi direktiivi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/993 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (jäljempänä vähimmäiskoulutusdirektiivi) annettiin 8.6.2022.

Merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyysasiakirjojen myöntämistä säännellään kansainvälisellä tasolla Kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) kansainvälisellä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevalla vuoden 1978 yleissopimuksella (jäljempänä

STCW-yleissopimus), jota tarkistettiin merkittävästi Manilassa vuonna 2010 pidetyssä STCW-yleissopimuksen sopimuspuolina olevien valtioiden konferenssissa. STCW-yleissopimukseen tehtiin vuosina 2015 ja 2016 lisää muutoksia. STCW-yleissopimus on sisällytetty osaksi unionin oikeutta kyseisellä vähimmäiskoulutusdirektiivillä. Kaikki jäsenvaltiot ovat allekirjoittaneet STCW-yleissopimuksen ja näin ollen niiden kansainväliset sitoumukset voidaan panna yhdenmukaisesti täytäntöön yhdenmukaistamalla merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyysasiakirjojen myöntämistä koskevat unionin säännöt STCW-yleissopimuksen kanssa.

## 1.2 Valmistelu

### 1.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, ja maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1072/2009, jäljempänä EU:n tavaraliikennelupa-asetus, muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final). Näistä ammattimaista kuljettamista tiellä koskevista niin sanotun EU:n liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasäännösalotteista annettiin myöhemmin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057. Sosiaali- ja markkinalainsäädäntöön liittyvät asetukset ja direktiivit pantiin kansallisesti täytäntöön hallituksen esityksellä HE 194/2021 vp, josta löytyy kyseisiin asetuksiin ja direktiiviin liittyvät tarkemmat valmistelutiedot. Kansallista täytäntöönpanoa täydennetään nyt komission 2.5.2022 antaman henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan riskiluokitukseen liittyvän komission täytäntöönpano-asetuksen (EU) 2022/694 muutosten osalta komission asetukseen (EU) 2016/403 sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 osalta.

### 1.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta (COM(2017) 282 final). Vuokrattuja tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevasta aloitteesta annettiin vasta lähes viisi vuotta myöhemmin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta. Direktiivi 2006/1/EY sekä direktiivi (EU) 2022/738 ovat merkitty olevaksi ETA-valtioiden kannalta merkityksellistä EU:n lainsäädäntöä, mutta direktiivi (EU) 2022/738 on edelleen ETA-valtioiden tarkastettavana eikä sitä ole vielä lopullisesti hyväksytty.

Ehdotuksen yhteydessä hyväksyttiin ja julkaistiin direktiivin 2006/1/EY jälkiarviointiin liittyvä komission yksiköiden valmisteluasiakirja (SWD/2017/0198 final - 2017/0113 (COD) sekä ulkopuolisen tahon 2015–2016 välillä tekemä arviointiraportti. Jälkiarvioinnin perusteella direktiivin 2006/17/EY tavoitteet voitaisiin saavuttaa tehokkaammin, mikäli jäsenvaltiot eivät saisi rajoittaa vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttöä joillakin markkinasegmenteillä ja tiettyin ehdoin. Tavaraliikenteen ajoneuvojen vuokraamista yli rajojen koskevista rajoituksista johtuen liikenteenharjoittajat eivät voi optimoida kalustonsa käyttöä niin, että sitä voitaisiin siirtää tarpeen mukaan sinne missä eniten on sillä hetkellä tarvetta. Lisäksi jälkiarvioinnin mukaan rajoitukset vähentävät direktiivin tehokkuutta, sillä ne lisäävät kustannuksia sekä liikenteenharjoittajille että ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-yrityksille. Viranomaisille koituvia kustannuk-

sia on arvioitu tulevan ainakin täytäntöönpanosta sekä valvonnasta. Arvioinnin perusteella ilman rajoituksia kustannukset olisivat vähäisiä. Tämän hetkinen rajoitusmahdollisuus ei tue EU:n prioriteetteja, jotka liittyvät sisämarkkinoiden syventämiseen sekä turvallisempien, polttoainetehokkaampien ja puhtaampien ajoneuvojen käytön edistämiseen.

Jälkiarvioinnin sekä vaikutustenarviointiprosessin aikana on pyritty kuulemaan laajasti sidosryhmiä. Osana jälkiarviointia sidosryhmille järjestettiin kohdennettuja haastatteluja, jonka jälkeen 11.8.–4.11.2016 julkaistiin verkossa jälkiarviointia sekä vaikutustenarviointia koskeva julkinen kuuleminen. Kuulemisen perusteella todettiin, että sidosryhmät eivät kokeneet vuokratuista linja-autoja koskevien EU:n sääntöjen puuttumista ongelmaksi. Markkinoilla ei ole erityistä vuokrattuihin linja-autoihin erikoistunutta segmenttiä, joten harkinnassa mukana olleesta vaihtoehdosta, jossa direktiivin soveltamisalaa olisi laajennettu vuokrattujen linja-autojen käyttöön luovuttiin.

Komission arvioinnissa verrattiin keskenään erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja. Ensimmäisen vaihtoehdon perusteella arvioitiin tilannetta, jossa sallittaisiin vuokrattujen tavarankuljetusajoneuvojen käyttö omaan lukuun kaikkialla EU:ssa. Seuraavana vaihtoehtona punnittiin mahdollisuutta, jonka perusteella sallittaisiin tavarankuljetusajoneuvojen käyttö, kun johonkin jäsenvaltioon sijoittautunut liikenteenharjoittaja on vuokrannut ajoneuvon toisessa jäsenvaltiossa tietyn (kolmesta neljään kuukautta) esimerkiksi vastataksaan tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään. Kolmantena vaihtoehtona oli kahden edellä mainitun yhdistelmä. Neljäntenä vaihtoehtona arvioitiin tilannetta, jossa säädettäisiin vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä varten samoista, tai ei ainakaan rajoittavimmista, säännöistä kuin ne, jotka koskevat yritysten omistamien ajoneuvojen käyttöä.

Komission arvioinnin perusteella tehokkain vaihtoehto on yhdistelmä, jossa otetaan huomioon kaikki havaitut ongelmat menemättä sen pidemmälle kuin on tarpeen. Ratkaisulla pyritään erityisesti löytämään ratkaisu vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön liittyvien sääntöjen hajanaisuuteen. Kyseisessä vaihtoehdossa jäsenvaltioiden erilaiset säännöt pysyisivät voimassa sikäli kuin vuokratuista ajoneuvoja ei niiden perusteella asetettaisi huonompaan asemaan kuin liikenteenharjoittajien omistamat ajoneuvot, esimerkiksi vaatimukset, jotka liittyvät toisessa jäsenvaltiossa ostetun tai vuokratun ajoneuvon rekisteröimiseen uudestaan. Euroopan parlamentissa vastuuvaiokuntana toimi liikenne- ja matkailuvaiokunta (TRAN), raportööriksi nimettiin MEP Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT). Mietintöluonnos esiteltiin TRAN-vaiokunnassa 20.12.2017 ja vaiokunta antoi 14.6.2018 hyväksyntänsä trilogineuvotteluiden aloittamiselle. Parlamentin kanta hyväksyttiin yleisistunnossa 15.1.2019.

Neuvoston maaliikennetyöryhmä aloitti lainsäädäntöehdotuksen käsittelyn heinäkuussa 2017. Puheenjohtajamaa Bulgaria ilmoitti 7.6.2018 liikenneministerien kokouksessa, ettei asiasta ole saatu yleisnäkemyksiä aikaiseksi lukuisista neuvotteluista huolimatta. Ehdotus ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä päätettiin taten jättää odottamaan toistaiseksi, jotta muista liikkuvuuspaketin aloitteista päästiin sopuun.

Ehdotuksen käsittelyä jatkettiin maaliikennetyöryhmässä ja siitä on neuvoteltu Portugalin puheenjohtajakauden lisäksi Maltan, Viron, Bulgarian, Romanian ja Kroatian kausilla. Neuvoston yleisnäkemyksiä hyväksyttiin viimein liikenneneuvostossa 3.6.2021. Neuvosto vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 12.11.2021. Euroopan parlamentin TRAN-vaiokunta vahvisti yhteisymmärryksen 15.11.2021. Neuvosto vahvisti 20.12.2021 ensimmäisen käsittelyn kantansa. TRAN-vaiokunta hyväksyi 3.3.2022 ehdotuksen toisessa käsittelyssään ja 5.4.2022 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Säädökset julkaistiin 16.5.2022 Euroopan unionin virallisessa lehdessä (L 137).

Eduskuntaa on 5.7.2017 informoitu komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen muuttamiseen ja niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen ja Euroopan komission tekemästä ehdotuksesta Euroopan parlamentin sekä neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisen valmistelusta U-kirjelmällä (U 40/2017 vp) ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjelmällä (UJ 8/2018). Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asiaa koskevia perusmuistiota. Eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 1.6.2018 liikenne- ja viestintävaliokunnan annettua lausuntansa (LiVL 16/2017 vp). Asian käsittelyn vihdoin jatkuessa vuonna 2021 eduskuntaa tiedotettiin 4.5.2021 U-jatkokirjelmällä (UJ 8/2021 vp) asian käsittelyvaiheesta.

U-kirjettä (U 40/2017 vp) on käsitelty EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa (EU22) kirjallisessa menettelyssä vuonna 2017. Lisäksi direktiivin muutosehdotusta on esitelty vuonna 2017 sidosryhmille liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä kuulemistilaisuudessa ja Liikenne- ja viestintäviraston säädösinfotilaisuudessa. Liikenne- ja televiestintä-neuvostossa 6.–7.6.2019 jäsenvaltioille esitettyä tilanneselvitystä koskevaa materiaalia on käsitelty liikennejaoston kokouksessa 22.5.2019 ja MINVA-paketti on lähetetty eduskunnan suurelle valiokunnalle 29.5.2019. U-jatkokirjeluonnosta on käsitelty liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 7.–10.5.2021.

Suomi piti komission ehdotusta hyväksyttävänä. Suomessa kerättävä ajoneuvovero voisi aiheuttaa kilpailun vääristymää, jos ajoneuvoa käytettäisiin pitkään kabotaasiliikenteessä, ja ajoneuvo vuokrattaisiin sellaisesta jäsenvaltiosta, jossa sen määrä olisi olennaisesti pienempi. Ehdotettu vuokratun ajoneuvon käyttämisen raja, enintään 4 kuukautta kalenterivuodessa ulkomaiselle ajoneuvolle, oli sen vuoksi Suomen näkemyksen mukaan tarpeellinen.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijat laativat kansallista sääntelytarpeen arviointia varten arviomuistion ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä Suomessa, jossa käytiin läpi direktiivin sisältöä, tulevia muutoksia sekä arvioitiin kansallisen lainsäädännön muutostarpeita. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 19 vastaanottajalle. Arviomuistio julkaisiin lausuntopalvelu.fi-palvelussa ja lausuntoajaksi asetettiin 18.5.2022–8.6.2022. Lausuntoja arviomuistiosta annettiin määräajassa yhteensä kahdeksan, ja niitä hyödynnettiin jatkovalmistelussa. Lausunnot pääosin tukivat arviomuistiosta ehdotettuja toteuttamisvaihtoehtoja. Esille nousseiden kommenttien perusteella säädöskohtaisiin perusteluihin, säädösten tarkkarajaisuuteen sekä vaikutustenarviointiin kiinnitettiin huomiota jatkovalmistelussa.

#### *Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset*

Euroopan komissio antoi ehdotuksen uudeksi vähimmäiskoulutusdirektiiviksi 18.11.2020. Liikenne- ja viestintäministeriö toimitti eduskunnalle 15.12.2020 asiaa koskevan kirjelmän (U 50/2018 vp).

EU-säädöksen valmistelussa on keskitytty direktiivin selkeyttämiseen, käsitteiden yhdenmukaistamiseen ja säädöksen tekniseen ajantasaistamiseen. Valmistelussa on todettu, että direktiivin asiasisältöön ei ole tehty muutoksia.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/993 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettiin 8.6.2022.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 7.9.2022–28.9.2022. Lausuntoja annettiin yhteensä 15 kappaletta. Saadut lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM026:00/2022>.

Lakiehdotukset aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) ja matkustaja-aluksen henkilöluetteloista (1038/2009) annetun lain muuttamisesta, osin alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) muuttamisesta sekä merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta (1672/2009) valmisteltiin osana alusliikennepalvelulain (623/2005) uudistushanketta. Alusliikennepalvelulakia koskevaa esitystä ei kuitenkaan anneta kuluvalle istuntokaudella, ja esitykseen kuuluneet liitelait on otettu osaksi tätä esitystä. Esityksen lausuntoyhteenveto on julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2021>.

## **2 Tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

### **2.1 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

#### **2.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä**

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämistä riskiyrityksenä koskevia säännöksiä muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055. Riskiyrityksenä pitämisen muutokset kohdistuivat EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen.

Riskiyritykseen kohdistuvista tarkastuksista on säädetty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa. Kyseisessä kohdassa säädetään, että toimivaltaisten viranomaisten on valvottava säännöllisesti, täyttävätkö yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, edelleen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetyt vaatimukset. Tätä varten jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, tarvittaessa myös asianomaisen yrityksen toimipaikassa, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden on ulotettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet direktiivin 2006/22/EY, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta, jäljempänä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan mukaisesti riskiluokitusjärjestelmän tulee koskea kaikkia EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuja rikkomuksia. Komissio antoi 2.5.2022 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/694 komission asetuksen (EU) 2016/403 muuttamisesta sellaisten unionin sääntöjen uusien vakavien rikkomusten osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, jonka pohjalta viranomaisen pystyy laskea yritykselle riskiluokituksen sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 Euroopan parlamentin ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta.

#### **2.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä**

Direktiivin (EU) 2022/738 tavoitteena on vähentää yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa sekä varmistaa liikenteenharjoittajille eri puolella EU:ta tasapuolinen pääsy ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille tavaraliikenteessä.



Direktiivin (EU) 2022/738 mukaisesti jatkossa toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta voitaisiin luvanvaraisessa maanteiden tavaraliikenteessä vuokrata ajoneuvoja nykyistä joustavammin. Jokaisen jäsenvaltion on sallittava, että sen alueella käytetään jonkin toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten vuokraamia ajoneuvoja edellyttäen, että ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja sitä käytetään tapauksesta riippuen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti. Lisäksi jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueelle sijoittautuneet yritykset voivat maanteiden tavaraliikenteessä käyttää vuokrattuja ajoneuvoja samoin ehdoin kuin omistamiaan ajoneuvoja, jos direktiivin 2006/1/EY 2 artiklassa säädetty edellytykset täyttyvät.

Direktiivi (EU) 2022/738 antaa jäsenvaltioille laajan mahdollisuuden sallia tai rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöä ammattimaisessa tavaraliikenteessä. Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon vähimmäiskäyttöajaksi tulee jatkossa sallia vähintään kaksi perättäistä kuukautta kalenterivuodessa. Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltio voi kuitenkin vaatia, ettei vuokrasopimuksen kesto ole pidempi kuin kyseisen jäsenvaltion asettama aikarajoitus. Lisäksi jäsenvaltio voi vaatia, että vuokrattu ajoneuvo rekisteröidään sen kansallisten rekisteröintisääntöjen mukaisesti vähintään 30 päivän kuluttua, jolloin jäsenvaltio voisi vaatia, ettei vuokrasopimuksen kesto ole pidempi kuin rekisteröintivaatimusta edeltänyt käyttöaika. Tällaisen vuokratun ajoneuvon kahden perättäisen kuukauden sallimisen lisäksi jäsenvaltio voi rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärän enintään 25 prosenttiin luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Jos yrityksen koko moottorikäyttöinen ajoneuvokanta koostuu enemmän kuin yhdestä ja alle neljästä ajoneuvosta, voi yritys käyttää ainakin yhtä tällaista ajoneuvoa. Jäsenvaltiot voisivat rajoittaa tällaisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun tehtävissä kuljetuksissa. Lisäksi liikenteenharjoittajan tulee ilmoittaa vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen sähköiseen rekisteriin.

Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti EU:n jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen nopeasti vastavuoroista apua ja muuta asiaankuuluvaa tietoa kyseisen direktiivin täytäntöönpanon ja noudattamisen valvonnan helpottamiseksi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niille mainitun artiklan nojalla toimitettuja tietoja käytetään ainoastaan siihen tarkoitukseen, johon ne on pyydetty. Henkilötietojen käsittelyä suoritetaan ainoastaan, jos se on tarpeen tämän direktiivin noudattamiseksi, ja sen on tapahduttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.

Direktiivin (EU) 2022/738 noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 6 päivänä elokuuta 2023.

### 2.1.3 Vähimmäiskoulutusdirektiivi

Vähimmäiskoulutusdirektiivillä (EU) 2022/993 tavoitellaan meriturvallisuuden ja mertensuojelun korkeaa tasoa ja tason edelleen parantamista. Merenkulkijoiden osaamistason ylläpitäminen ja kehittäminen ovat tärkeitä keinoja tavoitteen saavuttamiseksi. Unionin meriliikennesektorin korkeatasoista merenkulkualan asiantuntemusta pidetään myös yhtenä unionin kilpailukyvyyn tukipilareista. Vähimmäiskoulutusdirektiivin kodifoinnin tavoitteena on lisätä sääntelyn selkeyttä. Uusi direktiivi sisältää koonnin vanhasta direktiivistä ja siihen tehdyistä muutoksista. Muutokset ovat teknisiä.

## **2.2 Kansallisten muutostarpeiden tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

Esitykseen sisältyvät muut merenkulun ammattipätevyyksiä koskevat ehdotukset ovat selkeyttäviä ja sääntelyn johdonmukaistamiseen liittyviä teknisluontoisia muutoksia.

Alusturvallisuuslain muutoksen tavoitteena on suomalaisten alusten aluksenmittausten helpottaminen sekä vaativien aluksenmittausten saatavuuden turvaaminen tulevaisuudessa. Esitettyjen muutosten avulla Liikenne- ja viestintävirasto voisi päättää, missä laajuudessa ja millä aikavälillä se delegoisi suomalaisten alusten aluksenmittaamisen ja mittakirjojen myöntämisen hyväksytyille luokituslaitoksille. Tätä koskeva yksityiskohtainen työnjako Liikenne- ja viestintäviraston ja hyväksytyin luokituslaitoksen välillä sisällytettäisiin luokituslaitossopimuksiin.

Hyväksytyjä luokituslaitoksia ei ole tarkoitus lähtökohtaisesti valtuuttaa myöntämään suomalaisen aluksen kansainvälisiä mittakirjoja, mutta esityksen perusteella olisi mahdollista sopia yksittäistapauksissa siitä, että hyväksytty luokituslaitos voisi myöntää suomalaisen aluksen mittakirjan tarpeen vaatiessa. Suezin ja Panaman mittakirjat eivät perustu kansainvälisiin yleissopimuksiin, vaan Suezin ja Panaman kanavien kanavahallintojen omiin sääntöihin. Tämän vuoksi suomalaisten alusten vetoisuuksien määrittämisen Suezin tai Panaman kanavan mittakirjaa varten voisi tehdä myös muu taho kuin Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttama aluksenmittaaja. Suomalaisen aluksen Suezin ja Panaman kanavien mittakirjojen ei tarvitse olla Liikenne- ja viestintäviraston myöntämiä.

Henkilöluettelolain muutoksen tavoitteena on kumota direktiivin salliman siirtymäajan päätyessä tarpeettomiksi käyneet säännökset.

Merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksella on tarkoitus muuttaa lakia vastaamaan alusjätedirektiivin ((EU) 2019/883) säännöksiä. Lakia täydennettäisiin lisäämällä siihen satamien jätehuoltoa koskeva koulutusvelvoite. Lakiin lisättäisiin uusi momentti, jonka mukaan sataman pitäjän on järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa olisi huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden käsittely satamassa. Uusi momentti vastaisi alusjätedirektiivin säännöksiä.

## **3 Nykytila ja sen arviointi**

### **3.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä ja kuljettajatodistuksen puuttuminen**

Riskiluokituksen perusteista säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 §:ssä, jossa määritellään, millä perusteilla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa on pidettävä riskiyrityksenä ja milloin perusteet riskiyrityksenä pitämiseksi lakkaavat. Komission täytäntönpäytäasetuksessa (EU) 2016/480 säädetyn ERU-tiedonvaihdon kansalliseksi yhteyspisteeksi on liikenteen palveluista annetun lain 235 §:n nojalla jo nimetty Liikenne- ja viestintävirasto, joka vastaa kyseisestä tiedonvaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Valtioneuvoston asetuksen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta (276/2022) 3 §:n 3 momentissa on säädetty Liikenne- ja viestintäviraston vastaavan yritysten riskiluokitusjärjestelmästä ja riskiluokitustiedon toimittamisesta valvontaa varten.

Kuljettajatodistuksen myöntämisestä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n 4 momentissa, minkä mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto myöntää EU:n tavaraliikennelupa-asetus 5 artiklassa tarkoitetun kuljettajatodistuksen. Kotimaisilla liikenteenharjoittajilla on noin

700 voimassa olevaa kuljettajatodistusta. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaista maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalla on oltava yhteisön liikenneluvan lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklan mukaisesti kuljettajatodistus myönnetään liikenteenharjoittajalle. Kuljettajatodistuksen avulla voidaan valvoa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa ja kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 6 artiklan mukaisesti sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on säännöllisin tarkastuksin valvottava kuljettajatodistuksista, täytyvätkö ne edelleen EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kuljettajatodistuksen myöntämisen edellytykset.

Liikenteen palveluista annetun lain 200 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Poliisi-, tulli- ja rajavartiomies voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Sakkorangaistuksen määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010), jonka 3 §:n mukaisesti sakkovaatimuksen, rangaistusvaatimuksen ja sakkomääräyksen antaa poliisimies. Rikesakon määrää poliisimies tai syyttäjä. Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Tulli- ja rajavartiomiehen toimivallasta antaa sakkovaatimus, sakkomääräys, rikesakkomääräys ja rangaistusvaatimus säädetään erikseen. Tullimiehen oikeudesta antaa sakkomääräys, rikesakkomääräys tai sakkovaatimus säädetään rikostorjunnasta Tullissa annetun lain (623/2015) 2 luvun 7 §:ssä ja rajavartiomiehen oikeudesta rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain (108/2018) 11 §:ssä. Tulli- ja rajavartiomies voivat antaa sakkomääräyksen, rikesakkomääräyksen, sakkovaatimuksen ja rangaistusvaatimuksen siten kuin sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa säädetään.

### **3.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä**

Liikenteen palveluista annetun lain 3 §:n mukaisesti muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään lain 3 luvussa. Lain 17 §:n mukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun lupaviranomaisen liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Lain 19 §:n mukaisesti kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa. Lain 20 §:n mukaisesti ulkomailla rekisteröidyllä ajoneuvolla tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamalla ajoneuvolla tulee olla 3 §:n tarkoittamissa kuljetuksissa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä kuljetuslupa, International Transport Forumin CEMT-kuljetuslupa tai Euroopan unionin säädösten mukainen lupa, jollei kansainvälisistä sopimuksista tai unionilainsäädännöstä muuta johdu. Euroopan unionin säädösten mukaisesta luvasta säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa sekä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa.

Direktiivin 2006/1/EY mukaisesti jokaisen EU:n jäsenvaltion on sallittava vuokrattujen tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttö jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä sen alueella toiseen jäsenvaltioon sijoittuneelle yritykselle, jos ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön viimeksi mainitun jäsenvaltion lakien mukaisesti. Lisäksi ajoneuvoa tulee käyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 2 artiklan mukaisesti ajoneuvolla yksinomaan tavaroiden kuljetukseen käytettävää moottori-käyttöistä ajoneuvoa, joka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, tai ajoneuvojen yhdistelmää, josta ainakin moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa. Vuokrasopimus voi koskea ainoastaan ajoneuvon vuokraamista ilman kuljettajaa eikä siihen voi liittyä saman yrityksen kanssa tehty sopimus, joka koskisi kuljettajan tai muun henkilökunnan palkkaamista. Vuokrattu ajoneuvo voi vuokrasopimuksen voimassaoloaikana olla ainoastaan ajoneuvoa käyttävän yrityksen käytössä ja vuokrattua ajoneuvoa voi kuljettaa vain sitä käyttävän yrityksen henkilökunta. Tällaisella vuokratulla ajoneuvolla tarkoitetaan käytännössä sellaista moottori-käyttöistä ajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan tavarankuljetukseen ja on kokonaismasaltaan yli 2,5 tonnin pakettiauto tai yli 3,5 tonnin kuorma-auto.

Jäsenvaltiot voivat nykyisin asettaa erilaisia ajoneuvojen vuokrausta koskevia rajoituksia liikenteenharjoittajille. Jäsenvaltiot voivat esimerkiksi vaatia toiseen jäsenvaltion rekisteröidyn ajoneuvon välitöntä kansallista rekisteröintiä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan edellytysten mukaisesti yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa hoidettava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti hallinnollista ja kaupallista toimintaansa asianmukaisilla välineillä ja toimitoilla kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa toimipaikassa. Lisäksi yrityksen on johdettava kuljetustoimintaansa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti käyttäen ajoneuvoja kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä. Tarkemmin yrityksellä oli sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava jatkuvasti ja säännöllisesti käytettävissään ajoneuvoja ja kuljettajia, joilla on pysyvä asemapaikka kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa toimipisteessä ja joiden määrä on suhteutettu yrityksen harjoittaman liikenteen määrään. Yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingsopimuksella.

Jäsenvaltiot voivat tällä hetkellä rajoittaa myös yritysten omaan lukuun käytettävien yli 6 tonnin painoisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä. Ne voivat myös rajoittaa omalla alueellaan sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka liikenteenharjoittaja on vuokrannut sijoittautumisvaltionsa ulkopuolella. Tällaisten ajoneuvojen käytön rajoittaminen tai salliminen joissakin EU:n jäsenvaltioissa, mutta ei kaikissa, voi aiheuttaa lainsäädännön hajanaisuutta ja oikeudellista epävarmuutta EU:ssa. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan mukaan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla tarkoitetaan yrityksen moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä toisen lukuun tai palkkiota vastaan harjoittamaa tavarankuljetusta. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti jäsenvaltio voi jättää soveltamisalan säännösten ulkopuolelle ne maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti sovellettaessa poikkeusta lyhyen kuljetusmatkan vuoksi omaan lukuun tapahtuva maantiekuljetuksissa, josta ei saada suoraa tai välillistä korvausta ja joka ei tuota suoraa tai välillistä tuloa ajoneuvon kuljettajalle tai muille ja jolla ei ole yhteyttä ammatilliseen toimintaan, on katsottava ei-kaupalliseksi kuljetukseksi. Kyseisestä luvanvaraisuudesta vapautetusta kuljetustoiminnasta on säädetty ilman liikennelupaa sallittavasta kaupallisesta tavaraliikenteestä tiellä annetulla valtioneuvoston asetuksella (274/2018). Suomi ei ole rajoittanut vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun käytettävissä kuljetuksissa.

Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto on vaatinut tavaraliikenneluvan haltijan sekä liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan ammattimaisessa liikennekäytössä olevan ajoneuvon rekisteröimistä liikenneasioiden rekisteriin liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n mukaisesti. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan yrityksen sijoittautumisvaatimukseen perustuen Suomeen sijoittautunut yritys ei ole kotimaan kaupallisessa tavaraliikenteessä voinut käyttää ulkomaille rekisteröityä tavaraliikenteen ajoneuvoa.

Ajoneuvolain (82/2021) 5 luvun 125 §:ssä säädetyn mukaisesti, jos ajoneuvosta ei ole suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa nykyisin käyttää Suomessa ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa 30 päivän ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo rekisteröidään Suomessa. Jos kyseessä on ajoneuvo, josta on suoritettava autoveroa, Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa Suomessa kolmen kuukauden ajan. Ajoneuvolain 126 §:ssä säädetyn mukaisesti Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saa tilapäisesti Suomessa käyttää omaa tarvettaan varten maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä M1-, N1-, O1-, O2- tai L-luokan tai niihin rinnastettavan luokan ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä. Ajoneuvolain 125 §:ssä säädettyä vaatimusta ollaan parhaillaan muuttamassa hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi, jonka hankeikkuna löytyy osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>. Esityksessä ehdotetaan ETA-valtioon rekisteröidyn ajoneuvon 30 päivän enimmäiskäytön rajaa nostettavaksi kolmeen kuukauteen, jolloin Suomessa asuva henkilö voisi käyttää tavaraliikenteessä toiseen EU:n jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa kahden perättäisen kuukauden ajan ilman ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen. Vastaavasti lain 126 §:ään ehdotetaan muutosta, jonka mukaisesti Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen liittyneessä muussa valtiossa kuin Suomessa vakinaisesti asuva luonnollinen henkilö saisi tilapäisesti Suomessa ollessaan käyttää maahan tuomaansa sopimusvaltiossa rekisteröityä ajoneuvoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä ilman oman tarpeen määritelmää.

Ajoneuvoverolain (1281/2003) 6 luvun 38 §:ssä säädetyn mukaisesti ulkomailla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta ajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena muuta ainetta kuin moottoribensiiniä, sekä kuorma-auton perävaunusta on suoritettava ajoneuvoverona kiinteää veroa jokaiselta vuorokaudelta, jona ajoneuvoa Suomessa käytetään. Lisäksi ajoneuvoverolain 38 §:n mukaisesti ajoneuvoa katsotaan käytetyn Suomessa siitä vuorokaudesta alkaen, kun se on saapunut Suomen alueelle, sen vuorokauden loppuun, jona se on poistunut Suomen alueelta. Tämän lisäksi peritään kulutusveroa Suomessa ajatun matkan perusteella. Ajoneuvoverolain 44 §:n mukaisesti kiinteästä verosta ja kulutusverosta on kuitenkin vapautettu Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröity ajoneuvo. Kiinteästä verosta on lisäksi vapautettu myös ulkomailla rekisteröity moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka rekisteröintivaltio on liittynyt 10 päivänä helmikuuta 1967 annetulla asetuksella (106/1967) voimaansaattettuun yleissopimukseen kansainvälisessä tavarankuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta ja jota Suomessa tilapäisesti käytetään asianomaisen sopimuksen ehdoin ja sen rajoissa. Ajoneuvoverolain 38 §:ssä säädettyistä veroista on vapautettu vieraan valtion kanssa tehdyn sopimuksen nojalla vastavuoroisuuden ehdoin vieraassa maassa rekisteröity, Suomessa tilapäisesti käytettävä paketti-, kuorma- ja linja-auto sekä kuorma-auton perävaunu. Verovapaus myönnetään yhtä pitkäksi ajaksi kuin Suomessa rekisteröidylle ajoneuvolle on vieraassa valtiossa myönnetty vastaava etu, kuitenkin enintään yhden vuoden ajaksi maahantuonnista. Ajoneuvoverolain ei täten katsottaisi ulottuvan toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokrattuun moottorikäyttöiseen ajoneuvoon maanteiden tavaraliikenteessä.

Autoverolain (777/2020) 1 §:ssä säädetään N1-luokan pakettiautoja koskevasta autoverosta. Saman 1 §:n mukaisesti kuorma-autot eivät ole autoverolain soveltamisen piirissä. Autoverolain 2 §:ssä säädetyn mukaisesti käyttöönotolla tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä liikenteessä Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa. Ajoneuvo katsotaan otetuksi verolliseen käyttöön Suomessa, jollei sitä käytetä yksinomaan verottomaan käyttöön siten kuin 6 luvussa säädetään. Myös sellaisen N1-luokkaan kuuluvan pakettiauton, jota saisi liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotetun lisäyksen nojalla käyttää luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen Suomessa, käyttö liikenteessä Suomen alueella olisi autoverolaissa tarkoitettua ajoneuvon käyttöönottoa ja veron suorittamisvelvollisuus syntyisi viimeistään käytön aloituspäivänä. Autoverolain 5 §:n 2 momentin mukaisesti verovelvollinen ajoneuvosta, joka on otettu käyttöön ennen rekisteröintiä, on sen käyttöönottaja eli tässä tapauksessa vuokralle ottaja. Kun ajoneuvon käyttö Suomessa perustuu määräaikaiseen vuokrasopimukseen, voi verovelvollinen saada autoverosta vientipalautusta vastaavan vähennyksen edellytysten täytyessä. Näin verovelvollisen maksettavaksi jää ainoastaan ajoneuvon Suomessa tapahtuvaan käyttöaikaan suhteutettu osa verosta. Verovelvollisen on annettava verotusta varten veroilmoitus. Lisäksi ajoneuvon käyttöönottajan on ennen ajoneuvon käyttöönottoa annettava ilmoitus käyttöönotosta Verohallinnolle. Määräaikaisen vuokrasopimuksen perusteella tapahtuvan käytön perusteella myönnettävän vähennyksen lisäksi autoverolaissa on säännös vähennyksestä, joka voidaan edellytysten täytyessä myöntää ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöönotettavan ajoneuvon verotuksessa, jos ajoneuvoa ei tulla rekisteröimään Suomessa liikennerekisteriin. Ajoneuvon käyttöönottajalle määrättävä autovero voidaan siten laissa säädettyjen edellytysten täytyessä suhteuttaa ajoneuvon käyttöaikaan Suomessa autoverolain 28 §:n tai 31 §:n ja 32 §:n nojalla.

### **3.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset**

#### **3.3.1 Merenkulkijoiden ammattipätevyysvaatimukset**

Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki sekä liikenteen palveluista annettu laki sisältävät säännökset merenkulkijoiden pätevyysvaatimuksista. Lait sisältävät myös viittaukset vähimmäiskoulutusdirektiiviin, jotka tulee päivittää vastaamaan uutta direktiiviä. Laeissa on havaittu tarve myös muille luonteeltaan teknisille muutoksille, joilla selkeytettäisiin ja johdonmukaistettaisiin sääntelyä.

#### **3.3.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä**

Aluksenmittauksesta säädetään alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain, jäljempänä alusturvallisuuslaki, 7 luvussa. Alusturvallisuuslain 64 §:n mukaan suomalaisen aluksen aluksenmittauksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa, jäljempänä nimetty aluksenmittaaja. Lain 67 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan. Lisäksi alusturvallisuuslain 71 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan.

Liikenne- ja viestintävirastolla on tällä hetkellä sopimus seitsemän hyväksytyin luokituslaitoksen kanssa (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV, Lloyd's Register, RINA Services S.p.A., Russian Maritime Register of Shipping ja Nippon Kaiji Kyokai). Hyväksytyt luokituslaitokset on valtuutettu Suomessa tekemään alusten katsastuksia, niihin liittyvää suunnittelun hyväksyntää ja myöntämään useimpia turvallisuuskirjoja. Suomi ei ole kuitenkaan valtuuttanut luokituslaitoksia suorittamaan suomalaisten alusten aluksenmittausta tai myöntämään kansainvälisiä mittakirjoja.

Useat valtiot ovat valtuuttaneet hyväksytyt luokituslaitokset suorittamaan puolestaan aluksenmittauksia ja myöntämään kansainvälisiä mittakirjoja. Suomalaisten ulkomailla rakennettavien alusten uudisrakennusprojektien yhteydessä nousee usein esiin kysymys siitä, voiko luokituslaitos suorittaa aluksenmittauksen.

### 3.3.3 Laki alusturvallisuuden valvonnasta

Laissa alusturvallisuuden valvonnasta, jäljempänä alusturvallisuuden valvontalaki, säädetään alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnasta. Euroopan meriturvallisuusviraston auditoinnin yhteydessä keväällä 2021 lain tarkastuksien poikkeuksia koskevassa säännöksessä huomattiin pieni virheellisyys, joka on tarkoitus korjata tässä esityksessä.

### 3.3.4 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista

Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista (1038/2009), jäljempänä henkilöluettelolaki tuli voimaan vuonna 2010. Lailla saatettiin matkustaja-aluksen henkilöluetteloita koskevat säännökset perustuslaissa edellytetyllä tavalla lain tasolle. Henkilötietojen kirjaamista koskevia säännöksiä myös täsmennettiin henkilötietolain (523/1999) edellyttämällä tavalla. Samalla pantiin lain tasolla täytäntöön yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröintiä koskeva direktiivi. Direktiivi oli pantu aikaisemmin täytäntöön matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetulla valtioneuvoston asetuksella, joka kumottiin.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2109 yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta, jäljempänä rekisteröinnin muutosdirektiivi, tehostettiin ja nopeutettiin toimivaltaisten viranomaisten pääsyä matkustajatietoihin. Rekisteröinnin muutosdirektiivillä lisäksi päivitettiin ja täsmennettiin tiettyjä matkustajien rekisteröimiseen liittyviä määritelmiä sekä poistettiin yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevia vaatimuksia.

Rekisteröinnin muutosdirektiivi antoi jäsenvaltioille mahdollisuuden ottaa käyttöön kuuden vuoden siirtymäajan, jonka aikana voidaan sallia tietojen toimittaminen nykyisin käytössä oleviin järjestelmiin. Siirtymäaika lasketaan 20.12.2017 alkaen, joten se päättyy 21.12.2023. Laissa henkilötietojen muuttamisesta annetulla lailla (171/2019) otettiin tämä siirtymäaika käyttöön, jotta tietojen toimittamista koskevien järjestelmämuutosten toteuttamiselle olisi riittävästi aikaa.

### 3.3.5 Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin lailla (669/2021) tehdyillä muutoksilla pantiin kansallisesti täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883 aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta (jäljempänä alusjätedirektiivi). Muutosten voimaantulon jälkeen kävi ilmi, että lakia olisi tarpeen täydentää direktiivin mukaisella koulutusvelvoitteella.

## 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

### 4.1 Keskeiset ehdotukset

#### 4.1.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä ja kuljettajatodistuksen puuttuminen

Liikenteen palveluista annetun lain 13 § ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU-lainsäädännön uusia vaatimuksia yrityksen riskiluokittamisesta. Pykäläehdotuksessa viitataan suoraan EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen, komission asetukseen (EU) 2016/403 sekä komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2022/695.

Liikenteen palveluista annetun lain 262 §:ään ehdotetaan rangaistussäännöstä tavaraliikenneluvan haltijalle kuljettajatodistuksen hankkimisen laiminlyönnistä sekä 268 §:ään maksuseuraamusta kuljettajalle ajoneuvossa mukana pidettävän kuljettajatodistuksen puuttumisesta valvonnan yhteydessä

#### 4.1.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotetaan lisäystä, jolla pannaan täytäntöön direktiivi (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta. Jatkossa toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta voitaisiin luvanvaraisessa maanteiden tavaraliikenteessä vuokrata ajoneuvoja nykyistä joustavammin. Jäsenvaltioille annetaan laaja mahdollisuus sallia tai rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöä ammattimaisessa tavaraliikenteessä. Suomi ehdottaa toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon enimmäiskäyttöajaksi kahta perättäistä kuukautta kalenterivuodessa. Vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä voisi kerrallaan olla enintään 25 prosenttia luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Liikenteenharjoittajan tulee ilmoittaa vuokrattujen ajoneuvojen rekisteritunnukset ja vuokrasopimuksen kesto Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarvittavat asiakirjat ajoneuvon rekisteröinnistä ja vuokrausta koskevista ehdoista tulee pitää mukana ajoneuvossa.

Liikenteen palveluista annetun lain 262 a §:ään ehdotetaan rangaistussäännöstä, jonka mukaisesti liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä voidaan tuomita tavaraliikenneluvan haltija, joka ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratua moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kestoja. Lisäksi lain 268 §:ään ehdotetaan maksuseuraamusta kuljettajalle, mikäli ajoneuvossa ei valvonnan yhteydessä ole mukana direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisia ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausehtoja koskevia asiakirjoja.

#### 4.1.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset

Alusturvallisuuden valvonnasta annettu laki, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettu laki sekä liikenteen palveluista annettu laki sisältävät viittauksia vähimmäiskoulutusdirektiiviin, jotka ehdotetaan päivitettäväksi vastaamaan uutta direktiiviä. Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 13 §:n otsikointi muutettaisiin vastaamaan sen aiemmin muutettua sisältöä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muita yksittäisiä, lähinnä teknisiä muutoksia alusturvallisuuslakiin, alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin, matkustaja-aluksen henkilöettelosta annettuun lakiin sekä merenkulun ympäristösuojelulakiin.



## 4.2 Pääasialliset vaikutukset

### 4.2.1 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä ja kuljettajatodistuksen puuttuminen

Ehdotetun muutoksen liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään arvioidaan vaikuttavan yritysten toimintaan tulevat suurelta osin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja sen nojalla annetun täytäntöönpanoasetuksen riskiluokituskaavan kautta. Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, joutuvat todennäköisemmin kattaviin yritystarkastuksiin kuin matalan riskiluokituksen yritykset. Riskiyrityksen määritelmän muuttuminen vaikuttaa yritysten toimintaan niiden saadessa riskiluokituksen Euroopan unionin yhteisen kaavan perusteella. Riskiluokitustiedon keräämisestä, tiedon jalostamisesta ja sen toimittamisesta muille toimivaltaisille viranomaisille aiheutuu hallinnollista työtä ja tietojärjestelmäkustannuksia etenkin Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta myös valvontaviranomaisille hallituksen esityksessä 194/2021 vp on käsitelty tarkemmin EU:n liikkuvuuspaketin täytäntöönpanon tuottamia kustannuksia.

Ehdotetun muutoksen liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään edellyttämällä tavalla Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää rikkomustietoa, jonka avulla virasto riskiluokitaa yrityksen sekä huolehtii valmiin riskiluokitustiedon toimittamisesta toimivaltaisille viranomaisille valvonnan riskiperusteista kohdentamista varten. Parantunut viranomaistiedonvaihto tehostaa kuljetusyritysten valvontaa EU:n liikkuvuuspaketin edellyttämällä tavalla.

Ehdotetun muutoksen liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ään arvioidaan parantavan riskiperusteista viranomaisvalvontaa, mikä näkyy tarkastusten kohdistumisena korkean riskiluokan yrityksiin, mikä parantanee yleistä liikenneturvallisuutta ja vähentää talousrikollisuutta sekä harmaata taloutta. Ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

Kuljettajatodistuksen laiminlyöntiin liittyvien ehdotusten 262 ja 268 §:ään arvioidaan tehostavan ja helpottavan viranomaisvalvontaa. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti toimivaltaisten viranomaisten on tarkastettava säännöllisesti täytyvätkö kuljettajatodistuksen myöntämisen edellytykset edelleen. Mikäli kuljettajatodistuksen puuttumisesta ei valvonnan yhteydessä tule seuraamuksia, se voi johtaa toimintatapaan, jossa kuljettajatodistus jätetään järjestelmällisesti hankkimatta. Kuljettajatodistuksen avulla voidaan valvoa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa ja kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. Kuljettajatodistuksen puuttumisen rangaistavuuden arvioidaan vähentävän epätervettä kilpailua ja ulkomaalaisten kuljettajien työehtojen polkemista, millä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia niin markkinoihin kuin työntekijöiden oikeuksiin. Ehdotuksen arvioidaan vähentävän harmaata taloutta. Ehdotuksella kuljettajatodistuksen puuttumisesta määrättävästä sakkorangaistuksesta arvioidaan olevan negatiivisia taloudellisia vaikutuksia niihin kuljetusyrityksiin, jotka eivät ole hankkineet kolmansien maiden kuljettajilleen EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta. Ehdotetulla muutoksella ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

### 4.2.2 Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttäminen maanteiden tavaraliikenteessä

Komission vaikutusarvioinnin perusteella ehdotetun ratkaisun myötä EU:n kuljetusyrityksiin kohdistuvat kustannukset vähenisivät yhteensä 158 miljoonalla eurolla vuonna 2030. Liikenteenharjoittajan siirtyessä omistamiensa ajoneuvojen käytöstä enemmän vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön sen toimintakustannusten arvioidaan laskevan noin 2 prosentilla. Lisäksi ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alan odotetaan saavan noin 81 miljoonan euron edut, jolloin vuositteinen taloudellinen kokonaishyöty olisi noin 240 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä.

Lisäksi arvioinnin mukaan alalle luotaisiin miltei 5 000 lisätyöpaikkaa, 2 900 näistä ajoneuvojen vuokraus- ja leasing-alalla ja 1 700 maanteiden tavaraliikenteessä.

Komission vaikutusarvion perusteella erityisesti viranomaiset sekä ammattiyhdistysten edustajat näkivät ehdotuksen lisäävän kilpailupaineen riskiä, mikäli rajoitukset poistetaan niiltä osin kuin ne koskevat vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun harjoitettavissa kuljetuksissa. Lisäksi kuulemisessa nostettiin esiin mahdolliset valvonnan haasteet, mikäli joissakin EU:n jäsenvaltioissa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö sallitaan ja toisissa taas laajemmin näin ei tehdä. Toisessa EU:n jäsenvaltiossa vuokrattujen ajoneuvojen käytön rajoitukseen liittyvät perustelut otettiin valmistelussa huomioon, mutta ajoneuvojen omaan lukuun käyttöön liittyviä ongelmia ei pidetty riittävästi perusteltuina.

Ehdotetulla liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n muutoksella arvioidaan olevan positiivinen taloudellinen vaikutus kuljetusyrityksille, jotka tulevat käyttämään säännöllisesti toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattuja tavaraliikenteen ajoneuvoja. Erilaiset moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kohdistuvat verot ja muut kulut ovat esimerkiksi Baltian maissa Suomen pienemmät. Vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon käytön arvioidaan tuovan lieviä positiivisia kustannusvaikutuksia yrityksille, joilla esiintyy äkillistä ja lyhytaikaista kalustotarvetta. Sen sijaan kotimaisille raskaiden ajoneuvojen jälleenmyyjille ja rahoitusyhtiöille ehdotetulla muutoksella arvioidaan olevan negatiivisia taloudellisia vaikutuksia, koska toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattujen ajoneuvojen käytön lisääntyminen vähentäisi kotimaassa rekisteröitävien moottorikäyttöisten ajoneuvojen kysyntää. Tällä voidaan nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia myös vuokraustoimialaan, vaikka sallitaksi vuokrausajaksi ehdotetaankin ainoastaan kahta perättäistä kuukautta. Tilastokeskuksen mukaan vuosina 2018–2020 Suomessa toimi 62–68 yritystä kuorma-autojen ja muiden raskaiden ajoneuvojen vuokraus ja leasing -toimialalla. Alan yhteenlaskettu liikevaihto oli 56,2–65,1 miljoonaa euroa ja ne työllistivät vuodesta riippuen 90–120 henkilötyövuoden verran.

Komission mukaan direktiivin 2006/1/EY muutokset todennäköisesti lisäävät vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä EU:n tavaraliikenteessä. Komission mukaan vuokratut ajoneuvot ovat usein uudempia ja ympäristöystävällisempiä kuin tavaraliikenteessä tyypillisesti käytetyt ajoneuvot, jolloin niiden käytön nähdään edistävän myös ilmastotavoitteiden saavuttamista. Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotettu lisäys toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattujen ajoneuvojen käytön sallimisesta luvanvaraisessa tavaraliikenteessä lisännee täten lievästi uusimpien ja ympäristöystävällisempien ajoneuvojen määrää myös Suomessa. Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavien pakettiautojen vuokraajan autoverovelvollisuuden arvioidaan kuitenkin hillitsevän kyseistä pakettiautojen vuokrausta toisesta EU:n jäsenvaltiosta, jolloin vaikutusten arvioidaan jäävän kokonaisuudessaan kohtuullisen pieniksi.

Vuokratusta pakettiautosta maksettavan autoveron osalta tulee ensin selvittää samanlaisen käytetyn ajoneuvon arvoon sisältyvä veron määrä siten kuin autoverolain 13 §:ssä säädetään. Mikäli vuoden vanhan pakettiauton kokonaismassa olisi 3,5 tonnia, verotusarvo 50000 euroa, CO<sub>2</sub>-päästöarvo 222 g/km ja käyttöaika Suomessa 2 kuukautta, olisi alennetun veron pakettiauton veroprosentti 33,9. Tästä tehtäisiin lain 11 §:ssä säädetty kokonaismassan mukainen vähennys 26,2, jolloin alennetuksi veroprosentiksi muodostuisi 7,7 ja veron määräksi 3850 euroa. Kun tästä verosta tehtäisiin lain 28 §:n mukainen vähennys, jäisi veroa kannettavaksi säännöksen mukainen minimi 5 prosenttia, joka olisi tässä tapauksessa 192,50 euroa. Jos verosta tehtäisiin 31 §:n mukainen vientipalautusta vastaava vähennys ja laskennassa käytettäisiin lain 18 §:ssä säädettyä alenemaa, jäisi kannettavaksi veroksi 76,62 euroa. Tässä tapauksessa ajoneuvo olisi kuitenkin lain 32 §:n mukaisesti poistettava liikennekäytöstä Suomessa. Käytännössä ajoneuvo olisi siis rekisteröitävä Suomeen ennen vientiä takaisin ulkomaille, mikä lisäisi hallinnollisia

kustannuksia. Jos kummankaan vähennyksen edellytykset eivät täytyisi, olisi maksettava koko vero eli 3 850 euroa.

Ehdotuksella liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia yrityksille, joiden tavarankuljetustarve on vaihtelevaa ja jotka tarvitsevat toiminnassaan ajoneuvoja lyhytaikaiseen käyttöön toisesta EU:n jäsenvaltiosta. Tämä voi vaikuttaa hyvin lievästi työmarkkinoihin mahdollisten kuljetussopimusten ja työvoiman siirtyessä niille yrityksille, jotka pystyvät joustavimmin vastaamaan tilaajan kuljetustarpeisiin. Työvoiman tarpeeseen ei ehdotuksella arvioida kuitenkaan olevan vaikutuksia. Komission mukaan vuokratut ajoneuvot ovat myös tyypillisesti uudempia, jolloin niiden turvallisuus liikenteessä on parempaa luokkaa kuin keskimäärin tavaraliikenteen ajoneuvojen.

Tilastokeskuksen kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin kustannuspainorakenteesta päätellen Suomen kustannuksia edullisempia kustannustekijöitä ulkoa vuokrattavissa ajoneuvoissa on lähinnä ehkä ajoneuvon hallinnoin ja huollon kustannuksissa sekä pääomakustannuksissa ja ajoneuvon rekisteröintimaasta riippuen liikennöintiin liittyvissä veroissa ja viranomaismaksuissa. Näiden osuudet Suomen rekisteröityjen kuorma-autojen kustannusrakenteessa on eri kuorma-autotyypeissä karkeasti arvioituna 10–15 prosenttia. Edullisempien kustannusten saavuttamisen mahdollisuus on silti marginaalinen ottaen huomioon EU:n jäsenvaltioiden kustannustasojen toteutunut tasaantuminen, vuokra-ajoneuvojen käyttöön liittyvä aikarajoite ja etenkin Suomen näkökulmasta vuokrausta taloudellisesti rasittavat ajoneuvojen siirtokustannukset. Ne ovat vähäisemmät lähinnä vuokrattaessa Baltiasta ja Ruotsista. Suomalainen kuorma-autokanta on kokojakaumaltaan suuremmissa enimmäismassoissa sellaista, jota ei ole saatavilla muista EU:n jäsenvaltioista lukuun ottamatta kustannustasoltaan Suomeen rinnastuvaa Ruotsia.

Valtiontaloudelliset vaikutukset syntyvät valtion ajoneuvoverotulojen muutoksina, rekisteriviranomaisen kustannusten muutoksina ja valvontakustannusten muutoksina. Lisäksi verotulojen muutoksia voi syntyä elinkeinoverotuksen kautta, joskaan esityksellä ei ehkä olisi suuria vaikutuksia suomalaisten kuljetusyritysten ja kuorma-autoja vuokraavien yritysten verotettavaan tulokseen. Ajoneuvoverotulot vähenisivät siinä suhteessa, kuin ulkomailta vuokrattavia raskaita ajoneuvoja käytettäisiin korvaamaan Suomeen pysyvästi rekisteröityjä liikennekäytössä olevia ajoneuvoja. Määrällistä arvioida ei kyetä tekemään, koska vuokra-ajoneuvojen kysynnästä ja toteutuvasta vuokraamisesta ei ole voitu muodostaa arviota.

Liikenne- ja viestintäviraston tulee jatkossa toimittaa liikenteenharjoittajien ilmoittamat vuokrattujen tavaraliikenteen moottorikäyttöisten ajoneuvojen rekisteritunnukset ERRU-järjestelmän rajapinnan kautta muille toimivaltaisille viranomaisille valvontaa varten. Vuokrattujen ajoneuvojen käyttöön tavaraliikenteessä suhtaudutaan valvonnassa jatkossa yhdenmukaisesti yrityksen muun tavaraliikenteen ajoneuvokannan kanssa. Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratuissa ajoneuvossa tulee pitää mukana asianmukaiset todisteet rekisteröinti- ja vuokrausehtojen noudattamisesta, mikä helpottaa valvonnan suorittamista. Ehdotettujen uusien rangaistussäännösten 262 a ja 268 §:ään arvioidaan mahdollistavan tehokkaan toisista EU:n jäsenvaltioista vuokratujen tavaraliikenteen ajoneuvojen käytön valvonnan.

#### 4.2.3 Merenkulun lainsäädäntöön liittyvät muutokset

*Merenkulun pätevyysääntelyä koskevat muutokset olisivat sääntelyä selkeyttäviä.*

*Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavalla koulutusvelvoitteella olisi vähäisiä vaikutuksia satamanpitäjille. Oletettavaa on, että valtaosa satamanpitäjistä kouluttaa ja perehdyttää*

jo nyt ilman tätä nimenomaista laissa säädettyä velvoitetta henkilöstönsä jätehuoltojärjestelyihin ja -laitteisiin liittyvissä asioissa sekä ylläpitää heidän osaamistaan. Ehdotuksella ei olisi vaikutusta toimijoiden hallinnolliseen taakkaan.

*Alusturvallisuuslain* 3 §:n muutoksella ei olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston valvontatoimintaan, sillä virasto ei viime vuosina ole kohdistanut valvontaansa muihin kuin maantielosseihin. Sen sijaan muutos mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa yksityistielosseille niiden toiminnan luonteen ja liikennöinnin kannalta tarkoituksenmukaisia vesiliikennelakia täydentäviä teknisiä vaatimuksia sekä turvallisuusvaatimuksia yksityisteiden valtionavustusten hakijoille laadituissa ohjeissa (TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020). Ohjeistus valmisteltaisiin virkatyönä virastossa ennen lain voimaantuloa.

Muiden kuin maantielossien siirtyessä alusturvallisuuslain piiristä vesiliikennelain piiriin niitä koskeva ensisijainen valvontavastuu siirtyy Liikenne- ja viestintävirastolta yleistä vesiliikennettä valvoville poliisille ja Rajavartiolaitokselle. Poliisi ja Rajavartiolaitos voivat jo tälläkin hetkellä osallistua mainittujen lossien valvontaan, joten kyseessä olisi ainoastaan ensisijaisen valvontavastuun siirtymisestä. Lisäksi yksityisteiden losseja on tällä hetkellä 21 kappaletta sekä muualle sijoitettuja losseja toistaiseksi vain muutamia, joten ensisijaisen valvontavastuun siirtymisellä Poliisille ja Rajavartiolaitokselle ei arvioida olevan käytännön valvontaan vaikutuksia.

Ehdotuksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

Valmistelussa on arvioitu erilaisia toteutusvaihtoehtoja vuokrattuja tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevan direktiivin (EU) 2022/738 täytäntöönpanoon liittyen. Direktiivi antaa EU:n jäsenvaltioille laajan mahdollisuuden sallia tai rajoittaa toisesta jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon käyttöä ammattimaisessa tavaraliikenteessä. Tällaisen vuokratun ajoneuvon vähimmäiskäyttöajaksi tulee direktiivin mukaan sallia vähintään kaksi perättäistä kuukautta kalenterivuodessa. Jäsenvaltio voisi lisäksi vaatia, että kyseinen vuokrattu ajoneuvo rekisteröidään sen kansallisten rekisteröintisääntöjen mukaisesti vähintään 30 päivän kuluttua. Tällaisen vuokratun ajoneuvon kahden perättäisen kuukauden sallimisen lisäksi jäsenvaltio voi rajoittaa vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärän enintään 25 prosenttiin luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Myös tällaisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun tehtävissä kuljetustoimissa olisi mahdollista rajoittaa, mihin ei arvioinnin pohjalta kuitenkaan päädytty. Arviomuistiossa esitetyn toteuttamisvaihtoehdon ja siihen saatujen lausuntojen pohjalta hallituksen esityksen valmistelussa päädyttiin esittämään valittua toteuttamistapaa.

Toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon rekisteröintivaatimusta koskevaa mahdollisuutta Suomeen 30 päivän käytön jälkeen arvioitiin valmistelussa uudelleen. Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 2 momentin mukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Koska toiseen EU:n jäsenvaltioon rekisteröidyn Suomeen vuokratun ajoneuvon sallimisen enimmäisrajaksi ehdotetaan kahta perättäistä kuukautta kalenterivuodessa ja yrityksen luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävästä ajoneuvokannasta laskettavan enimmäisosuuden rajaksi 25 prosenttia, niin ajoneuvon rekisteröintivaatimusta 30 päivän käytön jälkeen ei hallituksen esitysluonnoksessa ole ehdotettu. Tavaraliikenneluvan haltija voi vuokrata ajoneuvon jatkossakin Suomesta ilman tällaisia toisesta jäsenvaltiosta vuokrattuja ajoneuvoja koskevia aika- ja määrärajoituksia,

sillä edellytyksellä, että ajoneuvo rekisteröidään luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan. Toisesta jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteröinnistä Suomeen 30 päivän käytön jälkeen ja ajoneuvon rekisteröinnistä takaisin toiseen EU:n jäsenvaltioon kahden kuukauden jälkeen arvioitaisiin koituvan kohtuuttomia hallinnollisia kustannuksia ja taakkaa, jotka käytännössä voisivat toimia esteenä direktiivin (EU) 2022/738 mukaiselle toisesta jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon kahden perättäisen kuukauden käytölle. Lisäksi mikäli toisesta jäsenvaltiosta vuokratulle ajoneuvolle vaadittaisiin ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen 30 päivän käytön jälkeen, olisi se ajoneuvon toiseen EU:n jäsenvaltioon sijoittautuneelle omistajalle hallinnollisesti vaikeaa toteuttaa.

Luvanvaraista tavaroiden kuljettamista tiellä ilman EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta harjoittavalle liikenteenharjoittajalle on ehdotettu rangaistussäännöstä 262 §:ään ja maksuseuraamusta kuljettajalle 268 §:ään. Liikenteenharjoittaja olisi tuomittava luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon, jos kuljettajatodistuksen hankkiminen ja sen luovuttaminen kuljettajalle on laiminlyöty. Vaihtoehtona tälle rangaistussäännökselle voisi olla esimerkiksi valvontaviranomaisen huomautus asian kuntoon laittamiseksi. Myös liikennevirhemaksu voisi olla vaihtoehtona, mutta teon vakavuus huomioon ottaen ei tätä pidetty riittävänä seuraamuksena. Ongelmaksi arvioidaan nousevan, ettei kyseinen huomautus tai maksuseuraamus olisi riittävä toimi, jotta liikenteenharjoittajat hankkivat kuljettajatodistuksen ja asettavat sen ajoneuvon. Arvion mukaan kuljettajatodistuksen jättäisivät hankkimatta ne toimijat, jotka haluavat hyötyä taloudellisesti suhteessa kilpailijoihin, joten sakkorangaistusta voidaan pitää teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden oikeasuhtaisena. Myös mikäli kuljettaja tahallaan tai huolimattomuudesta ei pidä mukanaan kuljettajatodistusta, on esityksessä ehdotettu hänelle voitavan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu. Mahdollisuutena olisi voinut olla jättää kuljettaja kokonaan sanktioimatta, mutta valvontatilanteessa kyseisen asiakirjan puuttuminen aiheuttaa viranomaiselle hankaluuden todentaa kuljettajatodistuksen todellinen olemassaolo.

Tavaraliikenneluvan haltijan toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavan moottorikäyttöisen ajoneuvon asianmukaisen ilmoittamisen varmistamiseksi on ehdotettu rangaistussäännös 262 a §:ään. Tavaraliikenneluvan haltija olisi tuomittava ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon, jos ilmoituksen laiminlyönti on ollut tahallinen tai se on johtunut törkeästä huolimattomuudesta. Vaihtoehtona tällaisen vuokratun ajoneuvon puutteelliselle ilmoittamiselle voisi olla esimerkiksi valvontaviranomaisen huomautus asian kuntoon laittamiseksi. Ongelmaksi arvioidaan nousevan, ettei kyseinen huomautus olisi riittävä toimi, jotta tavaraliikenneluvan haltijat ilmoittaisivat tällaisen vuokratun ajoneuvonsa asianmukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon. Arvion mukaan asianmukaisen ilmoittamisen jättäisivät tekemättä ne toimijat, jotka haluavat hyötyä taloudellisesti suhteessa kilpailijoihin, joten sakkorangaistusta voidaan pitää teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden oikeasuhtaisena.

Vähimmäiskoulutusdirektiivin täytäntöönpanon osalta valmistelussa on arvioitu voimassa olevaan sääntelyyn sisältyvän sanan ”lähiliikenne” muuttamista vastaamaan direktiivimuutoksessa omaksuttua käsitettä. Lähiliikenteellä tarkoitetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa liikennettä Itämeren liikennealueen ulkopuolella Pohjanmerellä sekä siihen liittyvillä vesillä, ei kuitenkaan kauempana kuin 12° läntistä pituutta eikä etelämpänä kuin 48° pohjoista leveyttä eikä pohjoisempana kuin 64° pohjoista leveyttä. Kumottu direktiivi 2008/106/EY käytti samaa tarkoittaen sekä termiä ”lähiliikenne” että termiä ”rannikkoliikenne”. Kodifioinnin yhteydessä päädyttiin yhdenmukaistamaan termien käyttöä niin, että uudessa direktiivissä käytetään ainoastaan termiä ”rannikkoliikenne”, jolla tarkoitetaan aiempaa direktiiviä vastaten kulkua EU:n jäsenvaltion rannikon läheisyydessä kyseisen EU:n jäsenvaltion määrittelemällä tavalla. Direktiivin käyttämä rannikkoliikenteen määritelmä vastaa voimassa olevan lain mukaista lähiliikenteen määritelmää. Hallituksen esityksen valmistelussa on

päädytty säilyttämään kansallisessa sääntelyssä termi ”lähiliikenne” sen vakiintuneisuuden vuoksi.

## **6 Lausuntopalaute**

### **6.1 Yleistä**

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 7.9.2022–28.9.2022 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin yhteensä 16 kappaletta. Lisäksi 6 tahoa ilmoitti, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa.

Lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM026:00/2022>.

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, matkustaja-aluksen henkilöluettelosta annettua lakia, merenkulun ympäristönsuojelulakia sekä osin alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia koskeva lausuntokierros järjestettiin 20.6.2022–31.8.2022. Näitä koskeva lausuntoyhteenveto on julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2021>. Kyseisiä lakimuutoksia kannatettiin lausunnoissa.

### **6.2 Tieliikennettä koskeva lausuntopalaute**

Logistiikkayritysten Liitto ry kannattaa hallituksen esitysluonnosta ja pitää ehdotettuja rajoituksia sopivina. Logistiikkayritysten Liiton mukaan olisi kuitenkin syytä seurata tilanteen kehittymistä jatkossa ja tarvittaessa harkita myös kansallisen rekisteröinnin vaatimista 30 päivän kuluttua, jos näyttää syntyvän kilpailun vääristymistä tai harmaan talouden ongelmia. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää käytön rajaamista kahteen peräkkäiseen kuukauteen kalenterivuodessa hyvänä, mutta katsoo kuitenkin, että säädöksen tulee olla riittävän selkeä tulokinnan ja valvonnan varmistamiseksi. SKAL kannattaa esitettyä 25 prosentin rajoitusta yrityksen ajoneuvokantaan toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavien ajoneuvojen käytössä. SKAL totesi myös, että toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattu tavaraliikenteen ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen 30 päivän kuluttua tulisi harkita uudelleen. Logistiikkayritysten Liiton ja SKAL:n mukaan esityksen mukainen kevyempi menettely koskien liikenneasioiden rekisteriin tehtävää merkintää tulisi sallia myös kotimaasta vuokrattavien kuorma-autojen ilmoittamiseen. SKAL toteaa lisäksi, että mikäli ulkomailta vuokrattujen ajoneuvojen käyttö sallitaan myös omaan lukuun tehtävissä kuljetuksissa, luvanvaraista liikennettä vastaavat rajoitukset tulee niillekin ottaa tällöin käyttöön.

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n mukaan esitysluonnoksessa esitetty toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavien ajoneuvojen käytön rajoittaminen 25 prosenttiin yrityksen ajoneuvokannasta on perusteltu. Autotuojat ja -teollisuuden ja Autoalan Keskusliiton mukaan Suomen olisi perusteltua ottaa käyttöön myös muita direktiivin sallimia rajoituksia, joiden avulla jäsenmaat voivat ottaa huomioon paikallisen markkinatilanteen ja ajoneuvojen vaihtelevan verotuksen eri jäsenvaltioissa. Autotuojat ja -teollisuus sekä Autoalan Keskusliitto esittävät toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattujen tavaraliikenteen ajoneuvojen rekisteröintiä Suomeen 30 vuorokauden käytön jälkeen. Tällöin ajoneuvot saataisiin kotimaasta vuokrattuja autoja vastaavasti vero- ja vakuutusvelvollisuuden piiriin ja niitä koskevat rekisteröintivaatimukset olisivat vastaavat kuin Suomeen rekisteröityjen vuokra-ajoneuvojen. Autotuojat ja -teollisuus sekä Autoalan Keskusliitto huomauttavat, että toisesta EU:n jäsenvaltiosta luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen vuokratuilla ajoneuvoilla edellytettävät rekisterimerkinnät ovat huomattavasti kevyemmät kuin kotimaasta vuokrattavilla tavara-ajoneuvoilla. Ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen ja haltijamerkintävaatimusta tulisi vaatia samoin edellytyksin myös toisesta

EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavilta ajoneuvoilta, jotta ulkomaisen kaluston vuokraaminen ei muodostuisi hallinnollisesti kevyemmäksi kuin Suomeen rekisteröidyn ajoneuvon. Kevyempi ilmoitusmenettely koskien liikenneasioiden rekisteriin tehtävää merkintää tulisi sallia myös Suomesta vuokrattavien kuorma-autojen ilmoittamiseen. Esitysluonnoksen ehdotuksen kahden kuukauden käytön sallimiseksi nähdään voivan johtaa kaluston osittaiseen ulosliputtamiseen halvemman verotason maihin, joihin rekisteröityjä autoja vuokrattaisiin kotimaiseen liiketoimintaan kahden kuukauden jaksoissa ajoneuvoa vaihtaen. Lisäksi Autotuojat ja -teollisuus sekä Autoalan Keskusliitto esittävät, että toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavien tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttöä ei sallittaisi yrityksen omaan lukuun tehtävissä kuljetustehtävissä.

Oikeusministeriö toteaa, että liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetuissa 13, 17 ja 262 a §:ssä on viitattu direktiiviin ja viittaustekniikan käyttämistä direktiivin täytäntöönpanossa tulisi pääsääntöisesti välttää. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota myös siihen, että 13 §:ään luonnostellut muutokset muodostavat luettavuudeltaan vaikeasti hallittavan kokonaisuuden.

Sosiaali- ja terveysministeriö kiinnittää huomiota siihen, että Euroopan komission vahvistama yhteinen riskiluokan laskentakaava ei huomioi valvottavan ajanjakson pituutta osana yrityksen kokonaisriskiluokan muodostumista. Eripituiset valvontajaksot eivät saisi aiheuttaa yritysten välille epätasapuolista kohtelua.

Poliisihallituksen mukaan toiseen EU:n jäsenvaltioon rekisteröidyn vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon käyttöön kotimaan liikenteessä tulisi yleisesti suhtautua myönteisesti. Poliisihallitus painotti, että valvontaviranomaisten toimivaltuudet, seuraamusmenettely, tavaraliikenteen lupaprosessi ajoneuvon rekisteröintineen sekä tiedonhallinnan ja tietojärjestelmien mahdollistama tuki valvonnalle tulee olla kirjattu ja kuvattu riittävän selkeästi. Riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen saamisella on merkittävä vaikutus liikennevalvonnan kohdentamiseen ja valvonnan tietojohdoisuuteen. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n tulkintaa ja soveltamista liikennevalvonnassa selkeyttäisi sekä valvojan että kuljettajan näkökulmasta se, että vaaditut asiakirjat olisi lueteltu jo itse pykälässä, eikä niitä tarvitsisi erikseen etsiä perusteluosiosta. Vaadittavien asiakirjojen luettelo nähtiin kuitenkin selkeänä ja valvontaa tukevana. Poliisihallitus ehdottaa lisäksi, että lakiin tulisi säätää seuraamus liikenteenharjoittajalle, joka ei ole hakenut kuljettajatodistusta kuljettajalle. Teon vakavuus huomioiden Poliisihallitus piti perusteltuna, että seuraamus olisi sakkorangaistus. Lisäksi lakiin tulisi palauttaa seuraamus siitä, ettei asiakirja ole ajoneuvossa mukana eikä sitä pyydettyessä valvontaviranomaiselle pystytä esittämään. Seuraamuksen osalta tulee harkita, onko liikennevirhemaksu teon moitittavuuden osalta riittävä. Poliisin toimivaltaan liittyvänä tarkennuksena olisi hyvä mainita myös siitä, että poliisi voisi keskeyttää kuljetuksen, jollei ajon jatkamiseen ole erityisiä syitä, silloin kun kuljettajalla ei ole esittää kuljettajatodistusta.

Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan liikenteen palveluista annetun lain 262 a §:ään ehdotetun rangaistussäännöksen osalta jatkovalmistelussa tulisi tarkastella mahdollista kaksoisrangaistuksen kieltoa suhteessa ajoneuvoverolain 47 a §:n mukaiseen lisäveroon.

Verohallinto toteaa tarkennuksena, että kuvauksessa mainitun määräaikaisen vuokrasopimuksen perusteella tapahtuvan käytön perusteella myönnettävän vähennyksen lisäksi autoverolaissa (777/2020) on säännös vähennyksestä, joka voidaan edellytysten täytyessä myöntää ensimmäistä kertaa Suomessa käyttöönotettavan ajoneuvon verotuksessa, jos ajoneuvoa ei rekisteröidä Suomeen. Ajoneuvon käyttöönottajalle määrättävä autovero voidaan siten laissa säädettyjen edellytysten täytyessä suhteuttaa ajoneuvon käyttöaikaan Suomessa autoverolain 28 §:n tai 31 §:n ja 32 §:n nojalla.

Lausuntopalautteessa esitetyt ehdotukset on mahdollisuuksien mukaan pyritty jatkovalmistelussa ottamaan huomioon. Erityisesti toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen 30 päivän käytön jälkeen on harkittu vielä uudelleen. Muutosta ei kuitenkaan päädytty esittämään, koska direktiivin (EU) 2022/738 mukainen vähimmäisaika kahden perättäisen kuukauden käytölle oli esitysluonnoksessa valittu asianmukaiseksi rajoitukseksi sallitulle enimmäiskäytölle. On syytä huomioida, että jäsenvaltio voisi myös valita huomattavasti pidemmän käytön sallimisen toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratuille tavaraliikenteen ajoneuvoille. Koska esityksessä on jo valittu direktiivissä sallitun käytön vähimmäisaika, niin käytännössä kyseinen vaatimus pienentäisi toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon käytön yhteen kuukauteen. Ulkomaille rekisteröidyn ajoneuvon rekisteröinti Suomeen yhden kuukauden käytön jälkeen nähtiin hallinnolliselta taakalta kohtuuttomaksi suhteessa kahden kuukauden sallitun aikaan. Tilanteen kehittymistä kuitenkin seurattaisiin jatkossa tarkasti ja tarvittaessa voidaan harkita myös ajoneuvon rekisteröintivaatimusta Suomeen 30 päivän kuluttua. Suomesta vuokrattuun tavaraliikenteen ajoneuvoon vaadittavan rekisteröintimerkinnän ei arvioida olevan kotimaisille yrityksille huomattavasti raskaampi taakka kuin toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattavan ajoneuvon. Lisäksi Suomesta voidaan vuokrata luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen ajoneuvoja ilman aika- tai määrärajoituksia. Myöskään omaan lukuun tavarankuljetusta harjoitettavien toimijoiden ottamista mukaan toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon kansalliseen sääntelyyn ei nähty tarkoituksenmukaisena, koska tavaroiden omaan lukuun kuljettamisen ei katsota olevan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaista toisen lukuun tai palkkiota vastaan harjoitettua luvanvaraista tavarankuljetusta.

Oikeusministeriön ja Poliisihallituksen lausuntojen mukaisesti jatkovalmistelussa päädyttiin liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdottamaan vaadittavien asiakirjojen luettelointia direktiiviin viittaamisen sijaan. Viittaus direktiiviin poistettiin myös lain 13 §:n ehdotuksesta. Lisäksi Poliisihallituksen ehdotuksen mukaisesti kuljettajatodistuksen hankkimisen ja sen mukana pitämisen ajoneuvossa laiminlyöntiin ehdotettiin tavaraliikenteen harjoittajalle sakkorangaistusta lain 262 §:ään ja kuljettajalle maksuseuraamusta lain 268 §:ään.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö lausui, ettei yrityksen riskiluokan laskentakaava huomioi valvottavan ajanjakson pituutta osana yrityksen kokonaisriskiluokan muodostumista. Mikäli kyseessä on tosiasiallinen ongelma, niin asiaa ei pystytä ratkaisemaan kansallisessa lainsäädännössä, koska laskentakaava perustuu EU-asetuksiin ja on yhteinen koko EU:n alueella. Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa nostettiin esiin kaksoisrangaistuksen mahdollisuus suhteessa ajoneuvoverolain 47 a §:n mukaiseen lisäveroon. Liikenteen palveluista annetun lain 262 a §:ään ehdotettu rangaistussäännös koskee kuitenkin toisen EU:n jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti rekisteröityä ajoneuvoa ja sen rekisteritunnuksen ilmoittamista lupaviranomaiselle. Kyseessä ei ole ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu rekisteröimätön tai liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo. Verohallinnon lausunnossaan toimittamat tarkennukset on lisätty hallituksen esityksen kohtiin 3.2 ja 4.2.2.

### **6.3 Merenkulkua koskeva lausuntopalaute**

Suomen Purjehdus ja Veneily ry pitää selkeyttävänä lausuntokierroksella ollutta liikenteen palveluista annetun lain 102 §:n ehdotusta, jolla Liikenne- ja viestintävirastolle oltaisiin annettu valtuutus määrätä vuokraveneen kuljettajan tutkintovaatimuksista. Yhdistys huomauttaa, että käytännön veneilytaitoa koskevassa todistuksessa tulisi huomioida myös aluksen tyyppi ja koko. Lisäksi vuokraveneen kuljettamiseen vaadittava teoreettinen osaaminen tulisi määritellä tarkemmin.



Työterveyslaitos esittää tarkasteltavaksi, olisiko turvallisuuden parantamiseksi tarkoituksenmukaista edellyttää vähintään valtamerialueella purjehtivien alusten kuljettajakirjan haltijoilta laajempaa ensihoidon osaamista.

Oikeusministeriö kiinnittää monilta osin huomioita liikenteen palveluista annetun lain 102 §:ää koskevan ehdotusluonnoksen puutteisiin. Oikeusministeriö toteaa, että 102 §:n 1 momentissa oleva sääntely vaatimuksista on sangen niukkaa, jolloin asetuksenantovaltuuden ja määräyksenantovaltuuden varaan jäisi sen määrittely, mitä vaatimuksilla tarkoitettaisiin. Tämä ei ole asianmukaista perustuslakivaliokunnan käytännön valossa (esim. PeVL 27/2010 vp, s. 4). Oikeusministeriö lisäksi toteaa, että viranomaisen määräyksenantovaltuus soveltuu lähtökohtaisesti huonosti sellaiseen sääntelyyn, jossa on kyse yksilöä koskevien vaatimusten täyttämisestä ja hyväksymismenettelystä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus ei näin ollen vaikuta perustellulta ja vaatimusten täyttämisestä ja hyväksymismenettelystä annettavan sääntelyn tulisi olla vähintään asetustasoista sääntelyä, kuitenkin niin, että lain tasolla on riittävä perussääntely.

Jatkovalmistelussa liikenteen palveluista annetun lain 102 §:n muuttamisesta on päädytty luopumaan. Pykälän muuttaminen vastaamaan nykyisiä lainkirjoittamista koskevia periaatteita edellyttäisi merkittävästi laajempia muutoksia, joihin ei tämän hallituksen esityksen valmistelussa ole mahdollisuuksia. Muutostarvetta tarkasteltaisiin tulevien lakimuutosten yhteydessä.

Oikeusministeriö kiinnittää lisäksi huomiota esitysluonnoksen liikenteen palveluista annetun lain 97 a §:n muutokseen todeten, että oikeusministeriön mielestä saman sisältöisen sääntelyn toistamista eri laeissa jopa kolmeen kertaan tulisi pyrkiä välttämään ja sääntelyä tulisi vastaisuudessa kehittää siihen suuntaan, että tällaisilta toistoilta vältyttäisiin. Jatkovalmistelussa 97 a §:ään ehdotetusta määräyksenantovaltuudesta on lausunnon seurauksena päädytty luopumaan.

Oikeusministeriö tuo esiin esitysluonnokseen sisältyvän alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 23 §:n 4 kohdan direktiiviiviittaukseen liittyen, että viittaustekniikan käyttämistä direktiivin täytäntöönpanossa tulee pääsääntöisesti välttää (PeVL 34/2022 vp, s. 3). Oikeusministeriö pitää perusteltuna, että perustuslakivaliokunnan tulkinnan valossa arvioitaisiin myös nyt ehdotettua sääntelyä esityksen suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevassa jaksossa. Jatkovalmistelussa esityksen perusteluja on täydennetty tältä osin.

## **7 Säännöskohtaiset perustelut**

### **7.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä**

**3 §. Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset.** Pykälän 1 momentin yleissäännöksen mukaan lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella. Pykälän 3 momentin mukaan lakia ei sovelleta huviveneeseen eikä vuokraveneeseen, sillä niiden teknisistä- ja turvallisuusvaatimuksista on säädetty erikseen vesiliikennelaisissa (782/2019) ja huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015). Lisäksi 3 momentissa on rajattu huvialukset alusturvallisuuslain soveltamisalan ulkopuolelle. Nyt esitettävällä muutoksella rajattaisiin lain soveltamisalan ulkopuolelle myös sellaiset ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamat lossit, jotka eivät ole liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain (503/2005) mukaisesti osa maantietä. Käytännössä tämä tarkoittaisi yksityistielain 3 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaiseen tiealueeseen kuuluvia losseja eli niin sanottuja yksityistielosseja sekä sellaisia losseja, jotka eivät ole maantien eivätkä yksityistien osia, kuten ulkoilureitin tai kevyen liikenteen väylän osana operoivat lossit. Näihin losseihin ei niiden käytön luonteen ja liikennöintialueen vuoksi ole tarkoituksenmukaista soveltaa alusturvallisuus-

laissa säädettyjä teknisiä ja turvallisuusvaatimuksia. Muutos vastaisi myös vallitsevaa käytäntöä, sillä Liikenne- ja viestintävirasto ei ole tähänkään saakka vaatinut näiden alusten katsastamista lasti- tai matkustaja-aluksiksi. Lisäksi muutos edistäisi sääntelyn yhdenmukaisuutta siltä osin, että nykyisin maantielosseihin ei sovelleta täysimääräisesti alusturvallisuuslain vaatimuksia liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:ssä olevan erityissääntelyn vuoksi, joten olisi epäjohdonmukaista edellyttää tätä yksityistielosseilta tai muilta, mm. kevyen liikenteen väylällä tai katuverkolla olevilta losseilta.

Muihin kuin maantielosseihin sovelletaan vesiliikennelaisissa säädettyjä yleisiä vesikulkuneuvoja koskevia vaatimuksia ja tämä tilanne selkeytyisi muutoksen jälkeen. Muutoksen jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto voisi välittömästi parantaa yksityistielossien turvallisuuden kehittämistä laatimalla yksityisteiden kunnossapitoon valtiontukea hakevia ohjaavaan Yksityisteiden valtionavustukset -ohjeistukseen (TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020) tiettyjä turvallisuusvaatimuksia yksityistielosseja koskien.

Sekä maantielosseja, yksityistielosseja että muita losseja koskevat säännökset ovat kokonaisuvaltaisen päivityksen tarpeessa. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:ää on muutettu hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta (HE 237/2021). Muutos tuli voimaan 14.3.2022. Muutoksella lisättiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Lakimuutoksen tavoitteena on erityisesti lossiliikenteen turvallisuuden parantaminen mahdollistamalla lossin fyysisen ohjauksen korvaavien virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriössä on päätetty käynnistää myös toinen lossisääntelyn uudistamista koskeva hanke. Hankkeessa on tarkoitus tarkastella muutostarpeita muun muassa lossin kuljettajien pätevyysvaatimusten ja lossin määrittämisen osalta liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Samassa yhteydessä voitaisiin arvioida sääntelyä myös muun muassa automaation näkökulmasta. Eriasteisia automaatiokokeiluja olisi valmiuksia toteuttaa jo nyt pienempien lossien osalta, jotka eivät kuljeta ajoneuvoja. Laajemman hankkeen valmistelulle ja toimijoiden kuulemiselle on katsottu tarpeelliseksi varata riittävästi aikaa.

Nyt esitettävän soveltamisalarajauksen myötä syntyvä lainsäädännön edellyttämien vaatimusten keveneminen yksityistielossien ja muiden lossien osalta olisi näin ollen luonteeltaan väliaikainen. Tässä muutoksessakin esiin nouseva sääntelyn aukollisuus kuitenkin korostaa tarvetta kaikkia losseja koskevan sääntelyn laajamittaiselle tarkastelulle lähitulevaisuudessa.

**64 §. Aluksenmittauksen suorittajat.** Pykälää esitetään muutettavaksi siten, että hyväksytyt luokituslaitokset voisivat suorittaa suomalaisten alusten aluksenmittauksia Liikenne- ja viestintäviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston nimeämien aluksenmittaajien lisäksi. Vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982, jäljempänä aluksenmittausyleissopimus) artiklan 6 mukaan hallinto voi uskoa aluksenmittaamisen joko tarkoitusta varten hyväksymilleen henkilöille tai laitoksille.

**66 §. Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen.** Pykälään lisättäisiin edellä mainitun muutoksen vuoksi tarpeelliset maininnat hyväksytyistä luokituslaitoksista.

**67 §. Aluksenmittaus ja mittakirja.** Pykälää muutettaisiin siten, että hyväksytyt luokituslaitokset voisivat myöntää suomalaisen aluksen aluksenmittausopimuksen mukaisen mittakirjan. Aluksenmittausyleissopimuksen 7 artiklan mukaan kansainvälisen mittakirjan on oltava hallinnon tai sen asianmukaisesti hyväksymän henkilön tai laitoksen antama. Muutos mahdollistaisi sen,

että jatkossa olisi mahdollista sopia yksittäistapauksissa siitä, että hyväksytyt luokituslaitokset voisivat myöntää suomalaisen aluksen mittakirjan tarpeen vaatiessa.

**71 §. Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Suezin ja Panaman kanavien mittakirjat eivät perustu kansainvälisiin yleissopimuksiin, vaan kanavahallintojen omiin sääntöihin, joten kanavahallinnot itse päättävät kenen antamat mittakirjat ne hyväksyvät. Laissa säädettäisiin edelleen selkeyden vuoksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin antaa kyseisiä mittakirjoja.

Pykälän 2 momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että siitä poistettaisiin sana "aluksenmittaus", joka viittaa alusturvallisuuslain 63 §:n mukaan brutto- ja nettovetoisuuksien määrittämiseen aluksenmittausyleissopimuksen mukaisesti.

**73 §. Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset.** Pykälään lisättäisiin edellä mainitun muutoksen vuoksi tarpeelliset maininnat hyväksytyistä luokituslaitoksista.

## **7.2 Laki alusturvallisuuden valvonnasta**

**11 e §. Poikkeukset.** Pykälään tehtäisiin lakitekniinen korjaus ja poistettaisiin 1 momentin 3 kohdasta virheellinen sana "satama". Näin säännös vastaisi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muotoilua.

**23 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.** Pykälän johdantokappaleeseen ehdotetaan tehtäväksi oikeinkirjoitukseen liittyvä muutos. Pykälän 4 kohtaan sisältyvä viittaus kumottuun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2001/25/EY ehdotetaan korvattavaksi viittauksella uuteen direktiiviin (EU) 2022/993.

## **7.3 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta**

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 3 kohtaan sisältyvä viittaus kumottuun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/106/EY ehdotetaan korvattavaksi viittauksella uuteen direktiiviin (EU) 2022/993.

**13 §. Miehistodistuksessa määrätystä pätevydestä poikkeaminen.** Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan paremmin pykälän sisältöä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pykälän perusteella myöntää kansi- ja konepäällystön pätevyyskirjojen osalta erivapauksia, jonka mukaan aluksella voi olla toimessa henkilö, jolla ei ole toimeen oikeuttavaa pätevyyttä. Lakiin vuonna 2018 tehtyjen muutosten seurauksena kaikilla aluksilla ei kuitenkaan enää välttämättä ole miehistodistusta. Tällaisia ovat esimerkiksi kotimaanliikenteen vuokraveneet tai kotimaanliikenteen I ja II -alueilla liikennöivät bruttovetoisuudeltaan alle 500 suuruiset alukset. Näillekin aluksille voidaan kuitenkin myöntää erivapauksia pykälän perusteella. Uusi otsikko olisi ehdotuksen mukaan "Kansi- ja konepäällystöltä vaadittavasta pätevydestä poikkeaminen".

## **7.4 Laki liikenteen palveluista**

**13 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua yrityksen riskiyritykseksi määrittelyä.

Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidettäisiin henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/694, jolla muutettiin komission asetusta (EU) 2016/403, sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/695 riskiluokituskaavan perusteella määritellään riskiyritykseksi.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiiviä muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2020/1057. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklassa säädetään riskiluokitusjärjestelmästä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetusta (EY) 561/2006 tai asetusta (EU) N:o 165/2014 tai kansallisia säännöksiä, joilla direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 8 kohdan nojalla muutetaan valvontadirektiivin 9 artiklaa siten, että sen 1 kohdan nojalla komissio vahvisti täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2022/694 komission asetuksen (EU) 2016/403 muuttamisesta sekä täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2022/695 yhteisen kaavan, jolla yrityksen riskiluokitus lasketaan. Kaavassa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu. Huomioon otetaan myös se, onko maantieliikenneyritys käyttänyt asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1055 nojalla EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohtaan on lisätty kansallisissa sähköisissä rekistereissä edellytettäviin tietoihin yrityksellä käytössään olevat ajoneuvot, työntekijöiden lukumäärä sekä yrityksen riskiluokitus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1055 nojalla on EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen lisätty 6 artiklan 2 a alakohta, jonka mukaisesti komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Komissio tulee vahvistamaan yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit, rikkomusten vakavuuden sekä esiintymistiheyden. Nämä täytäntöönpanosäädökset on hyväksytty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 4 kohdassa säädetään, että EU:n jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä. Tällä varmistetaan kaikkien viranomaisten oikea tiedonsaanti. Direktiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 9 kohdan d alakohdan nojalla lisätään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklaan 4 kohta, jossa edellytetään, että kohdennettujen tienvarsitarkastusten helpottamiseksi kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen on oltava jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten saatavilla valvonnan aikana. Saman kohdan nojalla lisätään 9 artiklaan 5 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on asetettava kansalliseen riskiluokitusjärjestelmäänsä sisältyvät tiedot EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa tarkoitettujen yhteen toimivien kansallisten sähköisten rekisterien kautta suoraan muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Näihin tietoihin on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055 lisätty yrityksellä käytössä olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, työntekijöiden lukumäärä sekä yrityksen riskiluokitus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Riskiluokitus tulee jatkossa olemaan ajallisesti liukuva ja eri tarkastusten myötä päivittyvä, joten riskiyritykseksi määrittelyä tehdään käytännössä koko ajan ilman erillistä arviointia siitä, milloin yrityksen pitäminen riskiyrityksenä lakaisi. Yrityksen riskiluokitukseen tuleva kaava antaa ajantasaisen tiedon yrityksen riskiluokitustilanteesta.

**17 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo.** Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti toisesta jäsenvaltiosta vuokratun tavaraliikenteen ajoneuvon käytöstä ja käytön ehtoista tiellä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/738 ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta edellyttämällä tavalla. Nykyinen 3 momentti siirtyisi täten 4 momentiksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tavaraliikenneluvan haltija saa käyttää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa kaupallisessa tavaraliikenteessä kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa ilman ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen. Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 1 kohdan mukaisesti EU:n jäsenvaltion on sallittava, että sen alueella käytetään jonkin toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten vuokraamia ajoneuvoja vähintään kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa edellyttäen, että ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja sitä käytetään tapauksesta riippuen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti. Tässä yhteydessä kahdella perättäisellä kuukaudella tarkoitetaan 60 päivän pituista ajanjaksoa.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tällaisten vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä saa olla yrityksen luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvo-kannasta enintään 25 prosenttia. Jos yrityksen koko moottorikäyttöinen ajoneuvokanta koostuu kahdesta tai kolmesta ajoneuvosta, sen on direktiivin (EU) 2022/738 mukaisesti kuitenkin sallittava käyttää ainakin yhtä tällaista vuokrattua ajoneuvoa. Direktiivin mukaisesti jäsenvaltio voi rajoittaa yrityksen käyttämiä vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärää edellyttäen, että sallittujen ajoneuvojen vähimmäismäärä on vähintään 25 prosenttia tavarankuljetusajoneuvokannasta, joka on yrityksen käytettävissä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti joko vuokratun ajoneuvon käyttöä edeltävän vuoden joulukuun 31 päivänä tai jäsenvaltion määrittämänä päivänä, jona yritys alkaa käyttää vuokrattua ajoneuvoa. Suomi valitsee tavarankuljetusajoneuvokannan laskentaan päivän, jona yritys alkaa käyttää vuokrattua ajoneuvoa.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetun mukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus, jonka lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle tulee toimittaa vuokrasopimuksen kesto, joka ei saa olla pidempi kuin kaksi kuukautta. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on varmistaa, että ilmoitetut tiedot tallennetaan ehtojen täytyessä liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Direktiivin (EU) 2022/738 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti EU:n jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maanteiden tavarankuljetuksia toisen lukuun harjoittavan yrityksen käyttämän vuokratun ajoneuvon rekisteritunnus merkitään asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen sähköiseen rekisteriin. Lisäksi lupaviranomaisen järjestelmässä tulee olla merkittynä vuokrauksen aloitus- ja lopetuspäivämäärä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tällaisen vuokratun ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausta koskevien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtien mukaisten ehtojen noudattaminen on direktiivin (EU) 2022/738 1 ar-

tiklan 1 kohdan mukaisesti toimivaltaisen valvontaviranomaisen pyynnöstä todistettava sähköisillä tai paperimuotoisilla asiakirjoilla, jotka on pidettävä mukana ajoneuvossa. Asiakirjoilla tarkoitetaan tässä tapauksessa ajoneuvon rekisteröintitodistusta sekä vuokrasopimusta tai sen oikeaksi todistettua jäljennöstä. Lisäksi jos kuljettaja ei ole ajoneuvon varsinainen vuokraaja, niin ajoneuvossa tulee olla mukana kuljettajan työsopimus tai sen oikeaksi todistettu ote, jonka perusteella selviää vuokrattavan ajoneuvo olevan vuokrasopimuksen voimassaoloaikana ainoastaan ajoneuvoa käyttävän yrityksen käytössä ja että ajoneuvoa kuljettaa sitä käyttävän yrityksen henkilökunta. Toimivaltaiset viranomaiset valvonnan osalta tienvarsilla ja rajanylityspaikoilla ovat poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos.

**97 §.** *Laivaväen pätevyys*ä koskevat määritelmät. Pykälän 2 kohtaan sisältyvä viittaus kumotuun merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/106/EY ehdotetaan korvattavaksi viittauksella uuteen direktiiviin (EU) 2022/993.

**262 §.** *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälään ehdotetaan uutta 2 momenttia, jonka mukaisesti tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa ammattimaista tavaroiden kuljettamista tiellä ilman EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta, on tuomittava luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon. Rangaistus määrättäisiin liikenteenharjoittajalle, mikäli kuljettajatodistusta ei kolmannen maan kuljettajalle ole hankittu ja luovutettu kuljettajan käyttöön. Tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettulla luvalla tarkoitetaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa. Sakkorangaistuksen määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).

Pykälän ehdotetun kuljettajatodistuksen hankinnan ja kuljettajalle luovuttamisen laiminlyönnin rangaistavuuden osalta, palautettaisiin lakiin kumotun kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 32 §:n mukainen lähes vastaava seuraamus liikenteenharjoittajalle. Kyseisen lain 32 §:n mukaisesti se, joka harjoittaa laissa tarkoitettua liikennettä ilman asianmukaista lupaa, on tuomittava luvattomasta tavaraliikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Kuljettajatodistuksella viitattiin laissa yhteisön liikennelupaan liittyvänä asiakirjana.

Liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto myöntää kotimaiselle liikenteenharjoittajalle kuljettajatodistuksen. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklan yleisen periaatteen mukaisesti kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikenneluvan lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Kuljettajatodistuksen avulla voidaan valvoa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa ja kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklan mukaisesti kuljettajatodistus myönnetään liikenteenharjoittajalle, jolloin liikenteenharjoittaja on velvollinen kuljettajatodistuksen hankkimiseen kolmannelta maasta tulevalle työntekijälle sekä kuljettajatodistuksen antamiseen kuljettajalle tämän kuljettaessa ajoneuvoa, jolla suoritetaan kuljetuksia asianomaiselle liikenteenharjoittajalle myönnettyä yhteisön liikennelupaa käyttäen. Kuljettajatodistus tulee valvonnan yhteydessä pyydettyä esittää poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle. Koska laiminlyönnin vaikutukset ovat niin olennaisia suhteessa tavoitteeseen kolmansien maiden kuljettajien oikeuksien suojelussa, niin tahallisuuden lisäksi myös liikenteenharjoittajan törkeä huolimaton toiminta tulisi sanktioida.

Sakkorangaistuksen on arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi tekojen haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden.

**262 a §.** *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaisesti liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä voitaisiin tuomita sakkoon tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kestoja. Sakkorangaistuksen määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).

Kyseisellä ehdotuksella Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävän ilmoituksen laiminlyönnin rangaistavuudella voidaan tienvarsitarkastuksissa tehokkaammin puuttua siihen, että kyseinen vuokrattu moottorikäyttöinen ajoneuvo on asianmukaisesti tavaraliikenneluvan haltijan käytössä. Mikäli valvontaviranomaisella ei ole käytössään sakonuhkaa asianmukaisen rekisteröinnin oikeellisuuden varmistamiseksi, niin kyseisellä vaatimuksella ei arvion mukaan olisi haluttua käytännön vaikutusta. Koska ulkomaille rekisteröidyn moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttö kotimaan tavaraliikenteessä ei ole aiemmin ollut mahdollista ja ilmoituksen laiminlyönnin vaikutukset ovat niin olennaisia suhteessa tavoitteeseen tällaisen vuokratun ajoneuvon asianmukaisen käytön varmistamiseksi, niin tahallisuuden lisäksi myös liikenteenharjoittajan törkeän huolimattomuuden arvioidaan olevan riittävä syy sakkorangaistukseen. Kyseisten velvollisuuksien laiminlyönnin rangaistavaksi säätäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia tavaraliikenneluvan haltijan liikenteessä käyttämää moottorikäyttöistä ajoneuvoa ei voitaisi kohdistaa käyttäjään eikä varmistumaan vuokrausehtojen täyttymisestä. Mikäli asiasta ei voitaisi varmistua, niin se olisi direktiivin 2006/1/EY vaatimusten lisäksi ristiriidassa myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdan g alakohdan kanssa, minkä mukaisesti kansallisessa sähköisessä rekisterissä tulee olla tallennettuna niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään.

Sakkorangaistuksen on arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden.

**268 §.** *Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että sen 1 kohtaan lisätään kuljettajalle voitavan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, mikäli hänellä ei ole mukanaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta. Liikennevirhemaksun määräämisen edellytyksenä on, että liikenteenharjoittaja on hankkinut kuljettajatodistuksen ja antanut sen kuljettajan käyttöön, mutta kuljettaja ei tahallaan tai huolimattomuudesta pidä sitä mukanaan ajoneuvossa. Lisäksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan uutta 2 kohtaa, jonka mukaisesti kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos ajoneuvossa ei ole mukana 17 §:n 3 momentissa säädettyjä toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon käyttöä koskevia asiakirjoja. Nykyinen 2–3 kohta siirtyisi 3–4 kohdaksi. Pykälän 1 momentin muut kohdat säilyvät numerointia lukuun ottamatta ennallaan.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetun ajoneuvossa mukana pidettävien kuljettajatodistuksen ja toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon rekisteröintiä ja vuokrausehtoja koskevien asiakirjojen puuttumisen maksuseuraamuksilla voidaan tienvarsilla varmistua siitä, että kuljettajatodistus on hankittu, ja että ajoneuvo on asianmukaisesti luvanhaltijan käytössä. Mikäli valvontaviranomaisella ei ole käytössään asianmukaista tietoa kuljettajatodistuksen hankinnasta tai vuokratun ajoneuvon asianmukaisesta rekisteröinnistä tai sen vuokrausehtoja koskevista asiakirjoista, niin kyseisillä vaatimuksilla ei arvion mukaan olisi haluttua käytännön vaikutusta valvonnassa. Maksuseuraamusten säätäminen kyseisten velvollisuuksien laiminlyönteihin on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia kuljettajalle ei liikenteessä käyttämää moottorikäyttöistä ajoneuvoa voitaisi tehokkaasti kohdistaa sen käyttäjään eikä varmistumaan vuokrausehtojen täyttymisestä. Mikäli asiasta ei voitaisi varmistua,

se olisi direktiivin (EU) 2022/728 vaatimusten lisäksi ristiriidassa myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdan g alakohdan kanssa, minkä mukaisesti kansallisessa sähköisessä rekisterissä tulee olla tallennettuna niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti.

Koska laiminlyöntien vaikutukset ovat niin olennaisia suhteessa tavoitteeseen toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon asianmukaisen rekisteröinnin ja vuokrausehtojen varmistamisessa sekä kolmansien maiden kuljettajien oikeuksien suojelun valvonnassa, niin tahallisuuden lisäksi myös kuljettajan huolimaton toiminta asiakirjojen mukana pitämisen velvollisuudessa tulisi sanktioida.

Liikennevirhemaksun on arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi tekojen haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden.

### **7.5 Laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista**

**1 §.** *Henkilöluetteloita koskevat säännökset kumottaisiin siirtymäajan jälkeen.* Kumottaviksi tulisivat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 9 – 11 §, 12 §:n 2 momentti, 13 §, 14 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 – 9 kohdat, 22 §, 23 § ja 24 §:n 4 momentti.

**2 §.** Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Lain on tarkoitus tulla voimaan, kun rekisteröintidirektiivin mukainen siirtymäaika päättyy eli 21.12.2023.

### **7.6 Merenkulun ympäristönsuojelulaki**

9 luku. Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

**1 §.** *Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet.* Sataman yleisiä vastaanottovelvoitteita koskevaan pykälään lisättäisiin uusi *6 momentti*, jossa säädettäisiin alusjätedirektiivin 15 artiklan edellyttämällä tavalla sataman henkilöstön koulutuksesta. Koulutusvelvoite asetettaisiin sataman pitäjälle. Tämän olisi järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa on huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden käsittely satamassa. Alusjätedirektiivin 15 artikla edellyttää, että koulutusvaatimukset saatetaan säännöllisesti ajan tasalle teknologisen innovoinnin haasteisiin vastaamiseksi, mihin nyt lisättävällä momentilla viitattaisiin edellyttämällä ajantasaisten tietojen saamista ja ylläpitämistä.

## **8 Voimaantulo**

Lakien ehdotetaan tulevan pääosin voimaan 1.1.2023. Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 3 momentti, 262 a §:n 2 momentti sekä 268 §:n 1 momentti tulisivat kuitenkin voimaan vasta 6.8.2023. Lisäksi laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta tulisi voimaan vasta 21.12.2023.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

Uuden vähimmäiskoulutusdirektiivin 33 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on viipymättä toimitettava direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säädökset kirjallisina komissiolle. Komissio ilmoittaa tästä muille jäsenvaltioille.



Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä maanteiden tavaraliikenteessä koskevan direktiivin (EU) 738/2022 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 6 päivänä elokuuta 2023, joista on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

## **10 Suhde muihin esityksiin**

Hallituksen esitys laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi liittyy tässä hallituksen esityksessä ehdotettuihin toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöä koskeviin muutoksiin liikenteen palveluista annetun lain 17 ja 262 a §:ssä. Kyseisen hallituksen esityksen hankeikkuna löytyy osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM011:00/2020>. Molemmat hallituksen esitykset on tarkoitus antaa syksyllä 2022.

## **11 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys**

### **11.1 EU-säädökseen viittaaminen**

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään korostanut, että viittaustekniikan käyttämistä direktiivin täytäntöönpanossa tulee pääsääntöisesti välttää (PeVL 34/2022 vp, s. 3). Perustuslakivaliokunta on kuitenkin käytännössään pitänyt mahdollisena sääntelyä, jossa laintasolla viitataan teknisluonteisten ja yksityiskohtaisten vaatimusten osalta suoraan direktiivin säännöksiin. Kyse on tuolloin ollut teknisluonteisesta ja yksityiskohtaisesta direktiivisääntelystä, joka on kohdistunut rajalliseen joukkoon ammattimaisia toimijoita, ja siitä, ettei jäsenvaltiolla ole sääntelyn aineellisen sisällön osalta kansallista liikkumavaraa (PeVL 5/2013 vp, s. 2/II).

Esitykseen sisältyy ehdotuksia, joilla muutettaisiin voimassa oleviin lakeihin sisältyviä vanhentuneita viittauksia merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiiviin. Muutokset koskisivat ainoastaan direktiivinumeron päivittämistä. Lisäksi ehdotettavat muutokset kohdistuisivat laivaväen pätevyysvaatimuksiin, eli niissä on kyse rajallisesta joukosta ammattimaisia toimijoita. Kyseinen direktiivisääntely on myös luonteeltaan yksityiskohtaista, eikä jäsenvaltioilla ole sääntelyn aineellisen sisällön osalta kansallista liikkumavaraa. Ehdotettuja muutoksia pidetään siksi perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa asianmukaisina.

Myös 4. lakiehdotukseen sisältyy viittaukset suoraan sovellettaviin Euroopan unionin asetuksiin, jotka sisältävät teknisluonteista ja yksityiskohtaista sekä rajattuun joukkoon toimijoita kohdistuvaa sääntelyä, jossa ei ole kansallista liikkumavaraa.

### **11.2 Rangaistussäännökset ja maksuseuraamukset**

Liikenteen palveluista annettuun lain 262, 262 a sekä 268 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uudet liikenteenharjoittajaa ja kuljettajaa koskevat seuraamukset kuljettajatodistuksen puuttumisesta sekä toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon ilmoittamisvelvollisuuden laiminlyönnistä ja tarvittavien ajoneuvossa mukana pidettävien rekisteröintiä ja vuokrausta sekä mahdollista kuljettajan työsuhdetta todistavien asiakirjojen puuttumisesta. Vaikka laiminlyönnistä määrättävä sakkorangaistus ja liikennevirhemaksu vahvistavat osaltaan ammatimaisen tieliikenteen valvontaa ja sitä kautta välillisesti kuljettajien yhdenvertaista kohtelua, elinkeinonharjoittamista ja omaisuuden suojaa, niin sakon ja liikennevirhemaksun määräämisellä on vaikutuksia maksuvelvollisen omaisuuteen. Näin ollen perusoikeuksien toteutuminen on otettava huomioon myös sakkorangaistusta ja maksuseuraamuksia koskevassa sääntelyssä. Riittävän tehokkaalla seuraamussääntelyllä tavoitellaan tahallisten laiminlyöntien ennaltaehkäisyä.

Hyväksyttävyyden vaatimus edellyttää, että sakkorangaistukselle ja maksuseuraamukselle on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön perusteella fisikaaliset intressit eivät ole hyväksyttäviä syitä seuraamussääntelylle. Seuraamuksista säättämisen perimmäiset tavoitteet ovat kolmannelle maasta tulevan kuljettajan työoikeuksien toteutumisen varmistaminen sekä toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon asianmukaisen käytön varmistaminen luvanvaraisessa tavaraliikenteessä. Nykyinen sääntely kuljettajatodistuksen laiminlyönnin osalta on havaittu käytännössä tehottomaksi. Nykyisessä sääntelyssä ei toistaiseksi ole säädetty seuraamuksia myöskään toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon ilmoittamiselle tai tarvittavien asiakirjojen mukana pitämiselle. Ehdotettuja sakkorangaistuksia ja maksuseuraamuksia koskevat säännökset vastaisivat käytännössä havaittuun tarpeeseen. Julkisen vallan tehtävänä on huolehtia kolmansista maista tulevan työvoiman suojelusta, johon yhdenvertaisuuden varmistamiseksi kuljettajatodistus on yksi keskeinen valvonnan väline. Lisäksi terveen kilpailun edistämiseksi ja harmaan talouden ilmentymiin puuttumisella voidaan välillisesti suojata myös lain mukaan toimivien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisuutta sekä oikeutta hankkia toimeentulonsa elinkeinollaan. Seuraamusten säättämiseksi edellä mainituille teoille, arvioidaan olevan enemmän hyötyä kuin haittaa ja uusilla rangaistussäännöksillä on myös painava yhteiskunnallinen tarve.

Suhteellisuusvaatimus edellyttää sen arvioimista, onko sakkorangaistus tai maksuseuraamus välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 23/1997 vp) mukaan arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säättämällä rangaistavaksi. Ehdotetun 262, 262 a ja 268 §:n uusien ehdotettujen lisäysten osalta liikenteenharjoittajan laiminlyönnit säädetäisiin rangaistavaksi sakolla sekä kuljettajalle voitaisiin määrätä 40 euron liikennevirhemaksu. Näiltä osin ehdotuksessa on huomioitu ultima ratio -periaate, jonka mukaisesti rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttöön tulee turvautua vasta viimesijaisena keinona. Kokonaisuudessaan kyseisten velvoitteiden laiminlyönnillä voidaan aiheuttaa sellaista haittaa kolmansista maista tulevien kuljettajien oikeuksiin sekä tiekuljetusalalle, joihin reagoimiseksi valvontaviranomaisella on oltava tehokkaat keinot. Kuljettajatodistuksen hankkiminen on osa liikenteenharjoittajan velvollisuuksia, jos se käyttää kuljetuksissa kolmansien maiden kuljettajaa. Koska kuljettajatodistus todistaa kolmannelle maasta tulevan kuljettajan laillisen työsuhteen toteutumisen, niin mikäli liikenteenharjoittajalle ei voida antaa riittävää seuraamusta, voi se johtaa esimerkiksi syrjinnän ja työperäisen ihmiskaupan sekä harmaan talouden lisääntymiseen kuljetusalalla. Esimerkiksi 40 euron liikennevirhemaksu olisi liikenteenharjoittajalle liian vähäinen seuraamus. Esitystä laadittaessa on arvioitu, ettei lain noudattamisen varmistamista ole mahdollista saavuttaa lievemmin keinoin.

Suhteellisuusvaatimuksista on johdettavissa myös oikeasuhtaisuuden vaatimus, joka edellyttää seuraamuksen ankaruuden arvioimista. Ankaruustason määrittämisessä on huomioitava sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuus. Myös suojeluintressillä on arvioinnissa merkitystä. Oikeasuhtaisuuteen voidaan katsoa vaikuttavan keskeisesti määrättävän seuraamuksen suuruus ja sen suhde tekoon sekä tekijään. Sakkorangaistuksen on EU-lainsäädännöstä johtuviin tavaraliikenteen harjoittajaa koskevaan toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon ilmoittamisesta ja kuljettajatodistuksesta koskeviin velvoitteisiin perustuen arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi tekojen haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden. Lain 262 ja 262 a §:ään ehdotettujen sakkorangaistuksen on EU-lainsäädännöstä johtuviin tavaraliikenteen harjoittajaa koskevaan velvollisuuteen kuljettajatodistuksen hankkimiseen ja toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon ilmoittamiseen Liikenne- ja viestintävirastolle on arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi tekojen haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 3 artiklassa yhteisön liikennelupa sekä kuljettajatodistus ovat verrannollisia liikenteenharjoittajan oikeuteen harjoittaa kansainvälisiä kuljetuksia.

Myös kumotussa laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä kuljettajatodistus liittyi olennaisesti yhteisön liikennelupaun, minkä hankkimisen laiminlyönnistä oli mahdollisuus määrätä liikenteenharjoittajalle sakkorangaistus. Vastaavasti lain 268 §:ään ehdotetun 40 euron liikennevirhemaksun on arvioitu olevan oikeasuhtainen maksuseuraamus kuljettajalle, joka tahallisuudesta tai huolimattomuudesta johtuen ei pidä mukanaan liikenteenharjoittaman hankkimaa ja kuljettajalle luovutettua kuljettajatodistusta. Myös toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokratun ajoneuvon käyttöä koskevien asiakirjojen puuttumisesta valvonnan yhteydessä määrättävä 40 euron liikennevirhemaksu on arvioitu oikeasuhtaiseksi seuraamukseksi kuljettajalle. Kyseinen kuljettajalle määrättävä liikennevirhemaksu on linjassa 268 §:ssä säädettyjen muiden mukana ajoneuvossa pidettävien asiakirjojen laiminlyönnin kanssa. Ehdotusten arvioidaan olevan asetettuun päämäärään nähden oikeasuhtaisia, eivätkä ne muodosta kuljettajalle tai liikenteenharjoittajalle esteitä hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla.

Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 49/2017 vp) mukaan kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan. Nämä seikat on huomioitu seuraamussäännöksen täsmällisellä muotoilulla sekä täsmentämällä toimijoiden velvoitteita, joiden laiminlyöntiä seuraamukset koskettavat.

### **11.3 Soveltaminen Ahvenanmaalla**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä. Siltä osin kuin ehdotetut muutokset kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan, niitä ei sovelleta maakunnassa ilman maakunnan päätöstä. Tieliikennettä koskevan säännöksen on katsottu käsittävän luvanvaraisen ammattiliikenteen harjoittamisen Ahvenanmaalla. Maakunnan hallitus myöntää näin ollen luvat tavara- ja henkilöliikenteen harjoittamiseen Ahvenanmaalla, kun taas Ahvenanmaan valtiovirasto myöntää tavara- ja henkilöliikenteen yhteisöluvut EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 nojalla, koska kyseiset luvat ovat kansainvälisiä ja kuuluvat siten valtakunnan toimivaltaan. Myös ajoneuvojen ja niiden omistajien, haltijoiden sekä ammattimaista tavarankuljettamista harjoittavien palveluntarjoajien rekisteröintiin liittyvät asiat on nähty kuuluvaksi Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä päättäminen.

Esityksessä olevat perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, tarkkarajaisia, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Lisäksi ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava esityksen tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä esitetyn arvioinnin perusteella esitetään, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

*Ponsi*

*Koska ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämistä maanteiden tavaraliikenteessä ja merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusta koskevissa direktiiveissä sekä yhteisön liikennelupia koskevissa asetuksissa on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla ja joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:*

1.

## Laki

### aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 3, 64, 66, 67, 71 ja 73 §, sellaisina kuin ne ovat, 3 § osaksi laissa 783/2019 sekä 64, 66, 67, 71 ja 73 § laissa 946/2018, seuraavasti:

#### 3 §

##### *Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset*

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen, huvialukseen, vuokraveneeseen eikä sellaiseen ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaan lossiin, joka ei ole liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaisesti osa maantietä.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

#### 64 §

##### *Aluksenmittauksen suorittajat*

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto, hyväksytty luokituslaitos tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa.

#### 66 §

##### *Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen*

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenne- ja viestintävirastolta, hyväksytyltä luokituslaitokselta tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

## 67 §

### *Aluksenmittaus ja mittakirja*

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mittaus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

## 71 §

### *Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenne- ja viestintävirastolta pyytää.

Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan myöntäminen tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassaolevien aluksenmittaussäntöjen mukaisesti.

## 73 §

### *Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset*

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Jos 1 momentissa tarkoitetut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## 2.

### Laki

#### alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 e ja 23 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 11 e § sekä 23 §:n johdantokappale ja 4 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 11 e § laissa 1138/2010 sekä 23 §:n johdantokappale ja 4 kohta laissa 543/2004, seuraavasti:

#### 11 e §

##### *Poikkeukset*

PSC-direktiivin mukainen aluksen pakollinen tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos:

- 1) valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajan, aluksen tai sen laivaväen tai sataman turvallisuuden tai meriympäristön;
- 2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä; tai
- 3) alus käy ankkuripaikassa yöaikaan tai aluksen käynti ankkuripaikassa kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

#### 23 §

##### *Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan PSC-direktiivin täytäntöön panemiseksi säätää:

---

4) laivaväen pätevyyden ja viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta ottaen huomioon merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/993 asiaa koskevat säännökset;

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

### 3.

## Laki

### laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 3 kohta ja 13 §:n otsikko, sellaisina kuin ne ovat laissa 976/2018, seuraavasti:

#### 2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

#### 13 §

*Kansi- ja konepäällystöltä vaadittavasta pätevydestä poikkeaminen*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .



#### 4.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 §, 97 §:n 2 kohta ja 268 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 13 § laissa 371/2019, 97 §:n 2 kohta laissa 301/2018 ja 268 §:n 1 momentti laeissa 731/2018 ja 299/2021, sekä

*lisätään* 17 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, 262 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 2 momentti ja 262 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 2 momentti seuraavasti:

#### 13 §

##### *Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä*

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka määrittellään riskiyritykseksi seuraavien asetusten perusteella:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annettu komission asetusta (EU) 2016/403; sekä

2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/695.

#### 17 §

##### *Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

---

Tavaraliikenneluvan haltija saa käyttää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon rekisteröityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneuvoa tavaraliikenteessä kahden perättäisen kuukauden ajan kalenterivuodessa ilman ajoneuvon rekisteröintiä Suomeen. Tavaraliikenneluvan haltijan on ennen tällaisen ajoneuvon käyttämistä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon rekisteritunnus sekä vuokrasopimuksen kesto, jotka ehtojen täytyessä merkitään 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Vuokrasopimuksen kesto saa olla enintään kaksi kuukautta. Tällaisten vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä saa olla enintään 25 prosenttia yrityksen luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Jos yrityksen moottorikäyttöinen ajoneuvokanta koostuu kahdesta tai kolmesta ajoneuvosta, voi yritys käyttää yhtä tällaista vuokrattua ajoneuvoa. Tällaisessa vuokratussa ajoneuvossa on pidettävä mukana sähköisessä tai paperimuodossa oleva ajoneuvon rekisteröintitodistus sekä vuokrasopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös sekä työsopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös, jos kuljettaja ei ole ajoneuvon varsinainen vuokraaja.

---

97 §

*Laivaväen pätevyksiä koskevat määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

---

2) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

---

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

---

Luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta tuomitaan sakkoon myös tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa luvanvaraista tavaroiden kuljettamista tiellä ilman EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta.

262 a §

*Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti*

---

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä tuomitaan myös tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kestoa.

268 §

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset*

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

- 1) EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklan 6 kohdassa tai 5 artiklassa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa;
  - 2) 17 §:n 3 momentissa;
  - 3) 39 §:ssä; tai
  - 4) 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.
- 

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Sen 17 §:n 3 momentti, 262 a §:n 2 momentti sekä 268 §:n 1 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 6 päivänä elokuuta 2023.

---

## 5.

### **Laki**

#### **matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

##### 1 §

Tällä lailla kumotaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 9 - 11 §, 12 §:n 2 momentti, 13 ja 14 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 – 9 kohta, 22 ja 23 § sekä 24 §:n 4 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 12 §:n 2 momentti, 15 §:n 1 momentti ja 18 §:n 1 momentin 5 – 9 kohta laissa 171/2019, 10, 13, 14 ja 22 § laissa 988/2018 sekä 24 §:n 4 momentti laissa 1536/2019.

##### 2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

## **Laki**

### **merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*lisätään* merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 669/2021, uusi 6 momentti seuraavasti:

9 luku

#### **Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**

1 §

*Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet*

---

Sataman pitäjän on järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa on huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden käsittely satamassa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 10.11.2022

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

# 1.

## Laki

### aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 3, 64, 66, 67, 71 ja 73 §, sellaisina kuin ne ovat, 3 § osaksi laissa 783/2019 sekä 64, 66, 67, 71 ja 73 § laissa 946/2018, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

3 §

3 §

*Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset*

*Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset*

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen, huvialukseen eikä vuokraveneeseen.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella sekä ulkomaiseen alukseen Suomen vesialueella sen mukaan kuin jäljempänä säädetään.

Tätä lakia sovelletaan suomalaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kotimaanliikenteen liikennealueella I lakia sovelletaan kuitenkin vain sellaiseen kalastusalukseen, jonka pituus on vähintään 12 metriä. Lisäksi lakia sovelletaan kalastusalusten luokkaan III kuuluvaan ulkomaiseen kalastusalukseen, jota käytetään pyyntiin Suomen aluevesillä tai joka purkaa saaliinsa Suomen satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen, huvialukseen, vuokraveneeseen eikä sellaiseen ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaan lossiin, joka ei ole liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaisesti osa maantietä.

Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

*Voimassa oleva laki*

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

64 §

*Aluksenmittauksen suorittajat*

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa.

66 §

*Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen*

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenne- ja viestintävirastolta tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

67 §

*Aluksenmittaus ja mittakirja*

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mitaus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

71 §

*Ehdotus*

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.

64 §

*Aluksenmittauksen suorittajat*

Suomalaisen aluksen aluksenmittauksen suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto, *hyväksytyt luokituslaitos* tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämä aluksenmittaaja, joka ei toimi Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa.

66 §

*Aluksenmittauksen hakeminen ja järjestäminen*

Laivanisännän tai hänen edustajansa on haettava kirjallisesti aluksenmittausta Liikenne- ja viestintävirastolta, *hyväksytyltä luokituslaitokselta* tai nimetyltä aluksenmittaajalta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja aluksenmittauksen järjestämisestä.

67 §

*Aluksenmittaus ja mittakirja*

Alus, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on mitattava ennen sen asettamista liikenteseen suomalaisena aluksena. Laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä voidaan mitata myös alus, jonka pituus on alle 12 metriä.

Kun aluksen rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että aluksen yläkansi on paikoillaan, aluksenmittaajaa voidaan pyytää laatimaan kannenalaista tilaa koskeva väliaikainen mitaus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai *hyväksytyt luokituslaitos* antaa aluksenmittauksen perusteella alukselle aluksenmittausyleissopimuksen mukaisen mittakirjan.

71 §

*Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat*

*Suezin kanavan ja Panaman kanavan mittakirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenne- ja viestintävirastolta pyytää.

*Aluksenmittaus ja vetoisuuden määrittäminen* tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassaolevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi laivanisännän tai aluksen päällikön pyynnöstä antaa suomalaiselle alukselle englannin kielellä laaditun Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan. Tällainen mittakirja voidaan antaa myös Suomen satamassa olevalle ulkomaiselle alukselle, jos laivanisäntä tai aluksen päällikkö sitä Liikenne- ja viestintävirastolta pyytää.

*Suezin kanavan mittakirjan tai Panaman kanavan mittakirjan myöntäminen* tulee tehdä Suezin kanavan tai Panaman kanavan kulloinkin voimassaolevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

73 §

73 §

*Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset*

*Mittakirjan tietoihin vaikuttavat muutokset*

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Jos 1 momentissa tarkoitetut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

Jos aluksessa on mittakirjan saamisen jälkeen tapahtunut sen vetoisuuteen vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai aluksen päällikön on ilmoitettava siitä viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle *tai hyväksytylle luokituslaitokselle*. Aluksen vetoisuus on määritettävä uudelleen ja alukselle on annettava uusi, aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja aluksenmittausyleissopimuksessa määrättyä aikarajoitusta noudattaen.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös, kun aluksen lastitiloiksi merkitsemättömiä tiloja käytetään lastitiloina.

Jos 1 momentissa tarkoitetut muutokset todetaan ulkomaisessa aluksessa, jolla on aluksenmittausyleissopimuksen mukainen mittakirja, Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siitä aluksen lippuvaltion aluksenmittausviranomaisille.

Jos aluksen nimi tai kotipaikka muuttuu tai aluksen tiedoissa tapahtuu muita mittakirjan tietoihin vaikuttavia muutoksia, laivanisännän tai hänen edustajansa on viipymättä haettava kirjallisesti uutta mittakirjaa Liikenne- ja viestintävirastolta.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

. .



## 2.

### Laki

#### alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 e ja 23 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 11 e § sekä 23 §:n johdantokappale ja 4 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 11 e § laissa 1138/2010 sekä 23 §:n johdantokappale ja 4 kohta laissa 543/2004, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

11 e §

11 e §

*Poikkeukset*

*Poikkeukset*

PSC-direktiivin mukainen aluksen pakollinen tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos:

1) valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajan, aluksen tai sen laivaväen tai sataman turvallisuuden tai meriympäristön;

2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä; tai

3) alus käy ankkuripaikassa yöaikaan tai aluksen käynti *satamassa tai* ankkuripaikassa kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

PSC-direktiivin mukainen aluksen pakollinen tarkastus voidaan jättää suorittamatta, jos:

1) valvontaviranomainen katsoo, että tarkastus vaarantaisi tarkastajan, aluksen tai sen laivaväen tai sataman turvallisuuden tai meriympäristön;

2) alus käy satamassa yöaikaan muutoin kuin säännöllisessä liikenteessä; tai

3) alus käy ankkuripaikassa yöaikaan tai aluksen käynti ankkuripaikassa kestää niin lyhyen ajan, ettei tarkastusta voida tyydyttävällä tavalla suorittaa.

Valvontaviranomaisen on tehtävä merkintä tarkastustietokantaan, jos tarkastus jätetään suorittamatta.

23 §

23 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan PSC-direktiivin täytäntöön panemiseksi säätää:

Valtioneuvoston asetuksella voidaan PSC-direktiivin täytäntöön panemiseksi säätää:

4) laivaväen pätevyyden ja viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta ottaen huomioon merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/25/EY asiaa koskevat säännökset;

4) laivaväen pätevyyden ja viestintäkyvyn ja kielitaidon tarkastuksesta ottaen huomioon merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/993 asiaa koskevat säännökset;

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

. .

### 3.

## Laki

### laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 2 ja 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 3 kohta ja 13 §:n otsikko, sellaisina kuin ne ovat laissa 976/2018, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY;

3) *merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä* merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

13 §

13 §

*Miehitystodistuksessa määrätystä pätevydestä poikkeaminen*

*Kansi- ja konepäällystöltä vaadittavasta pätevydestä poikkeaminen*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

#### 4.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 §, 97 §:n 2 kohta ja 268 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 13 § laissa 371/2019, 97 §:n 2 kohta laissa 301/2018 ja 268 §:n 1 momentti laeissa 731/2018 ja 299/2021, sekä

lisätään 17 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, 262 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 2 momentti ja 262 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 2 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

13 §

13 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä*

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä*

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 8 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 8 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka määritellään riskiyritykseksi seuraavien asetusten perusteella:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täydentämisestä sellaisten unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokittelun osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY liitteen III muuttamisesta annettu komission asetukset (EU) 2016/403; sekä

2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY soveltamissääntöjen vahvistamisesta kuljetusyritysten riskiluokituksen yhteisen laskentakaavan osalta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/695.

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja*

*(poistetaan)*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kulu-  
neen vuoden aikana ole tuomittu uusista ri-  
koksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja  
rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle  
sen, mitä 8 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 mo-  
mentissa säädetään.*

17 §

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

*(uusi)*

*Tavaraliikenneluvan haltija saa käyttää toi-  
seen Euroopan unionin jäsenvaltioon rekiste-  
röityä vuokrattua moottorikäyttöistä ajoneu-  
voa tavaraliikenteessä kahden perättäisen  
kuukauden ajan kalenterivuodessa ilman ajo-  
neuvon rekisteröintiä Suomeen. Tavaraliiken-  
neluvan haltijan on ennen tällaisen ajoneuvon  
käyttämistä ilmoitettava Liikenne- ja viestin-  
tävirstolle ajoneuvon rekisteritunnus sekä  
vuokrasopimuksen kesto, jotka ehtojen täytyy-  
essä merkitään 216 §:ssä tarkoitettuun liiken-  
neasioiden rekisteriin. Vuokra-sopimuksen  
kesto saa olla enintään kaksi kuukautta. Täl-  
laisten vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärä  
saa olla enintään 25 prosenttia yrityksen lu-  
vanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekiste-  
röidystä moottorikäyttöisestä ajoneuvokan-  
nasta. Jos yrityksen moottorikäyttöinen ajo-  
neuvokanta koostuu kahdesta tai kolmesta  
ajoneuvosta, voi yritys käyttää yhtä tällaista  
vuokrattua ajoneuvoa. Tällaisessa vuokra-  
tussa ajoneuvossa on pidettävä mukana säh-  
köisessä tai paperimuodossa oleva ajoneuvon  
rekisteröintitodistus sekä vuokrasopimus tai  
sen oikeaksi todistettu jäljennös sekä kuljetta-  
jan työsopimus tai sen oikeaksi todistettu jäl-  
jennös, jos kuljettaja ei ole ajoneuvon varsi-  
nainen vuokraaja.*

97 §

97 §

*Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät*

*Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät*

*Tässä luvussa tarkoitetaan:*

*Tässä luvussa tarkoitetaan:*

*Voimassa oleva laki*

2) merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/106/EY;

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

*(uusi)*

262 a §

*Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti*

*(uusi)*

268 §

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset*

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

1) EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklan 6 kohdassa tai EU:n kansainvälistä

*Ehdotus*

2) merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusdirektiivillä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2022/993;

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

*Luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta tuomitaan sakkoon myös tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta harjoittaa luvanvaraista tavaroiden kuljettamista tiellä ilman EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistusta.*

262 a §

*Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti*

*Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä tuomitaan myös tavaraliikenneluvan haltija, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole ilmoittanut Liikenne- ja viestintävirastolle toisesta Euroopan unionin jäsenvaltiosta vuokratun moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteritunnusta ja vuokrasopimuksen kesto.*

268 §

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset*

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

1) EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklan 6 kohdassa tai 5 artiklassa tai EU:n

*Voimassa oleva laki*

linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa;

2) 39 §:ssä; tai

3) 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.

---

*Ehdotus*

kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa;

2) 17 §:n 3 momentissa;

3) 39 §:ssä; tai

4) 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

*Sen 17 §:n 3 momentti, 262 a §:n 2 momentti sekä 268 §:n 1 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 6 päivänä elokuuta 2023.*

## 5.

### Laki

#### matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

*(uusi)*

*Tällä lailla kumotaan matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009) 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 9 - 11 §, 12 §:n 2 momentti, 13 §, 14 §, 15 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 - 9 kohdat, 22 §, 23 §, 24 §:n 4 momentti sellaisina kuin niistä ovat 5 §:n 3 momentti, 6 §:n 3 momentti, 7 §:n 3 momentti, 12 §:n 2 momentti, 15 §:n b 1 momentti, 18 §:n 1 momentin 5 - 9 kohdat laissa (171/2019), 13 §, 14 § ja 22 § laissa 988/2018 sekä 24 §:n 4 momentti laissa (1536/2019).*

2 §

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

5 §

*Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen*

Yhtiön on huolehdittava siitä, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle sekä keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

*Yhtiö voi ilmoittaa tiedot 1 momentissa tarkoitettun keskitetyn palvelupisteen tai nimetyn viranomaisen sijaan yhtiön nimeämälle hen-*

5 §

*Henkilöiden lukumäärän laskeminen ja ilmoittaminen*

Yhtiön on huolehdittava siitä, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle sekä keskitettyyn palvelupisteeseen tai nimetylle viranomaiselle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ilmoitusten antamisesta ja ilmoitusten antamiseen käytettävistä järjestelmistä.

*(kumotaan 3 momentti)*



*kilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.*

6 §

*Henkilötietojen ilmoittaminen*

Jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 20 meripeninkulmaa satamasta, yhtiön on 5 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi huolehdittava siitä, että aluksella olevien henkilöiden sukunimi, etunimi, sukupuoli, kansalaisuus ja syntymäaika kirjataan.

Yhtiön on huolehdittava siitä, että henkilötiedot kerätään ennen aluksen lähtöä satamasta ja ilmoitetaan viimeistään 15 minuutin kuluttua lähdöstä keskitettyyn palvelupisteseen.

*Yhtiö voi toimittaa henkilötiedot 2 momentissa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.*

Jos matkustaja-alus liikennöi kahden sataman välisillä matkoilla tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa Suomen D-alueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

7 §

*Eriyisten tietojen ilmoittaminen*

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä kirjattava myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, sekä matkustajan tai hänen huoltajansa halutessa puhelinnumero hätätilanteita varten.

6 §

*Henkilötietojen ilmoittaminen*

Jos matkustaja-aluksen matkan pituus on yli 20 meripeninkulmaa satamasta, yhtiön on 5 §:n 1 momentissa säädetyn lisäksi huolehdittava siitä, että aluksella olevien henkilöiden sukunimi, etunimi, sukupuoli, kansalaisuus ja syntymäaika kirjataan.

Yhtiön on huolehdittava siitä, että henkilötiedot kerätään ennen aluksen lähtöä satamasta ja ilmoitetaan viimeistään 15 minuutin kuluttua lähdöstä keskitettyyn palvelupisteseen.

*(kumotaan 3 momentti)*

Jos matkustaja-alus liikennöi kahden sataman välisillä matkoilla tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa Suomen D-alueella, se on kuitenkin vapautettu 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta kirjaamis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisesta.

7 §

*Eriyisten tietojen ilmoittaminen*

Kansainvälisellä matkalla tai, jos henkilötiedot on kirjattava 6 §:n mukaisesti, on matkustajan tai hänen huoltajansa pyynnöstä kirjattava myös sellainen vanhuuden, vammaisuuden tai muun syyn aiheuttama huolenpidon tai avun tarve, jolla on merkitystä pelastustoimenpiteiden kannalta, sekä matkustajan tai hänen huoltajansa halutessa puhelinnumero hätätilanteita varten.

*Voimassa oleva laki*

Yhtiön on varmistettava, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot kirjataan ja toimitetaan ennen aluksen lähtöä satamasta aluksen päällikölle ja keskitettyyn palvelupisteeseen.

*Yhtiö voi toimittaa tiedot 2 momentissa tarkoitettun keskitetyn palvelupisteen sijaan yhtiön nimeämälle henkilöluettelon pitäjälle tai henkilöluettelon pitäjän vastuulla olevaan yhtiön muuhun maissa olevaan vastaavaan järjestelmään.*

9 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän käyttötarkoitus*

Aluksen päällikön on ennen aluksen lähtöä satamasta varmistettava, ettei aluksella olevien henkilöiden lukumäärä ylitä määrää, jonka kuljettaminen on aluksella sallittua.

10 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon pitäjän nimeäminen*

Yhtiön, jonka matkustaja-alus on merkitty Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin, on perustettava henkilöluettelointijärjestelmä, jos yhtiön on 5 §:n mukaisesti laskettava ja ilmoitettava matkustaja-aluksella olevien henkilöiden lukumäärä tai 6 §:n mukaisesti kirjattava ja ilmoitettava aluksella olevien henkilöiden henkilötiedot. Samoilla tai samanlaisilla reiteillä ei saa käyttää eri järjestelmiä ilman erityistä syytä.

Yhtiön on haettava henkilöluettelointijärjestelmälleen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä ennen järjestelmän käyttöönottoa. Yhtiön on nimettävä henkilöluettelon pitäjä ja ilmoitettava tämän yhteystiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Yhtiön on annettava Liikenne- ja viestintävirastolle myös muut järjestelmän hyväksymistä varten tarvittavat tiedot ja selvitykset.

*Ehdotus*

Yhtiön on varmistettava, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot kirjataan ja toimitetaan ennen aluksen lähtöä satamasta aluksen päällikölle ja keskitettyyn palvelupisteeseen.

*(kumotaan 3 momentti)*

9 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän käyttötarkoitus*

*(kumotaan)*

10 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän perustaminen ja hyväksyminen sekä henkilöluettelon pitäjän nimeäminen*

*(kumotaan)*

Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä järjestelmä, jos se täyttää tämän lain vaatimukset.

Jos henkilöluettelointijärjestelmään tehdään olennaisia muutoksia, yhtiön on haettava muutoksille Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

11 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän tietosisältö*

Yhtiö ja henkilöluettelon pitäjä saa henkilöluettelointijärjestelmää varten kerätä ja tallentaa:

- 1) 5 §:ssä tarkoitetun henkilöiden lukumäärän;
- 2) 6 §:ssä tarkoitetut henkilötiedot;
- 3) 7 §:ssä tarkoitetut matkustajaa koskevat erityiset tiedot;
- 4) yksilöidyt tiedot aluksesta, sen lähtö- ja tuloajoista ja reiteistä.

12 §

*Tietojen kerääminen*

Yhtiön on suunniteltava ja toteutettava tässä laissa tarkoitettujen tietojen kerääminen ja ilmoittaminen siten, että:

- 1) alukseen tulevia tai sieltä poistuvia matkustajia ei viivytetä aiheettomasti;
- 2) tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.

*Yhtiön on toteutettava henkilöluettelointijärjestelmänsä siten, että:*

- 1) järjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa;
- 2) järjestelmään tallennetut tiedot ovat tarvittaessa vaivattomasti Rajavartiolaitoksen, Liikenne- ja viestintäviraston, Hätäkeskuslaitoksen, poliisin, Tullin, Onnettomuus-tutkintakeskuksen sekä pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettujen pelastusviran-omaisten ja pelastuslaitoksen saatavilla;
- 3) järjestelmä toimii joustavasti;

11 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän tietosisältö*

*(kumotaan)*

12 §

*Tietojen kerääminen*

Yhtiön on suunniteltava ja toteutettava tässä laissa tarkoitettujen tietojen kerääminen ja ilmoittaminen siten, että:

- 1) alukseen tulevia tai sieltä poistuvia matkustajia ei viivytetä aiheettomasti;
- 2) tiedonkeruun toistamista vältetään samoilla tai samankaltaisilla reiteillä.

*(kumotaan 2 momentti)*

4) järjestelmään tallennetut tiedot suojataan tarpeellisilla teknisillä ja organisatorisilla toimenpiteillä, jotta ne eivät tuhoutuisi tai häviäisi vahingossa tai niitä ei vahingossa tai laittomasti hävitettäisi, muutettaisi, luovutettaisi, paljastettaisi, siirrettäisi tai annettaisi käyttöön ilman lupaa, taikka muutoin käsitettäisi laittomasti.

13 §

*Yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä*

Yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä vastaa 5–7 §:ssä tarkoitettujen tietojen säilyttämisestä ja tallentamisesta henkilöluetteloitijärjestelmään sekä tietojen lähettämisestä 12 §:n 2 kohdassa tarkoitetuille etsintä- tai pelastustoimintaan osallistuville viranomaisille tiedoksi hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen.

Jos yhtiö nimeää uuden henkilöluettelon pitäjän tai henkilöluettelon pitäjän yhteystiedot muuttuvat, yhtiön on ilmoitettava muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava, kuka yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä on ja tämän yhteystiedot sekä näissä tiedoissa tapahtuneet muutokset meripelastuskeskukselle ja Häätäkeskuslaitokselle, joilta 12 §:n 2 kohdassa tarkoitettut viranomaiset voivat tarvittaessa saada nämä tiedot.

14 §

*Tietojen luovuttaminen*

Yhtiö ja yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä saa luovuttaa henkilöluetteloihin ja henkilöluetteloitijärjestelmään tallennetut tiedot etsintä- tai pelastustoimintaa sekä onnettomuuden jälkiselvittelyjä varten ainoastaan Rajavartiolaitokselle, Liikenne- ja viestintävirastolle, Häätäkeskuslaitokselle, poliisille, Tullille, Onnettomuustutkintakeskukselle sekä pelastuslaissa tarkoitetuille pelastusviranomaisille ja pelastuslaitokselle.

Tiedot voidaan luovuttaa myös rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

13 §

*Yhtiön nimeämä henkilöluettelon pitäjä*

*(kumotaan)*

14 §

*Tietojen luovuttaminen*

*(kumotaan)*

Viranomaisen oikeudesta saada tässä laissa tarkoitettuja tietoja muuhun kuin 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen säädetään erikseen.

15 §

*Henkilötietojen säilyttämisaika*

*Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, yhtiön on huolehdittava siitä, että ne hävitetään yhtiön henkilöluettelointijärjestelmästä aikaisintaan 24 tunnin kuluttua ja viimeistään 72 tunnin kuluttua aluksen saapumisesta määräsatamaan.*

Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä, kun aluksen matka on päätynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluttua aluksen lähdöstä.

18 §

*Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

- 1) laiminlyö 5 §:ssä säädetyn laskemis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 2) laiminlyö 6 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 3) laiminlyö 7 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 4) laiminlyö 8 §:ssä säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,
- 5) laiminlyö 10 §:ssä säädetyn perustamis-, nimeämis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 6) kerää ja tallentaa tietoja henkilöluettelointijärjestelmää varten 11 §:ssä säädetyn vastaisesti,

15 §

*Henkilötietojen säilyttämisaika*

*(kumotaan 1 momentti)*

Jollei 6 tai 7 §:n nojalla kerättyjä henkilötietoja tarvita etsintä- tai pelastustoimintaa tai onnettomuuden selvittämistä tai tutkintaa varten, Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava siitä, että henkilötiedot hävitetään keskitetystä palvelupisteestä, kun aluksen matka on päätynyt turvallisesti, mutta viimeistään 60 päivän kuluttua aluksen lähdöstä.

18 §

*Henkilöluettelorikkomus matkustaja-aluksella*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

- 1) laiminlyö 5 §:ssä säädetyn laskemis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 2) laiminlyö 6 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 3) laiminlyö 7 §:ssä säädetyn kirjaamis- tai ilmoittamisvelvollisuuden,
- 4) laiminlyö 8 §:ssä säädetyn huolehtimisvelvollisuuden,

*(kumotaan 1 momentin 5 – 9 kohdat)*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

7) laiminlyö 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyn säilyttämisen-, tallentamisen- tai lähettämisen velvollisuuden taikka ilmoittamisvelvollisuuden,

8) luovuttaa tietoa 14 §:ssä säädetyn luovuttamisoikeuden vastaisesti tai

9) laiminlyö 15 §:n 1 momentissa säädetyn hävittämisen velvollisuuden,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa tai yhtä ankaraa rangaistusta, henkilöluettelorikkomuksesta matkustaja-aluksella sakkoon.

Sitä, joka rikkoo 17 §:n nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

22 §

*Määräykset suojaisista merialueista ja niiden rajoista*

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 3 §:n 11 kohdassa tarkoitettuista suojaisista merialueista ja niiden rajoista.

23 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävä maksu*

Henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään.

24 §

*Muutoksenhaku*

Muuhun kuin 17 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Sitä, joka rikkoo 17 §:n nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, ei voida tuomita rangaistukseen samasta teosta.

22 §

*Määräykset suojaisista merialueista ja niiden rajoista*

*(kumotaan)*

23 §

*Henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävä maksu*

*(kumotaan)*

24 §

*Muutoksenhaku*

Muuhun kuin 17 §:n nojalla tehtyyn päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Muutoksenhausta Liikenne- ja viestintäviraston henkilöluettelointijärjestelmän hyväksymisestä perittävään maksuun säädetään valtion maksuperustelaisissa.*

*(kumotaan 4 momentti)*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta  
20 .*

## 6.

### Laki

#### merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 luvun 1 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 669/2021, uusi 6 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

9 luku

9 luku

**Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**

**Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa**

1 §

1 §

*Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

*Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa*

---

*Sataman pitäjän on järjestettävä sataman henkilöstölle tarvittava koulutus näiden tehtävien kannalta olennaisten ja ajantasaisten tietojen saamiseksi ja ylläpitämiseksi. Koulutuksessa on huomioitava erityisesti mahdollinen vaarallisten aineiden käsittely satamassa.*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*