

28.11.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 84/2023 vp: Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenne- ja viestintävaliokunnalle annettuihin asiantuntijalausuntoihin

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi alusliikennepalvelulain, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta (HE 84/2023 vp).

Valiokunnalle annettiin 13 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi oikeusministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Oikeusrekisterikeskus, Opetushallitus, Rajavartiolaitos, Tulli, Meriliikenneohjaajat ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Satamat ry, Suomen Varustamot ry ja Suomen Vesitiet ry.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Opetushallituksen lausunnon mukaan on epäselvää, miten alusliikennepalveluhenkilöstön koulutus liittyy laissa ammatillisesta koulutuksesta määriteltymiin oppilaitoksiin. Lausunnossa mainitaan, että esityksen 14 §:ssä tarkoitetun ”oppilaitoksen” kerrotaan tarkoittavan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) mukaisia oppilaitoksia. Lausunnon mukaan oppilaitosten oikeus koulutuksen järjestämiseen perustuu tutkintorakenneasetuksen (680/2017) sisältämiin tutkintoihin, mutta kyseinen koulutus ei sisälly näihin tutkintoihin. Hallituksen esityksestä ei ilmene, miten kyseessä olevan koulutuksen rahoitus on tarkoitus järjestää.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että VTS-palveluntarjoaja, käytännössä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy (jatkossa Fintraffic) palkkaa vähintään vahtiperämiehen koulutuksen suorittaneita henkilöitä hoitamaan alusliikennepalvelua VTS-keskuksissa. Vahtiperämiehen koulutus sisältyy merenkulkualan perustutkintoon, joka on tutkintorakenneasetuksen (680/2017) sisältämä tutkinto. Fintraffic lähettää ja kustantaa rekrytoimansa henkilöt alusliikenneohjaajan peruskoulutukseen ja myöhemmin tarvittaessa alusliikennepalvelun esihenkilön peruskoulutukseen, joita voidaan toteuttaa ammattikorkeakoulussa tai ammatillisessa oppilaitoksessa. Näin ollen, esimerkiksi alusliikenneohjaajan peruskoulutus voitaisiin katsoa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 8 §:n 1 kohdassa tarkoitetuksi ammatillista osaamista syventäväksi tai täydentäväksi koulutukseksi, jonka tavoitteena ei ole tutkinnon tai sen osan suorittaminen. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Meriliikenneohjaajat ry katsoo, että riittävä aiempi kokemus kansipäällystyössä työskentelystä on oleellista alusliikenneohjaajan hyvälle ammattiosaamiselle ja työssä menestymiselle. Aikaisempi

työkokemus huomioidaan lakiesityksen 13 §:ssä, jossa säädetään alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksesta. Vaikka hallituksen esitys tuokin tässä asiassa nykytilaan parannuksen, yhdistys katsoo, että esityksessä kesällä 2022 lausunnoilla olleessa versiossa ollut vaatimus vähintään yliperämiehenkirjasta (pl. terveydentilaa koskevat vaatimukset) oli nyt esitettyä parempi ja perusteltu. Käytännössä yliperämiehenkirja tarkoittaisi merikapteenin koulutusta ja vähintään 12 kuukauden meripalvelua kansipääällystössä verrattunaesityksen vahtiperämiehen koulutukseen ja 6 kuukauden meripalveluun kansipääällystössä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy näkemykseen, että riittävä aiempi kokemus kansipääällystössä työskentelystä on oleellista alusliikenneohjaajan hyvän ammattiosaamisen ja työssä menestymisen kannalta. Valmistelun aikana asiaa on arvioitu ja päädytty lopputulokseen, jonka perusteella riittävä kokemus voidaan saavuttaa ehdotetuilla vaatimuksilla. Arvioinnissa on huomioitu esimerkiksi merenkulkualalla yleisesti vallitseva tilanne, jossa pätevien merenkulkijoiden määrä ja alan koulutusmäärät ovat laskusuunnassa. Tämän perusteella alusliikenneohjaajien pätevyysvaatimusten nostamisella tavoiteltu merenkulun turvallisuustason varmistaminen voidaan saavuttaa edellyttämällä alusliikenneohjaajalta myönnetyn vahtiperämiehenkirjan lisäksi kuuden kuukauden meripalvelukokemusta kansipääällystössä. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Suomen Vesitiet ry on kannattanut alusliikennepalveluhenkilöstön peruskoulutustason nostamista. Suomen Vesitiet ry pitää kokemustason nostamista erityisen tärkeänä ja ehdottaa, että alusliikenneohjaajien pätevyysvaatimuksia tarkasteltaisiin esimerkiksi viiden vuoden välein vastaavasti kuten esimerkiksi koulutusohjelman hyväksyntä on voimassa enintään viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että alusliikenneohjaajien koulutustasoa koskevan vähimmäisvaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että alusliikenneohjaajilla on riittävästi merenkulkuosaamista ja -kokemusta. Kyse on siten vähimmäisvaatimuksesta, joka lainsäädännössä asetetaan. Lainsäädännössä asetetaan myös vähimmäisvaatimukset alusliikenneohjaajien koulutusohjelmiin. Koulutusohjelmien sisältöä koskeva hyväksyntä on voimassa kerrallaan enintään viisi vuotta. Lainsäädännössä asetettuja vähimmäisvaatimuksia koskevaa, esimerkiksi viiden vuoden välein tapahtuvaa, tarkasteluvelvoitetta ei nähdä perustelluksi asettaa. Lainsäädännön toimivuuden, ajantasaisuuden ja toimeenpanon seuranta kuuluvat ministeriöiden perustehtäviin. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Rajavartiolaitos piti lausunnossaan tärkeänä, että alusliikennepalvelulain ehdotetun 22 c §:n nojalla kerätyt tilastot vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävistä lasteista ovat toimitettavissa Rajavartiolaitokselle suoraan teknisen käyttöyhteyden avulla EMSW-järjestelmästä, kuten hallituksen esityksen lausuntopalautteessa on mainittu. Rajavartiolaitoksen esikunta piti tärkeänä tämän toteutumista ja ehdotti asiasta lyhyttä mainintaa annettavaan valiokuntamietintöön.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että alusliikennepalvelulain 22 c §:n nojalla kansalliseen merenkulun tiedonhallintajärjestelmään tallennetaan vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävät erityiset tiedot. Rajavartiolaitoksella on tiedonsaantioikeus kerättäviin tietoihin pelastuslain (379/2011) tehtäviensä nojalla. Erilliselle sääntelylle tietojen toimittamisesta ei ole ministeriön näkemyksen tarvetta, vaan Rajavartiolaitoksella on viranomaisena käyttöoikeus 22 c §:n nojalla kerättäviin tietoihin kansallisessa merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui, ettei sillä ole itse hallituksen esitykseen kommentoitavaa, mutta pitävänsä tärkeänä, että tuleva EMSW-tietojärjestelmä toimii vähintään yhtä hyvin ja välittää vähintään yhtä paljon tietoa kuin nykyinen korvattava PortNet-järjestelmä. SKAL ry:n mukaan kaikki, millä voidaan parantaa lastiyksiköiden saapumistietoja maakuljetusten kannalta, on kannatettavaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa EMSW-asetuksen tavoitteena olevan helpottaa tiedonsiirtoa. EMSW-datajoukko määrittelee tiedot, mitkä kerätään aluksen saapuessa Euroopan unionin jäsenvaltion satamaan. EMSW-asetus määrittelee, että merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden pitää voida vaihtaa tarpeellisia tietoja vastaavien muita liikennemuotoja varten luotujen puitteiden kanssa. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Oikeusministeriö katsoo, että 1. lakiehdotuksen 29 §:n 1 momentin 1 kohdan osalta olisi laillisuusperiaatteen kannalta perusteltua tarkentaa sääntelyä (vrt. voimassa olevan lain vastaava säännös, jossa viitataan lain 8 §:ään).

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen lakiehdotusta voidaan muuttaa oikeusministeriön ehdottamalla tavalla siten, että 1. lakiehdotuksen 29 §:n 1 momentin 1 kohtaan lisätään viittaus lain 8 §:n mukaiseen perustamispäätökseen.

Oikeusministeriö katsoo, että 1. lakiehdotuksen 29 a §:n osalta, joka koskee liikennevirhemaksun täytäntöönpanoa, oikeusministeriö katsoo, että sääntelyksi riittäisi seuraava: *Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).* Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen lakiehdotusta voidaan muuttaa oikeusministeriön ehdottamalla tavalla.

Oikeusministeriö toteaa teknisenä huomiona, että 1. lakiehdotuksen 31 §:ssä säännös "Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa." olisi luontevampaa olla 3 momentin alun sijasta 2 momentin lopussa. Oikaisuvaatimusta koskevat 1 ja 2 momentti voitaisiin myös yhdistää. Lisäksi 1 momentin säännöstä "Edellä 29 §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää..." voisi muuttaa 2 momentin ilmaisun kanssa yhteneväisemmäksi: "Edellä 29 §:ssä tarkoitettuun Tullin tekemään..."

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen lakiehdotusta voidaan muuttaa oikeusministeriön ehdottamalla tavalla.

Tulli ehdottaa, että Tullin perintätoiminto perii myös alusliikennepalvelulain nojalla määrätty virhemaksut sen sijaan, että niiden täytäntöönpano siirrettäisiin esityksessä ehdotetulla tavalla Oikeusrekisterikeskuksen perittäväksi. Koska tullilain 75.2 §:n mukaan Tulli perii kantamansa virhemaksut ja seuraamusmaksut, on selvää, ettei alusliikennepalvelulakiin ole hallinnollisesti perusteltua säätää tästä poikkeavaa prosessia. Esimerkkinä muusta Tullin kantaman virhemaksun täytäntöönpanosta mainitaan Euroopan unioniin saapuvien tai sieltä poistuvien käteisvarojen valvonnasta annetun lain (432/2021) 13 §, jonka täytäntöönpanosta ja perinnästä säädetään seuraavasti: "Virhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle ja se on täytäntöönpanokelpoinen, kun päätös siitä on tullut lainvoimaiseksi. Virhemaksun perintään sovelletaan, mitä tullilaissa tullivelan perinnästä säädetään." Näin ollen Tulli ehdottaa, että alusliikennepalvelulain pykälän voisi muotoilla esimerkiksi seuraavasti: "Virhemaksun perintään ja täytäntöönpanoon sovelletaan mitä tullilaissa (304/2016) tullivelan perinnästä säädetään."

Lisäksi Tullin mukaan olisi harkittava, halutaanko virhemaksulle suora täytäntöönpanokelpoisuus suoraan lain nojalla, vai tulisiko säätää vastaavasti kuin Euroopan unioniin saapuvien tai sieltä poistuvien käteisvarojen valvonnasta annetun lain 13 §:ssä, että virhemaksu on täytäntöönpanokelpoinen, kun päätös siitä on tullut lainvoimaiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ehdotettu liikennevirhemaksu on rangaistusluonteinen seuraamusmaksu. Pääsääntönä on nykyisin se, että tällaiset seuraamusmaksut pannaan täytäntöön sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaisesti ja Oikeusrekisterikeskus huolehtii täytäntöönpanosta. LVM:n käsityksen mukaan ehdotettuun maksuun ei liity sellaisia erityispiirteitä, että pääsäännöstä olisi perusteltua poiketa. LVM huomauttaa, että myös esimerkiksi tieliikennelain (729/2018), ajoneuvolain (82/2021), vesiliikennelain (782/2019) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2013) mukaiset liikennevirhemaksut, joita myös Tulli määrää, pannaan täytäntöön sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaisesti. Näistä syistä LVM katsoo, ettei ehdotusta ole perusteltua muuttaa.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että hallituksen esitys eduskunnalle laiksi verkon välityspalvelujen valvonnasta ja eräiksi muiksi laeiksi (HE 70/2023 vp) menisi eduskunnan hyväksyntään ja vahvistettaisiin ennen tässä lausunnossa käsiteltävää hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi alusliikennepalvelulain, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta (HE 84/2023 vp), koska molemmissa esityksissä ehdotetaan muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annettua lakia.

Suvi Kankare
Hallitussihteeri

LIITE1. Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
29 § <i>Liikennevirhemaksu</i> Tulli voi määrätä liikennevirhemaksun sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta: 1) rikkoo perustamispäätöstä; 2) rikkoo 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa; 3) rikkoo 17 a §:n nojalla annettua kieltoa; 4) rikkoo 21 §:n 1 momentin säännöksiä alusliikennepalveluun osallistumisesta; 5) laiminlyö 22 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden; 6) laiminlyö 22 a §:n 1 momentissa säädetyn aluksen saapumisilmoituksen tekemisen; 7) laiminlyö 22 b §:n 1 momentissa säädetyn aluksen lähtöilmoituksen tekemisen; 8) laiminlyö 22 c §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen; 9) laiminlyö 22 d §:n 4 momentissa säädetyn tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen, 10) laiminlyö 22 e §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn laivaajan ilmoitusvelvollisuuden; 11) laiminlyö 22 h §:n 1 momentissa säädetyn aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ilmoittamisen; taikka 12) laiminlyö 23 §:n 1 momentissa säädetyn merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen. Liikennevirhemaksun suuruus on vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Liikennevirhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.	29 § <i>Liikennevirhemaksu</i> Tulli voi määrätä liikennevirhemaksun sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta: 1) rikkoo 8 §:ssä tarkoitettua perustamispäätöstä; 2) rikkoo 17 §:n 1 tai 3 momentin nojalla annettua määräystä alusliikenteen tilapäisestä ohjaamisesta erityistilanteessa; 3) rikkoo 17 a §:n nojalla annettua kieltoa; 4) rikkoo 21 §:n 1 momentin säännöksiä alusliikennepalveluun osallistumisesta; 5) laiminlyö 22 §:n 2 tai 3 momentissa säädetyn aluksen päällikön ilmoitusvelvollisuuden; 6) laiminlyö 22 a §:n 1 momentissa säädetyn aluksen saapumisilmoituksen tekemisen; 7) laiminlyö 22 b §:n 1 momentissa säädetyn aluksen lähtöilmoituksen tekemisen; 8) laiminlyö 22 c §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn vaarallista ja ympäristöä pilaavaa ainetta sisältävästä lastista tehtävien saapumis- tai lähtöilmoitusten tekemisen; 9) laiminlyö 22 d §:n 4 momentissa säädetyn tilastointia koskevien tietojen ilmoittamisen, 10) laiminlyö 22 e §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn laivaajan ilmoitusvelvollisuuden; 11) laiminlyö 22 h §:n 1 momentissa säädetyn aluksen poikkeavasta väyläkäytöstä ilmoittamisen; taikka 12) laiminlyö 23 §:n 1 momentissa säädetyn merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisen. Liikennevirhemaksun suuruus on vähintään 50 ja enintään 3 500 euroa. Liikennevirhemaksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Liikennevirhemaksun määrää arvioitaessa otetaan huomioon menettelyn moitittavuus ja toistuvuus. Maksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aihetta.
29 a § <i>Liikennevirhemaksun täytäntöönpano</i> Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus. Tullin ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla maksu on poistettu. Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).	29 a § <i>Liikennevirhemaksun täytäntöönpano</i> Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.
31 § <i>Muutoksenhaku</i> Edellä 29 §:ssä tarkoitettua Tullin tekemää liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua.	31 § <i>Muutoksenhaku</i> Edellä 29 §:ssä tarkoitettuun Tullin tekemään liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Muuhun tässä laissa tarkoitettuun päätökseen kuin 15 b §:ssä tarkoitettuun alusliikenneohjaajan

Muuhun tässä laissa tarkoitettuun päätökseen kuin 15 b §:ssä tarkoitettuun alusliikenneohjaajan pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Edellä 29 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.	pätevyystodistuksen peruuttamista koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Edellä 29 §:ssä tarkoitettua liikennevirhemaksua koskevaa päätöstä lukuun ottamatta tämän lain nojalla annettu päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.
---	---