

HE 237/2021 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Esityksen tavoitteena on erityisesti lossiliikenteen turvallisuuden parantaminen mahdollistamalla lossin fyysisen ohjauksoyden korvaavien virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 28.2.2022.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.1.1 Maantielauttaliikenne ja sen ohjaus	3
2.1.2 Lossia ja ohjauksoyttä koskeva lainsäädäntö	5
2.1.3 Perinteinen ohjauksoyysi	5
2.1.4 Perinteisen ohjauksoyden korvaava järjestelmä.....	6
2.2 Nykytilan arviointi	7
3 Tavoitteet.....	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	9
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	9
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	10
4.2.3 Ympäristövaikutukset	10
4.2.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	10
5 Lausuntopalaute.....	11
6 Lakia alemman asteinen sääntely	12
7 Voimaantulo	12
8 Toimeenpano ja seuranta	13
9 Suhde perustuslakiin ja säätämijärjestys	13
LAKIEHDOTUS	15
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta.....	15
LIITE	17
RINNAKKAISTEKSTI.....	17
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta.....	17

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:ää, jossa säädetään maantielautoista. Maantielauttaliikenteessä käytetään ohjausköyden varassa operoitavia losseja sekä vapaasti ohjattavia lautta-aluksia. Losseilla olisi nykyisin teknisesti mahdollista käyttää perinteisen fyysisen ohjausköyden sijasta virtuaalista ohjausköyttä (*virtuaalivaijeri*), joka tarjoaa lossin kuljettajalle saman visuaalisen navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan Suomen infraverkon maalla, merellä, sisävesillä ja lentoliikenteessä tulee rakentua ja tukea tasapainoisesti koko maan huoltovarmaa, kilpailu- ja uudistumiskykyistä, resurssiviisasta ja kokonaisvaltaisesti kestävää kehitystä. Väyläverkon kokonaiskehittäminen linjataan osana 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 (*Liikenne 12 -suunnitelma*) mukaan valtio kehittää maantielauttaliikennekaluston taloudellista tehokkuutta ja päästöjen vähentämistä sekä arvioi ja toteuttaa tekniikan kehittymisestä johtuvia lainsäädännön muutoksia.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Hallituksen esitystä koskeva luonnos oli lausuntokierroksella 27.10.–24.11.2021.

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepääätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM069:00/2021>).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Maantielauttaliikenne ja sen ohjaus

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (*LjMTL*) 6 §:n 1 momentin mukaan maantien kuuluu myös lautta väylä ja laituri. Maantielautta voi olla lossi tai lautta-alus. Suomen maantieverkolla on yhteensä 40 lossi- ja lautta-aluspaikkaa, joista suurin osa sijaitsee Varsinais-Suomen saaristossa ja Itä-Suomen järviolueilla. Näistä lossipaikkoja on yhteensä 33 ja lautta-aluspaikkoja 7.

Lautta-aluksia operoidaan ilman ohjausköyttä, ja niillä voidaan liikennöidä useamman lauttasataman väliä. Lossin liikennöinnissä ohjausköysi puolestaan sitoo lossin yhteen lauttapaikkaan ja -väylään. Lautta-aluksiin verrattuna lossit ovat lisäksi pääsääntöisesti pienempiä ja konetehtaan vähäisempiä. Lossiväylät ovat selkeitä ja suoraviivaisia verrattuna lautta-alusten käyttämiin väyliin, jotka käsittävät osittain myös yleisiä meriväyliä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan Väylävirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

HE 237/2021 vp

Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Väylävirasto myös ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Maantielauttaliikenteen järjestäminen on valtakunnallisesti keskitetty Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (jäljempänä *ELY-keskus*) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (1373/2018) 5 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaisesti.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki ohjaa maanteiden kunnossapitoa ja kehittämistä sekä käytettävien määrärahojen käyttöä. Tämän lisäksi liikenneverkon kehittämistä ja kunnossapitoa ohjaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (*Liikenne 12 -suunnitelma*). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuosille 2021–2032. Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman ja antanut sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021 (VNS 2/2021 vp). Eduskunta on antanut kannanottonsa selonteosta 1.7.2021 (EK 23/2021vp).

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Valtio jatkaa maantielauttaliikennekaluston taloudellisen tehokkuuden kehittämistä, työmatkaliikenteen ja saavutettavuuden lisäämistä sekä päästöjen vähentämistä nykyisen hankintastrategian mukaisesti huomioiden lauttareittien erityispiirteet. Lauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan valtio myös arvioi ja tarvittaessa toteuttaa mahdollisia hankintastrategiasta ja tekniikan kehittymisestä johtuvia lainsäädännön muutostarpeita maantielauttaliikenteeseen liittyen. Maantielautojen kehittämisessä huomioidaan elinkeinoelämän, esimerkiksi matkailun kehittämisen, tarpeet.

Liikenneverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta tullaan linjaamaan myös osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikenneverkon strategisen tilannekuvan pohjalta valtakunnallisesti yhtenäisin kriteerein Väylävirastossa laadittavissa investointiohjelmassa sekä perussuunnitelmassa. Maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta huolehditaan osana perusväylänpitoa. Perusväylänpidon perussuunnitelma toimii pohjana perusväylänpidon rahoituksen kohdentamiselle hallinnonalalla. Maantielauttaliikenteen ohjelmointi on osa perussuunnitelmaa.

Varsinais-Suomen ELY-keskus on laatinut ja Väylävirasto hyväksynyt lauttaliikenteen hankintastrategian. Hankintastrategian tavoitteena on laaja lauttakaluston uudistus, jolla vaikutetaan energia- ja kustannustehokkuuteen sekä päästöihin. Samalla poistetaan kantavuusrajoitukset ja muut tekniset puutteet tarvittavassa laajuudessa. Strategiassa tavoitellaan vuositasolla hiilijalanjaljen pienentämistä 80 % ja kulutetun energian määrän vähentämistä 60 % vuoteen 2030 mennessä. Vertailutasona on vuosien 2010–2015 keskiarvot. Tavoitteisiin pääsy edellyttää perinteisistä ratkaisuista poikkeamista, uudelleen ajattelua ja innovaatioita. Kokonaistavoitteessa onnistumiseen vaaditaan kaikkien energiaa säästävien keinojen ja ratkaisuiden hyödyntämistä. Strategian mukaisesti lauttaliikenne hankitaan maantieteellisesti jaoteltuina neljänä 20 vuoden kokonaispalvelusopimuksena. Varsinais-Suomen ELY-keskus kilpailuttaa hankinnat vuosina 2021 (Järvi-Suomi lossit), 2023 (Meri-Suomi lossit), 2025 (Lautta-alukset) ja 2027 (maantieteellisesti hajanaiset lauttapaikat 10 kpl). Järvi-Suomen lossiliikenteen (12 lossipaikkaa) 20 vuoden palvelusopimuksen kilpailu on käynnissä ja tarjousten määräaika on 30.9.2022. Sopimuksen solmimisesta palvelun tuotannon alkuun on varattu aikaa noin 2,5 vuotta.

2.1.2 Lossia ja ohjausköyttä koskeva lainsäädäntö

Maantielautoista säädetään LjMTL:n 6 §:ssä. Maantielautta voi olla lossi tai lautta-alus. Lautta-aluksella tarkoitetaan pykälän 1 momentin mukaan vapaasti ohjaittavaa lauttaa, ja siihen sovelletaan, mitä alusturvallisuuslain 2 §:ssä tarkoitettusta ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään. Lossi on nykyisen lainsäädännön mukaan ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lautta.

LjMTL 6 §:n 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin muun ohella lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista (*maantielautta-asetus*) on annettu LjMTL:n ja jo kumotun tieliikennelain (267/1981) nojalla, ja asetusta on muutettu useita kertoja.

Maantielautta-asetuksen 6 §:ssä säädetään lossin kuljettamisesta ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta irrotettuna. Lainkohdan mukaan lossin saa yhteentörmäysvaaran uhatessa välittömästi vapauttaa ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta. Lainkohdan mukaan lossi voi tilapäisesti liikennöidä ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta irrotettuna: 1) jääolosuhteissa tarpeen mukaan; 2) 15 §:n 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettamista varten, milloin hidas vesikulkuneuvo tai uitto on sulkenut lauttaväylän; 3) ohjausköyden tai sitä vastaavan muun ohjauslaitteen vaihdon tai korjauksen ajan; 4) vaikeiden tuuli- tai virtausolosuhteiden takia; tai 5) milloin lossin ohjausköydestä aiheutuu vaaraa laivaliikenteelle tai lossin liikennöimiselle. Lista on tyhjenteävä.

2.1.3 Perinteinen ohjausköyysi

Lossi on määritelmänsä mukaisesti joko ohjausköyden ohjaama lautta tai ohjausköyttä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta. Lossikaluston koko on kasvanut vuosikymmenten kuluessa ja tulee kasvamaan kantavuudeltaan vähintään 90 tonnin kokoon tulevan vuosikymmenen loppuun mennessä kaikilla maanteiden lauttapaikoilla. Tämän seurauksena ohjausköyysi on vähitellen menettänyt merkityksensä alusta ohjaavana järjestelmänä. Lossikaluston kasvava koko on vähentänyt ohjausköyden kykyä estää lossien karkaamista lossiväylältä. Käytännön kokemusten mukaan ohjausköyysi ei estä nykyisten kantavuudeltaan 60 tonnia ylittävien lossien karkaamista lossiväylältä eikä siten enää ohjaa lauttaa lain määritelmän mukaisella tavalla.

Ohjausköyden funktiona on nykyisin toimia visuaalisena navigoinnin välineenä, eikä sillä enää ole lossia ohjaavaa vaikutusta. Se kertoo lossin kulman suhteessa lauttaväylään sekä sivuttaissiirtymän lauttaväylän keskilinjaan nähden. Köyden antama visuaalinen signaali on välttävällä tasolla liikenteen turvallisuuden varmistamisessa myös huonoissa näkyvyysolosuhteissa.

Talvikausina lossit liikennöivät jäätävien olosuhteiden ja jääolojen takia maantielautta-asetuksen 6 §:n nojalla ilman ohjausköyttä. Tällöin ohjausköydetön ajo kestää tyypillisesti noin 4–5 kuukautta riippuen lauttapaikan maantieteellisestä sijainnista. Ajo ilman ohjausköyttä pimeänä vuodenaikana ja huonoissa sääolosuhteissa muodostaa suuren riskin lauttaväylältä harhautumiselle. Esimerkiksi Palvan onnettomuudessa¹ vuonna 2018 lossin liikennöintiä oli haitannut heikko näkyvyys, jonka seurauksena lossi oli ajanut karille. Ohjausköyysi oli tapahtuman aikaan ollut poikkeuksellisesti ja tilapäisesti irrotettuna. Riski on verrattain pieni jäärännissä liikennöinnin osalta. Talvien muuttuminen aikaisempaa leudommiksi on kuitenkin lyhentänyt tai

¹ [Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostus M2018-05 Palvan lossin karilleajo Velkualla 28.12.2018.](#)

poistanut kokonaan jäärännissä tapahtuvan liikennöinnin kestoja suhteessa köydettyä ajon kokonaiskestoon talvikausina. Köydettyä ajoon siirrytään, kun olosuhteet muuttuvat jäätäväksi ja syntyy riski, että ohjausköysiin ja ohjausköyden rullastoihin alkaa kertyä jäätä.

Ohjausköyttä ei voida käyttää myöskään rantainfrastruktuurille tai lauttaväylälle tehtävien korjaustöiden aikana. Korjaustyöt voivat niiden laajuudesta riippuen kestää 3–6 kuukautta. Kulumisesta johtuen köysiä joudutaan vaihtamaan lauttapaikoilla 1–2 kertaa vuodessa. Ohjausköyden kestävyys vaikuttaa lauttaväylän syvyys sekä pohjan maaperä. Lauttapaikoilla, joissa köysi laskeutuu pohjaan, siihen kohdistuu sedimenttien, kivien ja lohcareiden hiova vaikutus, joka kuluttaa köyden poikki. Köyden lisäksi liikennöinnissä kuluu myös köyden ohjauksella, joka joudutaan vaihtamaan vähintään kerran vuodessa. Köyden koko painon kohdistuessa ohjauksellaan on sen kulumisen myös suurta. Köysirullasto sijaitsee lautan kyljellä välittömästi vesirajan yläpuolella. Sijaintinsa vuoksi niiden huolto- ja vaihtotyöt ovat työturvallisuuden kannalta riskialttiita töitä.

Ennakoimaton ohjausköyden katkeaminen kesken ajon voi aiheuttaa vaaraa lautan matkustajille sekä johtaa materiaali- ja henkilövahinkoihin. Ohjausköyden katketessa syystä tai toisesta kestää useita päiviä, joskus jopa viikkoja korvaavan köyden hankkimiseen, toimittamiseen ja asentamiseen. Väliaika liikennöidään aina ilman ohjausköyttä.

Ohjailuköydet voivat risteävän väylän ennakkomerkkejä lukuun ottamatta merkitsemättöminä aiheuttaa potentiaalista vaaraa myös risteävillä väylillä liikennöiville aluksille, etenkin purjeveneille.

2.1.4 Perinteisen ohjausköyden korvaava järjestelmä

Bergön lauttapaikalla on otettu käyttöön fyysisen ohjausköyden korvaava järjestelmä 1.10.2019 alkaen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnällä. Bergön lossin liikennöintiä ohjausköyteen kiinnitettyinä olivat haitanneet Bergön puoleisen pään pohjaolosuhteet. Ohjausköysi kulki pohjaan laskeutuessaan suuren louhikkoharjanteen poikki. Köyden toistuva takertuminen pohjassa oleviin lohcareisiin aiheutti sen katkeamista tai ohjausköyden rullaston repeämistä irti lossin kyljestä. Ohjausköyden kiinnitarttumista yritettiin estää peittämällä väyläalueen louhikkopohjaa teräsverkolla sekä raivaamalla ja räjäyttämällä kiviä sukeltajatyönä. Toimenpiteistä huolimatta ohjausköyden tarttuminen kiinni väyläalueen pohjaan jatkui. Ohjausköyden rullasto repeytyi viimeksi 27.6.2016, jonka jälkeen se myös irrotettiin lopullisesti. Tilanteessa pohjaan kiinni jäänyt köysi rikkoi lossin rullaston, joka aiheutti potentiaalisen vaaratilanteen metalliosien sinkoutuessa lossin kannelle.

Tapahtuman jälkeen palvelun tuottaja Suomen Lauttaliikenne Oy, palvelun tilaaja ELY-keskus ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto) alkoivat yhteistyössä selvittää mahdollisuutta korvata ohjausköysi muulla lain vaatimukset täyttävällä ratkaisulla. Osapuolten yhteistyössä todettiin, että laki mahdollistaa ohjausköyden lisäksi muun vastavan hyväksytyin laitteiston käytön.

Suomen Lauttaliikenne Oy kehitti sittemmin ohjausköyden korvaavan järjestelmän, niin sanotun virtuaalivaijerin. Järjestelmässä ei ole kyse automaattiohjauksesta, vaan ”virtuaalisesta väylästä / kaistavahdistista”. Kyseessä on teknisiltä ominaisuuksiltaan erillinen tietojärjestelmä, joka sisältää tarkan paikannuksen, komentosillalle tulevat avustavat laitteet ja kansiopastimet. Järjestelmä tarjoaa lossin kuljettajalle lisäinformaatiota lossin ohjaamiseen, mutta ei vaikuta suoraan lossin ohjaukseen tai muiden järjestelmien toimintaan. Se tarjoaa lossin kuljettajalle saman visuaalisen navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi. Virtuaalivaijeri voi olla käytössä ympäri vuoden myös jääolosuhteissa sekä ranta- ja väyläurakoiden aikana. Järjestelmä näyttää

olosuhdetekijöistä riippumatta lautan sijainnin lauttaväylän keskilinjaan nähden ja avustaa visuaalisesti sekä äänisignaalein kuljettajaa pitämään lossin lauttaväylällä.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyi virtuaalivaijerin koekäyttöön 10.1.2019 Bergön lauttaipaikalla. Liikenne- ja viestintäviraston 10.1.2019 antamassa päätöksessä katsottiin, että ”Virtuaalinen ohjausköysi” -järjestelmä, on laitteisto, jolla voidaan ohjata lossia vähintäänkin vastaavalla tavalla kuin fyysisellä ohjausköydellä. Liikenne- ja viestintävirasto katsoi, että järjestelmä auttaa lossin kuljettajaa pitämään lossin reitillään, antamalla riittävän havainnollisesti visuaalisen palautteen lossin sijainnista liikkeestä ja suunnasta lossireittiin nähden. Päätöksessä edellytettiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vielä toteaa järjestelmän toimivuuden ennen sen lopullista käyttöönottoa. Virasto on 25.2.2019 käyttöönottotarkastuksen perusteella hyväksynyt Bergön lossin virtuaalisen ohjausvaijerin käyttöön.

Suomen Lauttaliikenne Oy:n vuonna 2019 esittämän koekäytön raportin mukaan joulukuun 2019 puoliväliin asti järjestelmä oli osoittautunut käyttövarmaksi. Fyysisen vaijerin katkeamiseen verrattavia käyttökatkoksia on esiintynyt kerran ja katkos kesti noin kaksi vuorokautta. Käyttökatkos johtui muusta, järjestelmästä riippumattomasta huoltotyön yhteydessä asennusvirheen vuoksi rikkoutuneesta datakaapelin liittimestä. Lossinkuljettajien antaman positiivisen palautteen mukaan järjestelmän käyttö on ollut yksinkertaista ja turvallisuutta lisäävää. Huhtikuun 2019 lopulla esiintyi häiriötilanne, kun sisänäyttöjen ja ulkonäyttöjen välillä oli näyttämäero. Näytöt kalibroitiin keskenään ohjelmantoimittajan toimesta, minkä jälkeen ongelma ei ole toistunut.

Liikenne- ja viestintävirasto on tämän jälkeen jatkanut käyttölupaa vuosi kerrallaan viimeksi 24.5.2021 annetulla päätöksellä. Tähänastisen käytön aikana ei ole tullut ilmi sellaisia asioita, jotka estäisivät järjestelmän käytön jatkamisen. Ohjausköyden korvaava järjestelmä on otettu käyttöön elokuusta 2020 alkaen myös Arvinsalmen lauttaipaikalla. Hyväksynnät ovat tällä hetkellä aluskohtaisia. Tämä aiheuttaa haasteita vara-alusten käytön suhteen ja hankaloittaa lautta liikenteen sujuvaa järjestämistä.

2.2 Nykytilan arviointi

Fyysisen ohjausköyden korvaava järjestelmä, virtuaalivaijeri, lisää merkittävästi lossiliikenteen turvallisuutta, koska se voi olla käytössä ympäri vuoden myös jääolosuhteissa sekä ranta- ja väyläurakoiden aikana. Tällä hetkellä Bergön ja Arvinsalmen lauttaipaikoilla käytössä oleva järjestelmä näyttää olosuhdetekijöistä riippumatta lautan sijainnin lauttaväylän keskilinjaan nähden ja avustaa visuaalisesti sekä äänisignaalein kuljettajaa pitämään lossin lauttaväylällä.

Lauttarantoihin kohdistuvan korjausvelan vuoksi rantoja joudutaan tulevaisuudessa rakentamaan ja peruskorjaamaan merkittävien panostuksin. Lisäksi lauttakaluston suurentuminen luo ruoppaus- ja kunnossapitotarpeita lauttaväylille. Voidaan arvioida, että mainitut korjaustyöt lisääisivät siten köydetöntä ajoa lossiliikenteessä merkittävästi. Tästä johtuvat turvallisuusriskit olisivat vältettävissä käyttämällä fyysisen ohjausköyden korvaavaa virtuaalivaijeri-ratkaisua. Lisäksi lossin fyysisen ohjausköyden rullaston huolto- ja vaihtotyöt ovat sijaintinsa vuoksi työturvallisuuden kannalta riskialttiita töitä. Töistä voitaisiin luopua fyysisen ohjausköyden korvaavan laitteiston myötä. Virtuaalivaijeri voidaan myös korjata perinteistä ohjausköyttä nopeammin.

Fyysinen ohjausköysi aiheuttaa kitkaa ja vastustaa lossin kulkua. Lauttaväyliä luodattaessa on lisäksi havaittu, että ohjausköysi ”kaivaa” itselleen pohjan ojan niillä lauttaipaikoilla, joissa köysi laskeutuu pohjaan. Tällöin ohjausköysi pölyttää pohjan sedimenttejä jokaisen lauttavälin

ylityksen seurauksena, aiheuttaa veden samentumista ja nostaa pohjasta ravinteita. Köysi aiheuttaa lauttaväylän pohjaan eroosiota. Lisäksi lauttaväyliin on jäänyt vuosikymmenten kuluessa katkenneita köysiä jätteeksi. Ajo ilman fyysistä ohjausköyttä olisi siten perinteiseen ohjausköyteen verrattuna taloudellisempaa ja ympäristöystävällisempää.

Lossin perinteisen ohjausköyden korvaavien järjestelmien käyttöönoton mahdollistaminen on tarpeen, kun otetaan huomioon perinteiseen ohjausköyteen liittyvät riskit ja haitat sekä ne taloudelliset ja ympäristölliset edut, joita virtuaalisen ohjausköyden käyttöönotolla voidaan saavuttaa. Lainsäädännössä ei kuitenkaan nykyisin ole otettu kantaa siihen, millä edellytyksin Liikenne- ja viestintävirasto voi joko hyväksyä tai hylätä ohjausköyden korvaavan muun laitteiston, tai delegoitu virastolle toimivaltaa määrätä näistä edellytyksistä. Hyväksynnät ovat tällä hetkellä aluskohtaisia ja ajallisesti rajattuja. Tämä aiheuttaa haasteita vara-alusten käytön suhteen ja hankaloittaa lauttaliikenteen sujuvaa järjestämistä. Myöskään ohjausköydelle ei ole säädetty erityisiä vaatimuksia eikä toisaalta Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaa määrätä tällaisista vaatimuksista. Maantielautta-asetuksessa säädetään lossin kuljettamisesta ohjausköydestä tai sitä vastaavasta muusta ohjauslaitteesta irrotettuna ainoastaan tilapäisesti, eikä siihen voida perustaa lossin kuljettamista pysyvästi ilman ohjausköyttä.

Lakiin ja maantielautta-asetukseen nykyisellään sisältyvä sääntely lossin ohjausköydestä ja sitä korvaavasta laitteistosta taikka lossin ohjausköydetöntä ajosta ei nykyisellään ole riittävä fyysistä ohjausköyttä korvaavien järjestelmien laajempaan käyttöönottoon. Sääntelyn kehittäminen virtuaalisten järjestelmien laajemman käytön mahdollistamiseksi edistäisi myös Liikenne 12 -suunnitelman linjauksia, joiden mukaan valtio muun muassa kehittää maantielauttaliikennekaluston taloudellista tehokkuutta ja päästöjen vähentämistä sekä arvioi ja toteuttaa tekniikan kehittymisestä johtuvia lainsäädännön muutoksia. Sääntelyn kehittäminen tukee myös valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä linjausta valmistella tarvittavat kansalliset sääntelyhankkeet automaation kokeilujen ja käyttöönoton edistämiseksi. Myös maantielauttaliikenteen hankintastrategian energia- ja kustannustehokkuuteen sekä päästövähennyksiin liittyviin tavoitteisiin pääsy edellyttää kaikkien energjaa säästävien keinojen ja ratkaisuiden hyödyntämistä.

3 Tavoitteet

Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa maanteiden lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä mahdollistamalla losseilta edellytetyn ohjausköyden korvaaminen virtuaalisella ohjausjärjestelmällä. Tavoitteena on, että Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi vesiliikenteen turvallisuuden varmistamisen kannalta keskeiset tekniset edellytykset perinteiselle ohjausköydelle sekä sitä korvaavalle järjestelmälle ja että virasto voisi jatkossa hyväksyä korvaavan järjestelmän muutoinkin kuin tilapäisellä hyväksynnällä aluskohtaisesti.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n 1 momenttiin lisättäväksi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Määräyksenantovaltuus koskisi fyysisen ohjausköyden korvaavan järjestelmän lisäksi perinteistä ohjausköyttä. Vallitseva tilanne on oikeudellisesti epäselvä ja viraston

tekemien ohjausköyden korvaavaa laitteistoa koskevien päätösten yhtenäisyyden varmistamiseksi määräyksenantovaltuus on nähtävä välttämättömänä.

Määräyksenantovaltuuden nojalla olisi mahdollista määritellä yleiset tekniset edellytykset ohjausköydelle sekä fyysisen ohjausköyden korvaaville järjestelmille. Teknisiä vaatimuksia koskevien määräysten tulisi olla turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia. Tarpeelliset määräykset voisivat koskea esimerkiksi kuljettajalle tuotettavaa informaatiota lossin sijainnista, järjestelmän suorituskykyä (tarkkuutta, tiedon päivitysnopeutta, toimintavarmuutta eri olosuhteissa ja ulkotiloihin tulevien komponenttien olosuhdevaatimuksia), virransyötön varmuutta, erilaisia laitteistolle asetettavia olosuhdevaatimuksia sekä vaatimuksia soveltaa laitteistoissa tiettyjä olemassa olevia ja yleisesti hyväksytyjä standardeja.

Lisäksi valtuuden nojalla voitaisiin määrätä ohjausköyden korvaavan laitteiston hyväksymismenettelyn tarkemmista vaatimuksista. Tavoitteena on, että Liikenne- ja viestintäviraston voisi jatkossa hyväksyä korvaavan järjestelmän muutoinkin kuin tilapäisellä hyväksynnällä aluskoh- taisesti ja että losseilta edellytetyn ohjausköyden korvaaminen virtuaalisella ohjausjärjestel- mällä olisi mahdollista nykyistä laajemmin. Määräykset voisivat koskea esimerkiksi hakemuk- sen sisältöä ja hyväksymismenettelyn vaiheita.

Laki olisi teknologianeutraali, ja teknologianeutraalius tulisi huomioida myös määräyksen val- mistelussa. Määräyksen nojalla hyväksyttäväksi on voitava tulla muitakin perinteisen fyysisen ohjausköyden korvaavia ratkaisuja kuin tällä hetkellä käytössä oleva virtuaalivaijeri.

Muutos ei vaikuttaisi nykyisiä vapaasti ohjaittavia lautta-aluksia koskeviin vaatimuksiin. Ta- voitteenä ei ole muuttaa maanteiden vapaasti-ohjaittavia lautta-aluksia fyysisen tai virtuaalisen ohjausköyden varassa ohjattaviksi losseiksi.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:ään tehtäisiin lisäksi eräitä teknisiä kor- jauksia. Pykälän 2 momentista poistettaisiin tarpeettomana aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain numero, koska mainittuun lakiin viitataan jo 1 momentissa. Pykälän suomenkieliseen sanamuotoon 1 momentissa ja ruotsinkieliseen sanamuotoon 1–3 mo- mentissa tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia. Ruotsinkielisessä sanamuodossa 1 momentissa korjataan suomen laituria merkitsevä termi olemaan kaj ja 4 momentissa lauttalaituria merkit- sevä termi olemaan färjakaj nykyisin molemmissa kohdissa käytetyn färjeläge-sanana sijaan.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Esityksen välittömänä vaikutuksena on ainoastaan uusi valtuutus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä lossin ohjausköyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuk- sista ja menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Tässä osiossa arvioidaan kuitenkin myös niitä välillisiä vaikutuksia, joita tällaisen määräyksen antamisella olisi.

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä on vähäisiä vaikutuksia julkisen talouden tuottavuuden edistämiseen. Fyysisen oh- jausköyden korvaaminen muulla järjestelmällä nykyistä laajemmin ja ilman aluskohtaisia poik- keuslupia voi tuoda jonkin verran säästöjä maantielauttaliikenteen järjestämiseen korjauskus- tannusten sekä taloudellisemmasta ajosta johtuvan polttoaineen kulutuksen vähenemisestä joh- tuen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Syntyvien säästöjen arvioidaan olevan suuruusluokal- taan noin 0,5-0,75 miljoonaa euroa vuodessa. Uusien teknologioiden hyödyntämisestä synty- villä säästöillä olisi osaltaan keskeinen vaikutus kustannusten kasvun hillitsemisessä sekä pal- veluiden saatavuuden turvaamisessa myös pitkällä aikavälillä.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lossin ohjausjärjestelmiä koskevan määräyksen valmistelu olisi virastolle uusi tehtävä. Määräyksenantovaltuus soveltuu hyvin Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan. Virastossa on jo voimassa olevan lain nojalla käsitelty fyysisen ohjausköyden korvaavan järjestelmän hyväksymistä, vaikkakin yksittäistapauksina. Määräysvalmistelun ei tähän nähden arvioida aiheuttavan virastolle merkittävää työmäärän lisäystä. Määräyksen antamisen lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluu hyväksyä määräyksen mukaisesti kukin järjestelmä (tyyppihyväksyntä) sekä mahdollisesti järjestelmän integroiminen yksittäiselle alukselle. Tyyppihyväksyntöjä arvioidaan tulevan joitakin tulevana vuosina kaluston uudistuessa. Tämä tarkoittaa samalla sitä, että aluskohtaisia hyväksyntämenettelyitä tulee vuositasolla muutamia (arviolta 0-5 kpl). Pysyvän lisäyksen arvioidaan olevan noin 0,2 henkilötyövuotta. Lain voimaantulovuonna 2022 työmäärän lisäyksen arvioidaan olevan noin 0,5 henkilötyövuotta, josta määräysvalmistelun arvioidaan olevan 0,3 henkilötyövuotta.

Fyysisen ohjausköyden teknisten vaatimusten määrittäminen tukisi osaltaan Varsinais-Suomen ELY-keskuksen edellytyksiä järjestää maantielauttaliikenteen hankinnat sujuvasti sekä mahdollisimman turvallisina ja taloudellisina.

Lossiväylälle ja fyysisille vajjereille on olemassa vesilupa niissä kohdissa, joissa ylitetään virallinen kulkuväylä. Mikäli fyysinen vajjeri poistuu, varsinainen luvan lakkauttaminen ei todennäköisesti ole tarpeen, koska vajjerin poistaminen ei vaikuta olosuhteisiin mitenkään. Fyysisen vajjerin muuttuessa virtuaaliseksi, asiasta tulee kuitenkin ilmoittaa vesilain (587/2011) valvontaviranomaiselle. Uusi virtuaalivajjeri ei tarvitse vesilupaa.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Ajo ilman fyysistä ohjausköyttä on perinteiseen ohjausköyteen verrattuna taloudellisempaa, koska vältytään fyysisen ohjausköyden aiheuttamalta kitkalta ja vastustukselta. Lossiliikenteessä suoritetaan vuosittain 1,4–1,5 miljoonaa lauttavälin ylitystä, ja losseilla liikennöidään vuosittain 750 000–800 000 km. Tässä määrässä pienistäkin energiansäästöistä yhtä suoritettua lauttavälin ylitystä kohden muodostuu vuositasolla merkittäviä vähennyksiä energian kulutukseen ja pakokaasupäästöihin.

Fyysisen ohjausköyden korvaavien järjestelmien käyttämisellä vältyttäisiin lisäksi fyysisen ohjausköyden negatiivisilta vaikutuksilta lauttaväylän pohjaan. Tätä kautta ohjausköyden nykyisin aiheuttama pohjan sedimenttien pölyttäminen ja siitä seuraava veden samentuminen ja ravinteiden nouseminen pohjasta vähenisivät. Fyysisen ohjausköyden korvaavien järjestelmien käyttäminen myös vähentäisi ohjausköydestä lauttaväylien pohjiin jäävän jätteen määrää.

Säädöksellä voi välillisesti olla vaikutuksia maantielauttaonnettomuuteen liittyvien ympäristöriskien välttämiseen virtuaalivajjerin käytön vähentäessä lossionnettomuuden todennäköisyyttä ja siihen mahdollisesti liittyviä ympäristövahinkoja.

4.2.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotetun määräyksenantovaltuuden myötä mahdollistuva virtuaalivajjerin laajempi käyttöönotto edistäisi etenkin lossiliikenteen turvallisuutta. Virtuaalivajjeri auttaa kuljettajaa pysymään lauttaväylällä perinteistä köyttä paremmin hankalammissa olosuhteissa, eikä sen käyttöä tarvitsi keskeyttää talviaikana taikka lossin tai lauttaväylän korjaustöiden ajaksi.

Esitys edistää tasapainoista aluekehitystä ja alueiden saavutettavuutta mahdollistamalla uudenlaisia teknisiä ratkaisuja maantielauttaliikenteen järjestämiseen ja kehittämiseen lossien osalta.

Ehdotus vahvistaa yleistä tietoyhteiskuntakehitystä ja uuteen teknologiaan perustuvaa yritystoimintaa kannustamalla tuotekehitykseen ja uusien tietoon perustuvien, sähköisten palveluiden kehittämiseen.

Esityksellä arvioidaan olevan vähäisiä positiivisia yritysvaikutuksia rajatuilla toimialoilla liittyen lähinnä virtuaalivaijeria koskevien laitteistojen ja ohjelmistojen toimittamiseen, käyttöön, ylläpitoon ja kehittämiseen. Esitys vaikuttaa kannustavasti myös yritysten tutkimus- ja kehitystoimintaan sekä innovaatioihin, sillä esitys kannustaa uusien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseen ja mahdollistaa niiden laajemman käyttöönoton maantielauttaliikenteessä.

Esitys on teknologianeutraali ja edistää siten tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Se edistää myös sellaisia julkisia hankintoja, joilla voidaan vaikuttaa yritysten markkinoille pääsyyn uusilla tuotteilla. Esitys ei kuitenkaan vielä sisällä esimerkiksi sellaista autonomista ohjaustoimintaa, jota varten yritykset ovat kehittäneet ja testanneet tuotteita, joten vaikutukset yritysten liiketoimintaan ovat rajalliset. Näiden osalta hyväksyntä ja käyttöönotto vaatii vielä tietoa muun muassa kokeilujen tuloksista sekä lainsäädännön kehittämistä, jolla on liittymäpinta paitsi kansalliseen, myös kansainväliseen lainsäädäntöön.

5 Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa 27.10.-24.11.2021. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 16 taholle. Lausunnon antoivat Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Varsinais-Suomen ELY-keskus, saaristoasiain neuvottelukunta, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Wärtsilä sekä Suomen Lauttaliikenne Oy. Maa- ja metsätalousministeriö ja ympäristöministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esityksestä. Lausunnot ja yhteenveto lausunnoista on saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM069:00/2021>).

Kaikki lausunnonantajat kannattivat esitettyä muutosta, jolla lakiin lisättäisiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa teknisiä määräyksiä lossin ohjaukskyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi. Saaristoasiain neuvottelukunta sekä Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry kiinnittivät kuitenkin huomiota siihen, että turvallisuuden kannalta olisi tärkeää tarkastella lisäksi lossin kuljettajalta edellytettävää pätevyyttä ja koulutusta, joita koskevien vaatimusten tulisi olla nykyistä korkeammat. Laivanpäällystöliitto ry, Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry nostivat esiin tarpeen myös määritellä lossi ja lautta-alus nykyistä täsmällisemmin sekä rajata lossi enimmäiskantavuuden perusteella alle 100 tonniin. Niin ikään Liikenne- ja viestintävirasto totesi lausunnoissaan, että losseja koskevaa lainsäädäntöä tulisi tarkastella ja ajanmukaistaa kokonaisuutena lähitulevaisuudessa. Varsinais-Suomen ELY-keskus painotti, että lainmuutosten ja myös viranomaismääräyksen olisi tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian ennen Järvi-Suomen lauttaliikenteen (12 lossipaikkaa) palvelusopimuksen kilpailutuksen tarjousten määräaika 30.9.2022. Järvi-Suomen lossiliikenteen tarjousten määräaika on jatkettu (alkuperäinen määräaika 30.3.2022) Covid-pandemiaan liittyvien tekijöiden vuoksi, minkä lisäksi ELY-keskus haluaa varmistua, että tarjoajilla on riittävät edellytykset esitetyn lakimuutoksen vaikutusten huomiointiin tarjouksessaan. ELY-keskus nosti lisäksi esiin huomiota vaikutuksista vesilupa- ja fyysinen ohjausvaijeri poistuu ja korvataan virtuaalisella. Liikenne- ja viestintävirasto esitti

tarkennuksia esitysluonnokseen koskien vaikutuksia viranomaisten toimintaan koskien virastolle muutoksista aiheutuvaa työmäärää.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on tunnustettu tarve ja päätetty käynnistää erillinen valmistelu losseja koskevaa sääntelyn laajemmaksi tarkastelemiseksi koskien erityisesti lossin kuljettajan koulusta ja pätevyyttä sekä lossin määritelmää. Laajempien muutosten laadukkaalle valmistelulle sekä toimijoiden kuulemiselle on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi varata riittävästi aikaa. Tässä esityksessä ehdotettavan määräyksenantovaltuuden säätäminen ja sitä kautta virtuaalivaijerin nykyistä laajemman käytön mahdollistaminen on valmistelussa katsottu tarpeelliseksi ja turvallisuutta parantavaksi toimenpiteeksi, joka voidaan toteuttaa nopeammalla aikataululla. Virtuaalivaijerin on arvioitu tarjoavan lossinkuljettajalle vähintään saman ja monessa suhteessa jopa paremman visuaalisen navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi, koska se tarjoaa lossinkuljettajalle avun väylällä pysymiseen kaikissa olosuhteissa. Siksi lossin kuljettajan koulutukseen ja pätevyyteen kohdistuvan sääntelyn tarkistamista samassa yhteydessä ei ole pidetty välttämättömänä. Sen sijaan liikenteen turvallisuusviranomaisen toimesta tapahtuva virtuaalivaijerin hyväksynnälle asetettavien kriteerien ja hyväksyntämenettelyn täsmällisempi määrittely on tunnustettu kiireelliseksi tarpeeksi. Lisäksi määräyksenantovaltuuden säätäminen ja sen nojalla tapahtuvan määräyksen valmistelun ennen Järvi-Suomen maantielauttaliikenteen tarjouspyynnön määräaika on katsottu edistävän tarjoajien edellytyksiä huomioida muutokset tarjousissaan. Esityksessä ei ole tarkoituksenaan muuttaa nykyisiä vapaasti ohjaittavia lautta-aluksia koskevia vaatimuksia tai muuttaa niitä fyysisen tai virtuaalisen ohjausköyden varassa ohjattaviksi losseiksi.

Lausuntokierroksen jälkeen esitykseen on päivitetty ajantasaiset tiedot maantielauttaliikenteen kilpailutusten aikatauluista. Pääasialliset vaikutukset -osioita on täydennetty koskien vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan sekä vesilupaan liittyvillä näkökohdilla. Keskeiset ehdotukset kohdassa mainittuja esimerkkejä siitä, mitä asioita uuden valtuuden nojalla annettava määräys voi koskea, on täydennetty. Esityksessä on lisäksi pyritty selkeyttämään sitä, että muutokset eivät koskisi nykyisiä vapaasti ohjaittavia lautta-aluksia, joita koskevat eri vaatimukset kuin losseja.

6 Lakia alemman asteinen sääntely

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määräyksenantovaltuus toimivaltaiselle liikenteen turvallisuusviranomaiselle Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä lossin ohjausköyden sekä sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista ja menettelyistä tällaisen laitteen hyväksymiseksi. Kyse olisi teknisluonteisesta sääntelystä, jota koskien Liikenne- ja viestintävirastossa on vakiintunut asiantuntemus. Virasto on jo voimassa olevan lain nojalla käsitellyt kysymystä ohjausköyden korvaamisesta muulla laitteistolla yksittäistapauksellisesti. Lain tasolla säädettävään järjestelmän funktiosta lossia ohjaavana järjestelmänä sekä edellytyksestä, että järjestelmä tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä. Järjestelmän tarkemmista vaatimuksista lain tasolla säätäminen ei asian teknisluonteisuuden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista.

7 Voimaantulo

Varsinais-Suomen ELY-keskus on käynnistänyt Järvi-Suomen lossiliikenteen (12 lossipaikkaa) 20-vuoden palvelusopimuksen kilpailutuksen. Tarjoukset on alun perin pyydetty 30.3.2022 mennessä. Tarjousten määräaika on jatkettu 30.9.2022 asti Covid-pandemian aiheuttaman markkinoiden epävakautteen sekä raaka-aineiden ja komponenttien hetkellisen saatavuuspulan ja korkea hintatasoon liittyvien tekijöiden vuoksi. Lisäksi määräajan jatkamisella on tarkoitus varmistua siitä, että tarjoajilla on riittävät edellytykset tähän esitykseen sisältyvän lainmuutok-

sen vaikutusten huomiointiin tarjouksessaan. Maantielauttaliikenteen hankintastrategian mukaisesti lauttaliikenne hankitaan maantieteellisesti jaoteltuina neljänä 20 vuoden kokonaispalvelusopimuksena. Varsinais-Suomen ELY-keskus kilpailuttaa hankinnat vuosina 2021 (Järvi-Suomi lossit), 2023 (Meri-Suomi lossit), 2025 (Lautta-alukset) ja 2027 (maantieteellisesti hajainaiset lauttapaikat 10 kpl).

Järvi-Suomen lossiliikenteen kilpailutuksissa edellytetään, että lossit varustetaan liikenteen turvallisuusviranomaisen hyväksymällä perinteisen ohjailuköyden korvaavalla järjestelmällä, mikäli lossi ei ole vaijerivetoinen. Ilman ohjausköyden korvaavaa järjestelmää koskevaa tarkempaa sääntelyä laitteistot pitäisi edelleen hyväksyttävä nykykäytännön mukaisesti joka toinen vuosi lossikohtaisesti, mikä on menettelynä raskas ja kallis ja nostaisi siten tarjousten riskihinnoittelua. Pitkästä 20 vuoden sopimusajasta ja lossien suuresta määrästä johtuen riskihinnoittelun vaikutus voi olla merkittävä ja kilpailua vääristävä. Siksi lainmuutosten ja myös viranomaismääräyksen olisi tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian ennen Järvi-Suomen lauttaliikenteen tarjousten määräaika 30.9.2022.

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 28.2.2022.

8 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintäministeriössä on päätetty käynnistää myös toinen lossisääntelyn uudistamista koskeva hanke. Hankkeessa on tarkoitus tarkastella muutostarpeita muun muassa lossin kuljettajien pätevyysvaatimuksien ja lossin määritelmän osalta liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Samassa yhteydessä voitaisiin arvioida sääntelyä myös muun muassa automaation näkökulmasta. Laajemman hankkeen valmistelulle ja toimijoiden kuulemiselle on katsottu tarpeelliseksi varata riittävästi aikaa. Tässä esityksessä ehdotettavan määräyksenantovaltuuden säätäminen ja sitä kautta fyysistä ohjausköyttä korvaavien ratkaisujen nykyistä laajemman käytön mahdollistaminen on valmistelussa katsottu tarpeelliseksi ja turvallisuutta parantavaksi toimenpiteeksi, joka lossiliikenteen kilpailutusten etenemisen kannalta olisi tärkeää toteuttaa kiireellisesti ja joka on mahdollista toteuttaa myös ennen lossisääntelyn laajempaa tarkastelua. Losseja koskevan sääntelyn kokonaisuus on kuitenkin tulossa tarkasteluun myös mainitussa myöhemässä hankkeessa.

9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esitys sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantotoimivaltuuden. Ehdotusta on tästä johtuen tarkasteltava suhteessa perustuslain 80 §:ään.

Perustuslain 80 §:n säännöksistä ilmenevän periaatteen mukaan lainsäädäntövaltaa ei tule yleensä siirtää ministeriötä alemmalle viranomaistalolle. Muulle viranomaiselle oikeussääntöjen antamisvaltaa voidaan osoittaa vain poikkeuksellisesti. Perustuslaissa säädetään tästä mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määräytyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallostaa on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määrittellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

HE 237/2021 vp

Käsitellessään norminantovaltuuksia perustuslakivaliokunta on lisäksi toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (ks. esimerkiksi PeVL 16/2002 vp ja PeVL 1/2013 vp).

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä tällaisen laitteen hyväksymiseksi. Kyse on teknisluonteisesta asiasta, jota virasto on voimassa olevan lain nojalla jo käsitellyt yksittäistapauksellisesti. Liikenne- ja viestintävirastolla on asiaan erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Liikenne- ja viestintäviraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräyksenantovaltuudet ovat sopuosinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Ehdotettu valtuussäännös määräysten antamiseen on laadittu täsmälliseksi ja tarkkarajaiseksi. Valtuus on asiallisesti rajoitettu koskemaan ohjausköyden korvaavan laitteiston hyväksymismenettelyn tarkempia vaatimuksia sekä lossin ohjauslaitteiston teknisiä vaatimuksia. Lisäksi teknisiä vaatimuksia koskevien määräysten edellytetään olevaan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia. Lailla säädettäisiin asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Ehdotettuun määräyksenantovaltuuteen ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eikä se sisällä valtuuksia asioista, joista tulee säätää lailla. Valtuussäännöksessä on kyse ainoastaan lakia tarkentavien määräysten antamisesta. Valtuutussäännös ei siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä esitetyn perusteella esitys on sopuosinnussa perustuslain kanssa ja laki voidaan käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §, sellaisena kuin se on laeissa 980/2018 ja 787/2019, seuraavasti:

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluvat myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (*lossi*) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alus*). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksista säädetään ja määrätään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Lossi on miehitettävä siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikat-sastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain 6 luvussa sääde-tään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kul-kujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljetta-misesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheutta-mista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin va-rusteista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 13.1.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki**liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §, sellaisena kuin se on laeissa 980/2018 ja 787/2019, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

6 §

6 §

*Maantielautat**Maantielautat*

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (*lossi*) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alus*). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään.

Maantiehen *kuuluvat* myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (*lossi*) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alus*). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-*aluksista* säädetään ja määrätään. *Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia määräyksiä lossin ohjausköyden ja sitä korvaavan muun laitteiston teknisistä vaatimuksista sekä menettelyistä korvaavan laitteiston hyväksymiseksi.*

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (782/2019) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee tämän pykälän 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava

Voimassa oleva laki

riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilan-
neohjeet matkustajille. Lossi on miehitettävä
siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkus-
tajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä
saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin
miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava en-
nen sen asettamista liikenteeseen suomalai-
sena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen
lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus,
vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen
katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa
noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvalli-
suudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain
(1686/2009) 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja
viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyk-
siä lossien katsastuksesta.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman ai-
kataulua. Liikenteellisistä syistä voi elin-
keino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää,
että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan.
Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun
määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaise-
mistä on elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne
välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mie-
lipiteensä asiassa sekä hankittava asianomai-
sen kunnan ja tarvittaessa muunkin viran-
omaisen lausunto. Elinkeino-, liikenne- ja ym-
päristökeskuksen tulee kuuluttaa päätöksestä,
ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapai-
kan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella
säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta,
kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista
kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin
kuljettamisesta ohjauksyödestä irrotettuna,
lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämi-
sen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljet-
tajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja
lauttalaiturin varusteista.

Ehdotus

riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilan-
neohjeet matkustajille. Lossi on miehitettävä
siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkus-
tajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä
saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin
miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava en-
nen sen asettamista liikenteeseen suomalai-
sena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen
lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus,
vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen
katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa
noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvalli-
suudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain
6 luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävi-
rasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien
katsastuksesta.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman ai-
kataulua. Liikenteellisistä syistä voi elin-
keino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää,
että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan.
Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun
määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaise-
mistä on elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne
välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mie-
lipiteensä asiassa sekä hankittava asianomai-
sen kunnan ja tarvittaessa muunkin viran-
omaisen lausunto. Elinkeino-, liikenne- ja ym-
päristökeskuksen tulee kuuluttaa päätöksestä,
ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapai-
kan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella
säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta,
kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista
kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin
kuljettamisesta ohjauksyödestä irrotettuna,
lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämi-
sen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljet-
tajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja
lauttalaiturin varusteista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..