

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä ja laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia.

Ehdotetulla lailla eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä pantaisiin kansallisesti täytäntöön Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2021/1187. Laissa säädettäisiin direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenneinfrastruktuurihankkeiden edellyttämien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuudesta, nimettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto direktiivin mukaiseksi kansalliseksi nimetyksi viranomaiseksi ja säädettäisiin nime-
tyn viranomaisen tehtävistä.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia koskien päätöksentekomenettelyä maantien toiminnallisen luokan määrittämiseksi. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi jatkossa maantien kuulumisen valta-, kanta-, seutu- tai yhdysteihin Väyläviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen esityksestä. Laissa säädettäisiin lisäksi vuorovaikutuksesta esityksen valmistelussa.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2023 aikana.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	4
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	6
3 Nykytila ja sen arviointi.....	8
3.1 Liikennehankkeisiin ja hallintomenettelyyn liittyvä kansallinen lainsäädäntö.....	8
3.1.1 Hallintolaki.....	8
3.1.2 Kuntalaki	9
3.1.3 Laki eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta	9
3.1.4 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaki.....	10
3.1.5 Ilmailulaki	10
3.1.6 Vesilaki	11
3.1.7 Ympäristönsuojelulaki	12
3.1.8 Luonnonsuojelulaki.....	14
3.1.9 Maankäyttö- ja rakennuslaki	15
3.1.10 Muinaismuistolaki.....	15
3.1.11 Maa-aineslaki	16
3.1.12 Laki Suomen talousvyöhykkeestä.....	16
3.1.13 Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta	17
3.1.14 Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä	18
3.1.15 Hankintalaki ja erityisalojen hankintalaki.....	19
3.2 TEN-T-verkko ja ydinverkkokäytävät	19
3.3 Maanteiden toiminnallisia luokkia koskeva lainsäädäntö.....	21
3.4 Nykytilan arviointi	23
3.4.1 Smart TEN-T -direktiivin edellyttämät muutokset lainsäädäntöön	23
3.4.2 Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hallinnolliset menettelyt	24
3.4.3 Suurten hankkeiden yleisyys sekä lupa- ja muiden menettelyiden käsittelyajat.....	27
3.4.4 Maanteiden toiminnallisia luokkia koskeva sääntely.....	30
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	31
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	31
4.1.1 Laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä	31
4.1.2 Maanteiden toiminnallisten luokkien päätöksentekomenettely	33
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	33
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	33
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	35
4.2.3 Ympäristövaikutukset	36
4.2.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	36
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	37
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	37
5.1.1 Direktiivin täytäntöönpano.....	37
5.1.2 Maanteiden toiminnallisia luokkia koskeva päätöksentekomenettely	40

LUONNOS

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	41
6 Lausuntopalaute	41
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	42
7.1 Laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä	42
7.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	54
8 Lakia alemman asteinen sääntely	56
9 Voimaantulo	56
10 Toimeenpano ja seuranta	57
11 Suhde muihin esityksiin.....	57
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	57
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	58
LAKIEHDOTUKSET	63
eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä.....	63
liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	69
LIITE	71
RINNAKKAISTEKSTI.....	71
liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	71

LUONNOS

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamista edistävästä yhdenmukaistamistoimenpiteistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2021/1187 (ns. *Smart TEN-T-direktiivi*, jäljempänä myös *direktiivi*) on tullut voimaan 10.8.2021. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 10 päivänä elokuuta 2023.

Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021-2032 (Liikenne 12-suunnitelma, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>) huhtikuussa 2021 ja antanut suunnitelman selontekona eduskunnalle. Suunnitelmassa toimenpiteenä on, että liikenne- ja viestintäministeriön johdolla päivitetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain edellyttämä maanteiden toiminnallinen luokitus vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita vuoden 2022 loppuun mennessä.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Euroopan komissio antoi 17.5.2018 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävästä yhdenmukaistamistoimenpiteistä (KOM (2018) 277 lopullinen). Ehdotus liittyy vuonna 2017 julkistettuun vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaan. Strategiassa esitettiin toimintaohjelma, jolla toteutetaan päästöjen vähentämistavoitteita ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta. Myös liikenneinfrastruktuuri-investointiin edistetään näiden tavoitteiden saavuttamista. Kokemusten perusteella TEN-T-ydinverkkohankkeiden täytäntöönpanoa ovat haitanneet monimutkaiset hallinnolliset menettelyt ja sääntelyn epävarmuus, joista aiheutuu lisäkustannuksia ja viiveitä.

Ennen asetusehdotuksen antamista komissio järjesti avoimen julkisen kuulemisen 1.8.-9.11.2017. Kuulemisessa saatiin yhteensä 99 vastausta 23 jäsenvaltiosta. Vastauksia antoivat alue-, paikallis- tai kunnallisviranomaiset, hankkeen toteuttajat, teollisuuden, liike-elämän tai alakohtaiset järjestöt sekä kansalliset hallitukset. Lisäksi komission järjesti työpajoja, esimerkiksi julkisista hankinnoista, valtiontuesta ja rahoituksesta sekä ympäristövaikutusten arvioinnista ja lupien myöntämisestä. Vaikutusten arvioinnin yhteydessä komissio teki sidosryhmien haastatteluja. Alustava vaikutusten arviointi julkaistiin komission verkkosivustolla kesäkuussa 2017 ja siitä sai antaa palautetta. Lisäksi aloitteesta keskusteltiin kahdesti ministeritasolla, ja samalla käsiteltiin muita kysymyksiä, jotka liittyivät Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen ja rahoittamiseen (23.3.2017 Sofiassa ja 21.9.2017 Tallinnassa). Asiasta on laadittu

LUONNOS

vaikutusten arviointi¹ 17.5.2018 ja sitä edeltävä taustaselvitys² helmikuussa 2018. Vaikutusten arviointi sai EU:n sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon tietyin varauksin.

Asetusehdotuksen tavoitteena on luoda lainsäädäntö, jolla vähennetään TEN-T-infrastruktuuri-hankkeiden täytäntöönpanossa ilmenneitä viivästymisiä. Lupamenettelyn enimmäisajaksi ehdotettiin kolmea vuotta. Tavoitteena on ollut myös lisätä selkeyttä niihin prosesseihin, joita hankkeiden toteuttajien on noudatettava, etenkin lupamenettelyyn, julkisiin hankintoihin ja muihin menettelyihin. TEN-T -ydinverkkohankkeiden osalta ehdotettiin, että tulisi nimetä yksi toimivaltainen koko lupaprosessista vastaava lupaviranomainen.

Komission ehdotuksesta annettiin 13.7.2018 valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle (U 68/2018 vp). Valtioneuvosto piti komission asetusehdotuksen tavoitetta TEN-T -ydinverkon liikenneinfrastruktuurin lupamenettelyiden tehostamisesta perusteltuna, mutta katsoi, että ehdotettuun toteutustapaan liittyi eräitä ratkaisua vaativia kohtia. Valtioneuvosto piti haasteellisena, että ehdotuksen mukaan tulisi nimetä yksi toimivaltainen viranomainen, joka tekisi yhden kattavan lupapäätöksen usein monimutkaisten hankkeiden tapauksessa. Liikennehankkeisiin liittyy yleensä eri viranomaisten lupia. Nämä viranomaiset ovat itsenäisiä eikä niiden toimintaa voi jokin ylempi tai erikseen nimetty lupaviranomainen valvoa ja johtaa. Valtioneuvosto katsoi lisäksi, että kaavoitus olisi perusteltua jättää selkeästi kokonaan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kaavoituksessa käsitellään liikenneverkkoja tai -hankkeita laajempia kokonaisuuksia, eri toimintoja yhteen sovittaen. Kunnilla on itsenäinen toimivalta maankäytön suunnittelussa eikä tätä toimivaltaa voi siirtää ehdotetulla tavalla muulle viranomaiselle. Valtioneuvosto kiinnitti huomiota myös liikennesuunnittelun yhteydessä tehtävän ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) sisällyttämiseen lupien käsittelymääräaikaan ja katsoi, että olisi perusteltua jättää YVA kokonaan asetusehdotuksen tiukkojen aikarajojen ulkopuolelle. Maantie- ja ratahankkeiden kaksivaiheinen suunnittelu (yleis- ja tie- sekä ratasuunnitelma) tuo oman haasteensa mm. YVA:n kautta. YVA on hankkeen toteuttajan vastuulla ja se tehdään pääsääntöisesti varhaisessa yleissuunnitteluvaiheessa, jolloin on yleensä mahdollista vertailla useampia ratkaisuvaihtoehtoja. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyi lausunnossaan (LiVL 31/2018 vp) valtioneuvoston kantaan.

Neuvoston työryhmävalmistelussa keskeisiä kysymyksiä olivat erityisesti instrumentin muoto (asetus vai direktiivi), soveltamisalan laajuus, lupamenettelylle asetettava enimmäiskesto sekä riittävä jousto soveltamiseen kansallisten hallinnollisten ratkaisujen jatkamisen mahdollistamiseksi.

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallituksen esitystä koskeva luonnos oli lausuntokierroksella 27.7.–7.9.2022.

¹ Commissions Staff Working Document Impact Assessment, Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network, SWD(2018)178, 17.5.2018.

² European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, *Support study for an impact assessment on measures for the streamlining of TEN-T : final report*, Publications Office, 2018, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/164374>

LUONNOS

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäättös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM014:00/2022>).

Maanteiden toiminnallista luokitusta koskevien muutosten valmistelun pohjana on käytetty 13.4.2022 laadittua arviomuistiota maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksestä sekä arviomuistiosta saatuja lausuntoja. Lausuntoja saatiin 38. Arviomuistio, lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM022:00/2022>).

Arviomuistiossa esitettiin, että maanteiden toiminnallisista luokista päättäminen siirrettäisiin kokonaisuudessaan tiesuunnitelmalla tehtäväksi. Lisäksi muistiossa esitettiin suunnitelma prosessista, jossa muun muassa selvitetäisiin luokkien päivitystarpeita alueellisilla liikennejärjestelmäyhteistyön foorumeilla, täsmennettäisiin valtakunnallisia linjauksia koskien luokittelua osana seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua sekä toteutettaisiin näiden vaiheiden jälkeen konkreettiset muutokset. Muistiossa käsiteltiin myös maanteiden sekä katujen ja yksityisteiden rajapintoja. Tässä esityksessä käsitellään maanteiden toiminnallisesta luokasta päättämisen muotoa sekä tarvetta täsmentää luokkien kriteereitä lainsäädännössä. Konkreettista maanteiden toiminnallisen luokan muuttamistarpeiden selvittämistä jatketaan erillisessä prosessissa linkittyen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja huomioiden tämä esitys.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Smart TEN-T -direktiivin tavoitteena on Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T-verkko) toteuttamiseen liittyvien hankkeiden lupamenettelyihin liittyvistä viiveistä johtuvien ongelmien ratkaiseminen ja TEN-T-verkon valmiiksi saattaminen määräaajoissa, joista säädetään unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 1315/2013, (jäljempänä *TEN-T-asetus*).

Direktiiviä sovelletaan lupamenettelyihin hankkeissa, jotka ovat osa direktiivin liitteessä lueteltuja TEN-T-ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia ja ydinverkkokäytäviin liittyvissä muissa hankkeissa, joiden kokonaiskustannukset ylittävät 300 miljoonaa euroa. Direktiiviä ei sovelleta lupamenettelyihin, jotka liittyvät yksinomaan TEN-T-asetuksen 31 ja 33 artiklassa tarkoitettuihin telemaattisiin sovelluksiin, uusiin teknologioihin ja innovointia koskeviin hankkeisiin. Jäsenvaltiot voivat päättää laajentaa soveltamisalaa myös muihin ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskeviin hankkeisiin ja yksinomaan telemaattisiin sovelluksiin ja uusiin teknologioita koskeviin hankkeisiin. (1 artikla)

Lupapäätöksellä tarkoitetaan direktiivissä jäsenvaltion yhden tai useamman viranomaisen tekemää päätöstä tai päätösten sarjaa, jolla määritetään saako hankkeen toteuttaja toteuttaa hankkeen tietyllä maantieteellisellä alueella. Lupapäätöksellä ei tarkoiteta hallinnollisten muutoksenhakuviranomaisten tai tuomioistuimien tekemiä päätöksiä (2 artikla, 1 kohta). Lupamenettelyllä tarkoitetaan kaikkia menettelyitä, joita on noudatettava yksittäisten hankkeiden yhteydessä lupapäätöksen saamiseksi. Lupamenettelyyn eivät sisälly kaupunkisuunnitteluun tai maankäytön suunnitteluun eikä julkisten hankintasopimuksien tekemiseen liittyvät menettelyt, eikä myöskään sellaiset strategisella tasolla toteutetut toimet, jotka eivät liity yksittäiseen hankkeeseen ja joita ovat esimerkiksi strateginen ympäristöarviointi, julkisen talouden talousarviosuunnittelu tai kansalliset tai alueelliset liikennesuunnitelmat (2 artikla, 2 kohta). Direktiivin johdanto-osan 3 kappaleen mukaan direktiivin soveltamisalan olisi katettava ympäristövaikutusten arviointiin liittyvät menettelyt. Hankkeella tarkoitetaan direktiivissä ehdotusta, joka koskee liikenneinfra-

LUONNOS

struktuurin rakentamista, mukauttamista tai muuttamista ja joka parantaa infrastruktuurin kapasiteettia, turvallisuutta ja tehokkuutta ja jonka täytäntöönpano edellyttää lupapäätöstä (2 artikla 3 kohta).

Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että kaikki lupamenettelyyn osallistuvat viranomaiset, tuomioistuimia lukuun ottamatta, asettavat direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet etusijalle. Jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään erityisistä ensisijaisiin hankkeisiin sovellettavista lupamenettelyistä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet käsitellään näiden menettelyjen mukaisesti. Vaatimus hankkeiden etusijalle asettamisesta ei vaikuta talousarviota koskeviin päätöksiin (3 artikla).

Direktiivin mukaisella nimetyllä viranomaisella tarkoitetaan viranomaista, joka on hankkeen toteuttajan yhteyspiste ja joka edistää lupamenettelyjen tehokasta ja jäsenvaltion prosessointia direktiivin mukaisesti (2 artikla 6 kohta). Jäsenvaltion on nimitettävä nämä yhteystahona toimivat viranomaiset viimeistään 10 päivänä elokuuta 2023. Nimettyjä viranomaisia voivat olla eri viranomaiset riippuen hankkeesta, hankeluokasta, liikennemuodosta tai maantieteellisestä alueesta. Kuitenkin yhtä tiettyä hanketta ja lupamenettelyä varten voi olla kulloinkin ainoastaan yksi yhteystaho. Hankkeen toteuttajalle on tarjottava helposti saatavilla olevaa tietoa siitä, mikä taho toimii hankkeen yhteystahona. Nimetty viranomainen voidaan valtuuttaa tekemään hankkeen täytäntöönpanon vaatima lupapäätös tai nimetty viranomainen voi olla vain yhteystahona toimiva. Jos nimettyä viranomaista ei ole valtuutettu tekemään kyseistä päätöstä, on varmistettava, että hankkeen toteuttajalle ilmoitetaan lupapäätöksen hyväksymisestä. Nimetty viranomainen voidaan valtuuttaa asettamaan ohjeellisia määräaikoja lupamenettelyn eri vaiheille. Nimetyt viranomaiset on oltava yhteystaho hankkeen toteuttajalle ja muille asiaan osallistuville viranomaisille toimitettavien tietojen osalta lupamenettelyssä, esitettävä hankkeen toteuttajalle kuvaus hankkeen yksityiskohtaisesta rakenteesta, jos kansallisessa lainsäädännössä niin edellytetään, ja mahdollisista ohjeellisista määräajoista, valvottava lupamenettelyn aikataulua ja pidettävä kirjaa määräajan pidennyksistä sekä annettava hankkeen toteuttajalle ohjausta tietojen ja asiakirjojen toimittamisesta. (4 artikla)

Lupamenettelyn enimmäiskesto on neljä vuotta lupamenettelyn alkamisesta. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa tarpeellisia toimenpiteitä käytävissä olevan määräajan jakamiseksi eri vaiheisiin. Neljän vuoden määräaika voidaan pidentää perustelluissa tapauksissa tarkoituksenmukaisella tavalla. Pidennys voidaan myöntää kaksi kertaa. Jäsenvaltioita ei pidetä vastuullisina, jos neljän vuoden määräaika, jota on pidennetty 4 kohdan mukaisesti, ei ole noudatettu, jos viive johtuu hankkeen toteuttajasta (5 artikla 1, 4 ja 5 kohta).

Direktiivin mukainen neljän vuoden määräaika ei saa vaikuttaa kansainvälisestä oikeudesta ja unionin oikeudesta johtuviin velvoitteisiin eikä se saa sisältää hallinnollisten ja tuomioistuimessa toteutettavien muutoksenhakumenettelyjen ja tuomioistuimessa toteutettavien oikeussuojakeinojen soveltamisen edellyttämiä ajanjaksoja eikä myöskään ajanjaksoja, jotka ovat tarpeen päätösten tai oikeussuojakeinojen panemiseksi täytäntöön. (5 artikla 2 kohta)

Lupamenettely alkaa siitä, kun hankkeen toteuttaja on ilmoittanut hankkeen nimetylle viranomaiselle. Jäsenvaltiot voivat määritellä mitä asiakirjoja on toimitettava hankkeen ilmoittamisen yhteydessä. Jos hanke ei ole riittävän kypsä, ilmoitus tulee hylätä asianmukaisesti perustellulla päätöksellä viimeistään neljän kuukauden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että hankkeen toteuttajat saavat ilmoittamista koskevana ohjeistuksena yleisluonteista ja tarvittaessa liikennemuotokohdataista tietoa hankkeen täytäntöönpanon mahdollisesti edellyttämistä luvista, päätöksistä ja lausunnoista. Tietojen on oltava helposti kaikkien kyseisten hankkeen toteuttajien saatavilla, erityisesti sähköisten tai fyysisten tietoportaalien kautta. (6 artikla 1–3 kohta)

LUONNOS

Jäsenvaltiot voivat edellyttää, että nimetyn viranomaisen on hankkeen toteuttajan pyynnöstä esitettävä hakemuksen yksityiskohtaisesta rakenteesta kuvaus, joka sisältää tietoja muun muassa menettelyn vaiheista, toimitettavasta aineistosta ja vaadittavista luvista yksittäisen hankkeen mukaan räätälöityinä ja joka on voimassa lupamenettelyn ajan. (6 artikla 4 ja 5 kohta)

Kun hankkeen toteuttaja on toimittanut hanketta koskevat täydelliset hakemusasiakirjat, lupapäätös on tehtävä 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa määräajassa. Lupamenettelyyn osallistuvien viranomaisten on ilmoitettava nimetyille viranomaiselle, että vaaditut luvat, päätökset, lausunnot tai lupapäätökset on annettu (6 artikla 7 ja 8 kohta).

Kahta tai useampaa jäsenvaltiota koskevissa hankkeissa kyseisten jäsenvaltioiden nimettyjen viranomaisten on tehtävä yhteistyötä sovittaakseen aikataulunsa yhteen ja sopiaakseen lupamenettelyä koskevasta yhteisestä aikataulusta. Rajat ylittävissä hankkeissa voidaan perustaa yhteinen viranomainen. Lisäksi on varmistettava, että vdinverkkokäytävälle nimetyt eurooppalaiset koordinaattorit saavat tietoa menettelyistä ja voivat vaikuttaa nimettyjen viranomaisten välisiin yhteyksiin (7 artikla). Jos rajat ylittäviin hankkeisiin liittyvät hankintamenettelyt toteuttaa yhteinen yksikkö, on varmistettava yhden kansallisen lainsäädännön soveltaminen. Sovellettava lainsäädäntö määräytyy yhteisen yksikön kotipaikan mukaan, ellei toisin sovita. (8 artikla)

Jäsenvaltioiden on ioka toinen vuosi toimitettava komissiolle tietoja direktiivin soveltamisalaan kuuluvien lupamenettelyiden lukumäärästä, keskimääräisestä kestosta, määräajan ylittäneistä lupamenettelyistä sekä perustetuista yhteisistä viranomaisista. (11 artikla)

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Liikennehankkeisiin ja hallintomenettelyyn liittyvä kansallinen lainsäädäntö

3.1.1 Hallintolaki

Hallintolaissa (434/2003) säädetään hyvän hallinnon perusteista sekä hallintoasiassa noudatettavasta menettelystä. Hallintolaki toimii yleislakina säännellen viranomaisten toimintaa, mukaan lukien lupamenettelyjä. Laissa on yleiset säännökset muun muassa hallinnossa asioivien tasapuolisesta kohtelusta, palveluperiaatteesta, neuvonnasta ja viranomaisten välisestä yhteistyöstä samoin kuin säännökset hallintoasian vireilletulosta, asian käsittelyn viivytyksettömyydestä ja asian selvittämisestä sekä asian ratkaisemisesta, päätöksen tiedoksiannosta ja oikaisuvaatimusmenettelystä. Hallintolakia sovelletaan muun muassa valtion viranomaisissa ja kuntien viranomaisissa niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä.

Hallintolain 6 §:ssä säädetään hallinnon oikeusperiaatteista muun muassa, että viranomaisen on kohdeltava hallinnossa asioivia tasapuolisesti, ja viranomaisen toimien on oltava puolueettomia.

Viranomaisen on toimivaltansa rajoissa annettava asiakkailleen hallintoasian hoitamiseen liittyvää maksutonta neuvontaa sekä vastattava asiointia koskeviin kysymyksiin ja tiedusteluihin. Hallintolain 8 §:n mukaan, jos asia ei kuulu viranomaisen toimivaltaan, viranomaisen on pyrittävä opastamaan asiakas toimivaltaiseen viranomaiseen.

Hallintoasia on käsiteltävä ilman aiheetonta viivytystä. Viivytyksetön käsittely on turvattu Suomen perustuslaissa (731/1999) osana oikeusturvan turvaamista ja hyvää hallintoa. Hallintolain 7 §:n mukaisen palveluperiaatteen ja palvelun asianmukaisuuden mukaisesti asiointi viranomaisessa on pyrittävä järjestämään siten, että hallinnossa asioiva saa asianmukaisesti hallinnon palveluita ja viranomainen voi suorittaa tehtävänsä tuloksellisesti. Hallintolain 23 § edellyttää, että

LUONNOS

asia on käsiteltävä ilman aiheetonta viivytystä sekä mm. vastattava käsittelyn etenemistä koskeviin tiedusteluihin.

Hallintolain 20 §:n mukaan hallintoasia tulee vireille, kun asian vireille panemiseksi tarkoitettu asiakirja on saapunut toimivaltaiseen viranomaiseen tai kun asia on sille suullisen vireillepanon yhteydessä esitetty ja käsittelyn aloittamiseksi tarvittavat tiedot on kirjattu. Jos viranomaiselle toimitettu asiakirja on puutteellinen, viranomaisen on tarvittaessa kehotettava lähettäjää täydentämään asiakirjaa. Viranomaisen on ylipäättään huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä. Hallintolain 31 §:ssä säädetään, että asianosaisen on esitettävä selvitystä vaatimuksensa perusteista ja muutoinkin myötävaikutettava vireille panemansa asian selvittämiseen. Hallintolain 22 §:n mukaan asianosainen voi myös omasta aloitteestaan täydentää tai muuttaa hakemustaan.

3.1.2 Kuntalaki

Kuntalaissa (410/2015) säädetään kunnan päätöksenteosta ja toimielimistä. Kuntalaki on kunnan hallinnon, toiminnan, päätöksenteon ja talouden yleislaki. Kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa tehtävät ja järjestää sille säädetty tehtävät. Kuntalain 1 §:n nojalla kunnan tulee edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväällä tavalla. Kuntalaissa säädetään muun muassa osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien toteuttamisesta, kunnan päätöksenteko- ja hallintomenettelyistä sekä kuntalain mukaisesta oikaisuvaatimus- ja kunnallisvalitusmenettelyistä.

3.1.3 Laki eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta

Eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta annetun lain (764/2019) tavoitteena on sovittaa yhteen ja jouduttaa ympäristöön vaikuttavien hankkeiden lupamenettelyä. Lupamenettelyjen yhteensovittaminen toteutetaan sovittamalla samanaikaisesti vireillä olevien lupahakemusten käsittelyvaiheet ajallisesti yhteen ja yhdistämällä eräitä niihin liittyviä tehtäviä. Lakia sovelletaan ympäristönsuojelulain (527/2014), vesilain (587/2011), maa-aineslain (555/1981), kaivoslain (621/2011), luonnonsuojelulain (1096/1996), maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) mukaisen lupa-asian käsittelyyn.

Menettelyjen yhteensovittamisen edellytyksenä on, että hankkeelle haetaan ympäristönsuojelulain mukaista ympäristölupaa, vesilain mukaista lupaa tai maa-aineslain mukaista lupaa. Jos hankkeelle lisäksi haetaan samanaikaisesti luonnonsuojelulain mukaista poikkeamislupaa, maankäyttö- ja rakennuslain mukaista lupaa, kaivoslain mukaista lupaa taikka vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain mukaista lupaa, lupahakemusten käsittely voidaan hakijan pyynnöstä sovittaa yhteen.

Aluehallintovirasto (jäljempänä myös AVI) on yhteensovittava viranomainen, jos kyseessä on vesilain mukaisen luvan tai sellaisen ympäristöluvan mukaisen luvan käsittely, jonka se ratkaisee. Muussa tapauksessa kunnan ympäristönsuojeluviranomainen on yhteensovittava viranomainen.

Luvanhakija päättää, sovitetaanko lupahakemusten käsittelyä yhteen. Yhteensovittaminen voi myös koskea vain osaa hankkeen edellyttämistä lupamenettelyistä. Valinta tehdään siinä vaiheessa, kun lupahakemukset laitetaan vireille. Ympäristöllisten lupien erillismenettelyt ovat edelleen vaihtoehtoinen menettely.

LUONNOS

3.1.4 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaki

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005, jäljempänä maantielaki) ja ratalaissa (110/2007) säädetään muun muassa maanteiden ja rautateiden suunnittelusta ja rakentamisesta.

Maanteiden ja rautateiden suunnittelu etenee vaiheittain ja tarkentuu suunnittelun edetessä. Vaiheiden suunnittelutarkkuus ja päätöksenteko sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa. Hankesuunnittelun lakisääteiset vaiheet ovat yleissuunnitelman laatiminen ja tie- tai ratasuunnitelman laatiminen.

Maantie- ja rautatiehankkeissa on laadittava yleissuunnitelma, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka maantien tai rautatiealueen sijainti ja sen vaikutukset ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain (252/2017) 3 luvun mukaista arviointimenettelyä, jollei se hankkeen luonteesta sekä suunnittelulle ja vaikutusten arvioinnille asetettavista vaatimuksista johtuen ole tarpeetonta.

Ennen maantien tai rautatien rakentamista on pääsääntöisesti aina laadittava tiesuunnitelma tai ratasuunnitelma. Tiesuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei tarvitse laatia, jos hanke on vaikutuksiltaan vähäinen ja jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta tai lisäalueen hankintaan on kiinteistön omistajan kirjallinen suostumus.

Ennen yleis-, tie- tai ratasuunnitelman hyväksymistä on varattava asianosaisille ja niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma voi vaikuttaa, tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Niiltä kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja/tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, on pyydettävä lausunto yleis-, tie- ja ratasuunnitelmista sekä varattava niille mahdollisuus lausua suunnitelmasta tehdyistä muistutuksista. Lausuntoa on pyydettävä myös maakunnan liitolta sekä muilta viranomaisilta, jos se on suunnitelmien hyväksyttävyyteen liittyvässä päätösharkinnassa tarpeen. Rataverkon haltijan on pyydettävä lausunto lisäksi ELY-keskukselta.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy yleissuunnitelmat, tiesuunnitelmat ja ratasuunnitelmat. Virasto voi erityisistä syistä siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi. Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy kuitenkin rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä.

Hyväksytty ratasuunnitelma ja tiesuunnitelma oikeuttavat suunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Tietä varten tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan maantietoimituksessa. Radanpidon tarpeisiin tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan sekä tasoristeyksiin liittyvät oikeudet muutetaan ratatoimituksessa.

3.1.5 Ilmailulaki

Ilmailulaissa (864/2014) säädetään muun muassa ilmailun luvista ja rekistereistä sekä lentopaikoista ja seuraamusikäytännöistä. Ilmailulakia sovelletaan ilmailussa Suomen alueella, jollei Euroopan unionin oikeudesta tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen on saatava ilmailulain mukainen rakentamislupa. Sama koskee lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen muutoksia, joilla saattaa olla vaikutuksia lentoturvallisuuteen tai merkittäviä vaikutuksia maisemakuvaan.

LUONNOS

Rakentamisluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Valtioneuvosto voi yksittäistapauksessa pidättää rakentamislupaa koskevan asian ratkaistavakseen. Rakennuslupaa ei kuitenkaan vaadita eräiltä puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen toimenpiteiltä.

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta. Jos hankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä, ennen asian ratkaisemista on lisäksi varattava niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuus tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta. Muille kuin niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, on varattava tilaisuus ilmaista mielipiteensä.

Ympäristönsuojelulain edellyttämä lentopaikalle myönnetty ympäristölupa on edellytys lentopaikan ilmailulain mukaiselle rakentamislupalle.

3.1.6 Vesilaki

Vesilain tavoitteena on edistää, järjestää ja sovittaa yhteen vesivarojen ja vesiympäristön käyttöä niin, että se on yhteiskunnallisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä, ehkäistä ja vähentää vedestä ja vesiympäristön käytöstä aiheutuvia haittoja ja parantaa vesivarojen ja vesiympäristön tilaa.

Vesitaloushankkeiden luvanvaraisuudesta säädetään vesilain 3 luvussa. Tietty erikseen laissa mainitut vesitaloushankkeet ovat aina luvanvaraisia 3 luvun 3 §:n mukaisesti. Aina luvanvaraisia ovat esimerkiksi sillan tai kuljetuslaitteen tekeminen yleisen kulku- tai valtavyylän yli sekä vesialueen ruoppaaminen, jos ruoppausmassan määrä ylittää 500 kuutiometriä, jollei kyse ole julkisen kulkuväylän kunnossapidosta. Muut hankkeiden luvan tarve määräytyy hankkeen vaikutusten perusteella, jos ne täyttävät 3 luvun 2 §:ssä mainitut edellytykset. Lupa tarvitaan, jos vesitaloushanke voi muuttaa vesistön asemaa, syvyyttä, vedenkorkeutta tai virtaamaa, rantaa tai vesiympäristöä taikka pohjaveden laatua tai määrää, ja muutos lisäksi aiheuttaa 1 momentin luettelossa yksilöidyn yleiseen etuun kohdistuvan tai pykälän 2 momentissa yksilöidyn yksityiseen etuun kohdistuvan haitallisen seurauksen. Esimerkiksi vesistöön rakennettava rata- tai tiepenger voivat hankkeen vaikutusten perusteella edellyttää vesilupaa. Vesilain mukaisen luvan myöntämisen yleisiin edellytyksiin kuuluu muun muassa se, ettei hanke saa sanottavasti loukata yleistä tai yksityistä etua, tai hankkeesta yleisille tai yksityisille eduille saatavan hyödyn on oltava huomattava verrattuna siitä yleisille tai yksityisille eduille koituviin menetyksiin.

Yleisiä lain 3 luvun vesitaloushankkeita täydentävät lain 4-10 lukujen erityissäännökset. 10 luku koskee kulkuväyliä ja muita vesiliikennealueita. 10 luvun 2 §:n mukaan lupaviranomainen voi Liikenneviraston (nykyisin Väylävirasto) hakemuksesta määrätä julkiseksi kulkuväyläksi sellaisen vesistön osan, joka on tarpeen pitää avoinna yleistä laiva- tai veneliikennettä varten. Luvun 3 §:ssä säädetään määräämisen edellytyksistä. 3 §:n 2 momentin mukaan päätökseen on sisällytettävä myös määräykset ruoppauksesta ja ruoppausmassan sijoittamisesta vesialueelle tai muista toimenpiteistä, jos nämä ovat tarpeen väylän rakentamiseksi.

Jos luvan myöntämisen yleiset edellytykset täyttyvät, hakijalle voidaan myös myöntää vesilain 2 luvun 12 §:n mukainen vähäinen käyttöoikeus toisen alueeseen. Saman luvun 13 §:n mukaan hakijalle voidaan myöntää käyttöoikeus toisen alueeseen tai rakennukseen, jos alue on toteutettavan vesitaloushankkeen vuoksi tarpeen esimerkiksi laitetta, rakennusta tai muuta rakennelmaa sekä niiden käyttöä ja kunnossapitoa varten. 13a §:n mukaan hakijalle voidaan myöntää tarvittava oikeus toisen alueeseen tai sen omaksi lunastamiseen merkittävää yleistä etua edistävän hankkeen toteuttamiseksi, jos luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät ja hanketta voidaan pitää yleisen tarpeen vaatimana. 14 §:n mukaan lupaviranomainen voi säädetyin edellytyksin

LUONNOS

myöntää hakijalle oikeuden toiselle kuuluvan rakennelman poistamiseen, muuttamiseen tai hyväksi käyttämiseen. Vesilain 10 luvun 7 §:n mukaan lupaviranomainen voi myöntää hakijalle kulkuväylään liittyvää yleistä lastaus- tai ankkuroimisaluetta tai yleistä satamaa varten oikeuden toisen vesialueen käyttöön saamiseen tai omaksi lunastamiseen, jos hanke täyttää luvan myöntämisen yleiset edellytykset hanke turvaa satamapalveluiden saatavuutta, tärkeäksi katsottavaa liikennettä tai elinkeinotoimintaa taikka palvelee muuta vastaavaa yleistä etua ja hanke on yleisen tarpeen vaatima.

Aluehallintovirasto käsittelee vesilain mukaisten vesitaloushankkeiden lupahakemukset sekä eräitä vesilain mukaisia korvaus- ja hallintopakkoasioita. ELY-keskus ja kunnan ympäristönsuojeluviranomainen toimivat vesilaisissa tarkoitettuina valvontaviranomaisina.

Vesilain 11 luvussa säädetään hakemusmenettelystä. Luvun 2 ja 3 §:ssä säädetään hakemusasian vireillepanosta ja hakemuksen sisällöstä. Luvun 5 §:n mukaan jos hakemus on puutteellinen tai asian ratkaiseminen edellyttää erityistä selvitystä, hakijalle on varattava tilaisuus täydentää hakemusta viranomaisen asettamassa määräajassa uhalla, että asia voidaan muutoin jättää tutkimatta. Hakemuksesta on pyydettävä lausunto 6 §:sä luetelluilta tahoilta. Lupaviranomaisen on varattava vesilain 11 luvun 7 §:n mukaan niille, joiden oikeutta, etua tai velvollisuutta asia saattaa koskea (asianosainen) tilaisuus tehdä muistutuksia asiasta. Muille kuin asianosaisille varataan ennen asian ratkaisua tilaisuus ilmaista mielipiteensä. Kuulemisten johdosta hakijalle ja muille asianosaisille tulee varata tilaisuus selityksen antamiseen. Luvun 10 §:n mukaan hakemus on annettava tiedoksi julkisella kuulutuksella noudattaen, mitä hallintolain 62 a §:ssä säädetään. Kuulutus ja hakemusasiakirjat on pidettävä nähtävillä 30 päivän ajan lupaviranomaisen verkkosivuilla tai asian laatu huomioon ottaen tätä pitempään, kuitenkin enintään 45 päivän ajan. Tieto kuulutuksesta on julkaistava hankkeen vaikutusalueen kunnissa ja kuulutuksen julkaisemisesta on tiedotettava ainakin yhdessä hankkeen vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai tiedottaminen on muutoin tarpeetonta. Luvun 11 §:n mukaan Kuulutuksesta on annettava erikseen tieto niille asianosaisille, joita asia erityisesti koskee.

Vesilain 11 luvun 12 §:n mukaan jos hanke sisältää sekä vesilain että ympäristönsuojelulain nojalla luvanvaraisia toimenpiteitä, sovelletaan, mitä lupahakemusten yhteiskäsittelystä säädetään ympäristönsuojelulain 47 §:ssä säädetään. Lupaviranomaisen on määrättävä hakija tekemään myös ympäristölupahakemus, jos vesilain mukaista lupaa käsiteltäessä ilmenee, että hanke edellyttää myös ympäristölupaa. Jos kyse on vesien pilaantumista koskevasta hakemuksesta, tulee hakemus käsitellä ja ratkaista yhdessä vesilain mukaisen lupahakemuksen kanssa.

Luvanvaraisuuden lisäksi vesilaisissa säädetään ilmoitusmenettelystä. Tietyistä toimenpiteistä tulee tehdä ennakkoilmoitus ELY-keskukselle. Ilmoituksen jättämisen jälkeen ELY-keskus voi tarvittaessa edellyttää vesiluvan hakemista. Esimerkiksi ojitustoimenpiteet eivät pääsääntöisesti ole luvanvaraisia. Muusta kuin vähäisestä ojituksesta on tehtävä ilmoitus ELY-keskukselle.

3.1.7 Ympäristönsuojelulaki

Ympäristönsuojelulain tarkoituksena on ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien edistäminen ympäristöllisessä päätöksenteossa. Lakia sovelletaan teolliseen ja muuhun toimintaan, josta aiheutuu tai saattaa aiheutua ympäristön pilaantumista, ja myös toimintaan, jossa syntyy jätettä, sekä jätteen käsittelyyn.

Ympäristöön vaikuttavien toimenpiteiden luvanvaraisuudesta säädetään lain 4 luvussa. Ympäristönsuojelulain 27 § mukainen ympäristölupa tarvitaan ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavaan toimintaan, josta säädetään lain liitteessä ja lisäksi, jos toiminta saattaa aiheuttaa

LUONNOS

vesistön pilaantumista eikä kyse ole vesilain mukaan luvanvaraisesta hankkeesta. Ympäristölupa tarvitaan lisäksi muun muassa, jos toiminta saattaa aiheuttaa vesistön pilaantumista eikä kyse ole vesilain mukaan luvanvaraisesta hankkeesta. Esimerkiksi kemikaaliratapiha tai terminaali, jossa siirretään terveydelle tai ympäristölle vaarallisia kemikaaleja kuljetusvälineestä toiseen tai varastoon taikka varastosta kuljetusvälineeseen edellyttää lain liitteen 1 taulukon 2 mukaisesti ympäristölupaa.

Ympäristölupaa haetaan joko kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta tai aluehallintovirastolta, joka on valtion ympäristölupaviranomainen lain 21 §:n 3 momentin mukaan. Toimivaltaisesta lupaviranomaisesta säädetään lain 34 §:ssä ja ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksen (713/2014) 1 luvussa.

Lupamenettelystä säädetään ympäristönsuojelulain 5 luvussa. Lain 39 §:ssä säädetään lupahakemuksesta ja sen toimittamisesta. Lain 40 §:n mukaan jos hakemus on puutteellinen tai asian ratkaiseminen edellyttää erityistä selvitystä, hakijalle on varattava tilaisuus täydentää hakemusta viranomaisen asettamassa määrääjässä. Lain 39 a §:ssä säädetään hallintolain 8 §:ää täydentävästi lupaviranomaisen neuvontavelvollisuudesta. Lupaviranomaisen on annettava pyynnöstä hakijalle sähköisessä muodossa tietoa lupahakemuksessa esitettävistä tiedoista ja hakemukseen liitettävistä selvityksistä, asian selvittämiseksi hankittavista lausunnoista ja niiden antamiselle varattavasta määräajasta ja päätöksen arvioidusta antamisajankohdasta. Lupaviranomainen voi lisäksi järjestää tapaamisen lupa-asiasta hakijan ja viranomaisen välillä neuvonnan järjestämiseksi. Tapaamiseen voidaan kutsua myös muiden lupamenettelyyn osallistuvien viranomaisten edustajia ja muita asianosaisia.

Ympäristönsuojelulain 43 §:n mukaan ennen asian ratkaisemista lupaviranomainen varaa asianosaisille, eli niille, joiden oikeutta tai etua asia saattaa koskea, tilaisuuden tehdä muistutuksia lupa-asian johdosta. Myös muille varataan tilaisuus ilmaista mielipiteensä. Lupahakemus annetaan tiedoksi ja siitä tiedotetaan lain 44 §:n mukaan julkisella kuulutuksella noudattaen, mitä hallintolain 62 a §:ssä säädetään. Kuulutus ja hakemusasiakirjat on oltava nähtävillä vähintään 30 päivän ajan. Tieto kuulutuksesta on julkaistava myös toiminnan vaikutusalueen kunnissa noudattaen, mitä kuntalain 108 §:ssä säädetään. Lisäksi kuulutuksen julkaisemisesta on tiedotettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai julkaiseminen ole muutoin tarpeetonta. Valtion lupaviranomaisen on julkaistava internetsivuillaan lupahakemuksesta yleisölle laadittu tiivistelmä. Lain 42 §:ssä säädetään tahoista, joilta lupaviranomaisen tulee pyytää lausunto.

Vesilain ja maa-aineslain mukaisten lupahakemusten yhteiskäsittelystä yhdessä ympäristönsuojelulain mukaisen lupahakemuksen kanssa on säädetty lain 47 ja 47 a §:ssä. Vesien pilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa koskevat vesi- ja ympäristölupahakemukset sekä maa-ainesten ottamistoimintaa koskeva ympäristölupahakemus ja maa-aineslain mukainen lupahakemus on käsiteltävä yhdessä ja ratkaistava samalla päätöksellä, jollei sitä ole erityisestä syystä pidettävä tarpeettomana. Jos ympäristölupa-asian käsittelyn aikana ilmenee tarve maa-aineslain tai vesilain mukaiselle luvulle, luvanhakijan on tehtävä tätä koskeva lupahakemus. Muussa tapauksessa ympäristölupahakemus jätetään tutkimatta.

Tietyistä ympäristöhaittaa aiheuttavista toiminnoista on tehtävä ilmoitus ympäristölupaviranomaiselle. Ilmoitusmenettelystä säädetään ympäristönsuojelulain 10 a luvussa. Ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvia toimintoja ovat: tilapäistä melua tai tärinää aiheuttava toiminta, pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistaminen, eräiden jätteiden hyödyntäminen maarakentamisessa, koeluonteinen toiminta sekä poikkeukselliset tilanteet.

LUONNOS

3.1.8 Luonnonsuojelulaki

Luonnonsuojelulailla säädetään alueiden ja lajien suojelusta tavoitteena säilyttää luonnon monimuotoisuus. Lailla on pantu täytäntöön neuvoston direktiivi 92/43/ETY luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta (jäljempänä luontodirektiivi) ja neuvoston direktiivi 2009/147/EY luonnonvaraisten lintujen suojelusta (jäljempänä lintudirektiivi). Suojelun toteuttamiseksi laissa säädetään kielloista hävittää tai heikentää erityisiä luonnonarvoja.

Luonnonsuojelulain mukaisia toimivaltaisia viranomaisia ovat ympäristöministeriö, ELY-keskukset sekä kunnat. Luonnonsuojelulain 6 §:n mukaan luonnon- ja maisemansuojelun ylin ohjaus ja valvonta kuuluvat ympäristöministeriölle.

Luonnonsuojelulain 29 §:ssä säädetään suojelluista luontotyypeistä. Säännöksessä mainittuihin luontotyyppihin kuuluvia alueita ei saa muuttaa niin, että luontotyyppin ominaispiirteiden säilyminen vaarantuu. ELY-keskuksen luontotyyppenä koskevasta kielloista on mahdollisuus poiketa lain 31 §:n mukaisesti, jos suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaaranna tai suojelu estää yleisen edun kannalta erittäin tärkeän hankkeen tai suunnitelman toteuttamisen.

Eliölajien suojelusta säädetään luonnonsuojelulain 6 luvussa. Lain 38 §:n mukaan 6 luvun soveltamisalaan kuuluvat nisäkkäät ja linnut ovat rauhoitettuja. Itse rauhoitussäännökset luetaan 39 §:ssä ja sen mukaan esimerkiksi rauhoitettujen eläinlajien yksilöiden tappaminen, tahallinen häiritseminen ja pesien siirtäminen tai vahingoittaminen on kiellettyä. Kasvilajien rauhoittamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Kielto tulee voimaan, kun ELY-keskus on päätöksellään määritellyt erityisesti suojellun lajin esiintymispaikan rajat. Luonnonsuojelulain 48 ja 49 §:n mukaan kielloista on mahdollista poiketa. Luonnonsuojelulain poikkeuslupa-asioiden käsittelyssä noudatetaan hallintolain säännöksiä. Päätökseen voi hakea muutosta valittamalla alueellisesti toimivaltaiseen hallinto-oikeuteen.

Luonnonsuojelulain 10 luvussa säädetään Euroopan unionin Natura 2000 -verkostosta Suomessa. Se koostuu lintudirektiivin perusteella EU:n komissiolle ilmoitetuista erityisistä suojelualueista ja ympäristöministeriön asetuksella säädettyistä erityisistä suojelutoimien alueista. Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja eli lajeja tai luontotyyppinä ei saa 64 a §:n mukaan merkittävästi heikentää. Jos hanke tai suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon ehdottaman tai verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on 65 §:n mukaan arvioitava nämä vaikutukset. Luvan myöntävän tai suunnitelman hyväksyvän viranomaisen on valvottava, että arviointi tehdään.

Viranomaisen ei 66 §:n mukaan saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen taikka hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa, jos arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa hankkeen tai suunnitelman merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon. Lupa saadaan kuitenkin myöntää taikka suunnitelma hyväksyä tai vahvistaa, jos valtioneuvosto yleisistunnossa päättää, että hanke tai suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä vaihtoehtoista ratkaisua ole.

Parhaillaan eduskunnan käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle luonnonsuojelulaiksi ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 76/2022 vp). Uuden luonnonsuojelulain on tarkoitus tulla voimaan 1.6.2023. Ehdotuksen mukaisessa uudessa luonnonsuojelulaissa säädettäisiin luonnonsuojelun viranomaisten ja muiden toimijoiden tehtävistä 2 luvussa, Euroopan

LUONNOS

unionin Natura 2000 -verkostosta 5 luvussa, luontotyyppien suojelusta 7 luvussa ja eliölajien suojelusta 8 luvussa.

3.1.9 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään alueidenkäytön suunnittelusta ja rakentamisesta. Rakentamiseen liittyen laissa säädetään rakennus-, toimenpide-, maisematyö- ja purkamisluvasta. Lisäksi lain mukaisia muita menettelyitä, jotka liittyvät rakentamiseen, ovat esimerkiksi 127 §:n mukainen purkamisilmoitus, 161 §:n mukainen yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittaminen, 99 §:n mukainen lunastuslupa perustuva maan lunastaminen, 137 §:n mukainen suunnittelutarveratkaisu sekä 174 §:n mukainen poikkeamispäätös, joka linkittyy myös poikkeamiseen kaavoituksesta. Rakentamista koskevien lupien osalta toimivaltainen viranomainen on kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Maisematyölupa voidaan kuitenkin siirtää myös kunnan määräämän muun viranomaisen ratkaistavaksi.

Radan- ja tienpidon hankkeissa ei tarvita maankäyttö- ja rakennuslain mukaista toimenpide-, maisema- tai purkamislupaa silloin, kun jonkun em. lupatyyppin soveltamisalaan kuuluva toimenpide perustuu hyväksytyyn rata- tai tiesuunnitelmaan.

Lentopaikalle rakennettavien rakennusten, kuten kalustohallien rakentamisessa tulee noudattaa maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia. Niitä ei voida rakentaa suoraan lentopaikan rakentamisluvan tai ympäristöluvan nojalla, vaan niiden rakentamista koskevat kysymykset ratkaistaan kunnan rakennusvalvonnassa. Rakennusten osalta noudatetaan käytäntöä, jossa ilmailuviranomainen hyväksyy sijainnin (lentoturvallisuus) ja rakennus käy kunnan rakennuslupaprosessin lävitse. Kunnan rakennuslupaviranomainen on toimivaltainen myös arvioimaan sitä, onko kysymyksessä kevyt rakennelma, jolle mahdollisesti riittäisi pelkkä toimenpidelupa, vai tulisiko esim. lentokonesuojaa pitää rakennuksena, jolloin sitä koskevat rakentamista ja mahdollista rakennuslupaa koskevat säädökset. Joissain tapauksissa kalustohallit ja niiden mahdolliset ympäristövaikutukset on voitu huomioida jo ympäristöluvassa. Kiitotie kuuluu olennaisena osana lentopaikka-alueeseen, eikä siihen siten sovelleta maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n toimenpidelupaa koskevia säännöksiä, vaan lentopaikan rakennuslupa kattaa luvan kiitotien rakentamiseen lentopaikan rakentamisluvan ehtojen mukaisesti.

Satamiin rakennettavien rakennusten rakentamisessa on noudatettava maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia menettelyitä.

Ympäristöministeriössä on valmisteltu maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistusta. Syksyllä 2022 on tarkoitus antaa hallituksen esitys uudeksi rakentamislainsäädännöksi sekä maankäyttö- ja rakentamislain muutos, jolla nykyiset rakentamisen pykälät kumotaan ja lakiin lisätään säännökset alueidenkäytön digitaalisuudesta. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2024.

3.1.10 Muinaismuistolaki

Muinaismuistolaissa (295/1963) säädetään kiinteiden muinaisjäännösten kajoamiskiellosta. Kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty ilman lain nojalla annettua lupaa.

Muinaismuistolain 11 §:n mukaan kiinteään muinaisjäännökseen kajoamiseen voidaan myöntää lupa, jos muinaisjäännös tuottaa merkitykseensä nähden kohtuutonta haittaa. Kajoamislupa voidaan myöntää maanomistajalle tai muulle toimijalle, jonka tarkoituksena on toteuttaa toimenpide, jolla voi olla vaikutusta kiinteään muinaisjäännökseen. Kajoamislupa myöntää Museovirasto lupahakemuksen perusteella. Lain 23 §:n mukaan hakemus on käsiteltävä kiireellisenä.

LUONNOS

Kajoamislupa on voimassa enintään viisi vuotta päätöksen lainvoimaiseksi tulosta. Kajoamisluvan edellyttämät tutkimukset on suoritettava ja kajoamiseen liittyvät toimenpiteet on käynnistettävä luvan voimassaoloaikana. Kajoamisluvan voimassaoloa voidaan jatkaa enintään kaksi vuotta.

Muinaismuistolain 13 §:n mukaan mm. yleisen tien tekemistä, rautatien, kanavan tai lentokentän rakentamista tai vesistön säännöstelyä suunniteltaessa on hyvissä ajoin selvitettävä, voiko hankkeen toimeenpaneminen koskea kiinteää muinaisjäännöstä. Jos näin on, on asiasta oltava viipymättä yhteydessä museoviranomaiseen neuvottelemista varten. Ellei asiasta päästä yksimielisyyteen, museoviranomaisen on alistettava asia valtioneuvoston ratkaistavaksi.

Jos muinaisjäännöstä on tarpeen tutkia ennen kajoamisluvan hakemista tai kajoamisluvan ehtojen mukaisesti, voidaan tarvita tutkimuslupa, jonka Museovirasto myöntää muinaismuistolain 10 §:n nojalla.

3.1.11 Maa-aineslaki

Maa-aineslaissa tarkoitettuun aineiden ottamiseen on lain 4 §:n mukaan saatava lupa. Laki ei 2 §:n 2 kohdan mukaan koske rakentamisen yhteydessä irrotettujen aineiden ottamista ja hyväksikäyttöä, kun toimenpide perustuu viranomaisen lupaan tai hyväksymään suunnitelmaan, eikä sellaista aineiden ottamista vesialueella, johon vesilain mukaan vaaditaan aluehallintoviraston lupa. Maa-aineslain mukaista maa-ainesten ottolupaa ei siten tarvita rakentamisen yhteydessä irrotettujen aineiden ottamiseen ja hyväksikäyttöön esimerkiksi silloin, kun toimenpide perustuu hyväksytyyn rata- tai tiesuunnitelmaan. Kuitenkin esimerkiksi rata- tai tiesuunnitelma syrjäyttää maa-ainesluvan tarpeen vain silloin, kun maa-ainesten ottaminen tapahtuu suunnitelman mukaisella rautatie- tai tiealueella tai sellaisella liitännäisalueella, jota ei ole perustettu maa-ainesten ottamista varten. Maa-ainesten ottamista koskevan lupa-asian ratkaisee lain 7 §:n mukaan kuntien ympäristönsuojelun hallinnosta annetun lain (64/1986) mukainen kunnan ympäristönsuojeluviranomainen.

Maa-aineslain 4a §:n mukaa aineiden ottamista koskeva lupahakemus ja samaa hanketta koskeva ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupahakemus on käsiteltävä yhdessä ja ratkaistava samalla päätöksellä, jollei sitä ole erityisestä syystä pidettävä tarpeettomana. Yhteistä lupaa voidaan hakea yhdellä lupahakemuksella. Käsitelyssä noudattaen ympäristönsuojelulain menettelysäännöksiä.

3.1.12 Laki Suomen talousvyöhykkeestä

Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain (1058/2004, jäljempänä *talousvyöhykelaki*) mukaisesti Suomen talousvyöhyke käsittää Suomen aluevesiin välittömästi liittyvän merialueen, jonka ulkoraja määräytyy Suomen vieraiden valtioiden kanssa tekemien sopimusten mukaisesti ja jonka ulkorajan sijainti osoitetaan valtioneuvoston asetuksella.

Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 49—50/1996, jäljempänä *merioikeusyleissopimus*) määrittelee Suomen ja muiden valtioiden oikeudet. Merioikeusyleissopimuksen 56 artiklan nojalla Suomen valtiolla on talousvyöhykkeellä oikeus elollisten ja elottomien luonnonvarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen, säilyttämiseen ja hoitamiseen sekä muuhun toimintaan, jonka tarkoituksena on vyöhykkeen taloudellinen hyödyntäminen ja tutkiminen.

LUONNOS

Suomella on talousvyöhykkeellä kansainvälisen oikeuden mukainen lainkäyttövalta tekosaarten, laitteiden ja muiden rakennelmien rakentamisessa ja käytössä sekä meriympäristön suojelussa ja meritieteellisessä tutkimuksessa samoin kuin muut kansainvälisen oikeuden mukaiset oikeudet ja velvollisuudet.

Talousvyöhykelain 6 §:n mukaan valtioneuvosto voi antaa hakemuksesta suostumuksen hyödyntää talousvyöhykkeellä olevan merenpohjan ja sen sisustan luonnonvaroja ja tehdä tällaiseen hyödyntämiseen tähtäävää tutkimusta tai suorittaa talousvyöhykkeellä muuta toimintaa, jonka tarkoituksena on vyöhykkeen taloudellinen hyödyntäminen. Lain 7 §:n nojalla valtioneuvosto voi antaa hakemuksesta suostumuksen tekosaarten, 6 §:ssä tarkoitettuun toimintaan käytettävien laitteiden ja muiden rakennelmien sekä sellaisten muiden laitteiden ja rakennelmien rakentamiseen ja käyttämiseen, jotka saattavat haitata Suomelle kansainvälisen oikeuden mukaan kuuluvien oikeuksien käyttämistä talousvyöhykkeellä. Lupa-asia ratkaistaan valtioneuvoston yleisistunnossa työ- ja elinkeinoministeriön esittelystä.

3.1.13 Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta

Lailla kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977, jäljempänä lunastuslaki) säädetään kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta. Kiinteällä omaisuudella tarkoitetaan omistus- ja siihen verrattavaa oikeutta kiinteistöön taikka muuhun maatai vesialueeseen sekä näihin kuuluvaan rakennukseen tai rakennelmaan.

Lunastuslain 3 §:n mukaan lunastamalla voidaan hankkia kiinteää omaisuutta taikka pysyvä tai määräaikainen erityinen oikeus, rajoittaa pysyvästi tai määräajaksi oikeutta käyttää tai vallita kiinteää omaisuutta taikka erityistä oikeutta sekä lakkauttaa erityinen oikeus.

Lunastaa saadaan 4 §:n mukaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty. Lunastuksen hakija voi olla myös yksityisoikeudellinen yhteisö, joka osoittaa yleisen tarpeen vaativan lunastusta ja esittää luotettavan selvityksen siitä, että lunastettava omaisuus tullaan käyttämään aiottuun tarkoitukseen.

Lunastuslupan antaa hakemuksesta valtioneuvosto yleisistunnossaan. Jos lunastuslupaa haetaan voimansiirtolinjan, maakaasuverkoston tai muun näihin verrattavan yrityksen rakentamista varten eikä luvan antamista vastusteta tai kysymys on yleisen ja yksityisen edun kannalta vähemmän tärkeästä lunastuksesta, luvan voi antaa myös Maanmittauslaitos.

Lain 8 §:n mukaan lunastettavan kiinteän omaisuuden omistajalle ja käyttöoikeuden haltijalle on, jollei hakija näytä heidän kirjallisesti suostuneen lunastukseen, ennen lunastuslupan antamista varattava tilaisuus antaa määräajassa lausuntonsa asiasta. Määräaikaa ei saa asettaa 30 päivää lyhyemmäksi eikä 60 päivää pitemmäksi hakemuksen tiedoksiannosta lukien. Tilaisuus lausunnon antamiseen on varattava lisäksi asianomaiselle kunnalle sekä, jos hankkeella on seudullista merkitystä, maakunnan liitolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle on varattava vastaava tilaisuus myös, jos hankkeella on ympäristönsuojelun kannalta huomattava merkitys. Lain 9 §:n mukaan hakemuskirjat ja ilmoitus lausunnon antamista varten asetetusta määräajasta annetaan tiedoksi omistajalle ja haltijalle todisteellisena tiedoksiannona sekä kunnalle, maakunnan liitolle ja ELY-keskukselle tavallisena tiedoksiannona. Tiedoksianto muille kuin edellä mainituille toimitetaan julkisella kuullutuksella. Jos lunastuslupahakemus koskee hanketta, johon sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia, kuulutus on julkaistava lisäksi kunnan internetsivuilla.

LUONNOS

Tie- ja ratahankkeissa hyväksytty tiesuunnitelma tai ratasuunnitelma oikeuttaa suunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Muiden kuin tie- ja ratahankkeiden osalta voi joskus tulla kyseeseen alueen tai käyttöoikeuden lunastaminen.

3.1.14 Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (jäljempänä YVA-laki) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja arvioinnin yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä sovelletaan lain 3 §:n mukaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioitavat hankkeet ja niiden muutokset luetellaan lain liitteessä 1. YVA-lain liitteen 1 kohdassa 9 luetellaan liikennehankkeet, joihin sovelletaan YVA-menettelyä (esimerkiksi moottoritien rakentaminen, kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen, lentokenttien rakentaminen, kun pääkiitotie on vähintään 2 100 metriä pitkä, ja pääosin kauppamerenkulun käyttöön rakennettavat meriväylät, satamat, lastaus- tai purkulaiturit kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin aluksille). Menettelyä sovelletaan lisäksi yksittäistapauksessa sellaiseen hankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen muuhunkin muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, merkittäviä ympäristövaikutuksia.

YVA-menettelyssä ELY-keskus toimii yhteysviranomaisena, paitsi ydinenergialaissa tarkoitettuja ydinlaitoksia koskevissa hankkeissa yhteysviranomaisena toimii työ- ja elinkeinoministeriö.

YVA-lain 15 § edellyttää, että hankkeen ympäristövaikutukset on selvitettävä ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä suunnittelun mahdollisimman varhaisessa vaiheessa hankkeen muu valmistelu huomioonottaen vaihtoehtojen ollessa vielä avoinna. YVA-lain 8 §:n mukaan ennen arviointimenettelyä tai sen kuluessa yhteysviranomaisen voi järjestää ennakkoneuvottelun yhteistyössä hankkeesta vastaavan ja keskeisten viranomaisten kanssa.

YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen: arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. YVA-menettely alkaa sillä, että hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja toimittaa sen yhteysviranomaiselle, jonka jälkeen yhteysviranomaisen huolehtii YVA-lain 17 §:n mukaan, että arviointiohjelmasta tiedotetaan kuuluttamalla, pyydetään tarvittavat lausunnot ja varataan mahdollisuus mielipiteiden esittämiseen. Yhteysviranomaisen on myös varattava hankkeen vaikutusalueen kunnille tilaisuus antaa lausuntonsa arviointiohjelmasta. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman sisällöstä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017). Yhteysviranomaisen antaa hankkeesta vastaavalle lausuntonsa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta kuukauden kuluessa lausuntojen antamiseen ja mielipiteiden esittämiseen varatun määräajan päättymisestä.

Hankkeesta vastaava laatii YVA-lain 19 §:n mukaisesti ympäristövaikutusten arviointiselostuksen arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen antaman lausunnon pohjalta ja toimittaa sen yhteysviranomaiselle. Arviointiselostuksen sisällöstä säädetään tarkemmin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa valtioneuvoston asetuksessa. YVA-lain 23 §:n nojalla yhteysviranomaisen tarkistaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun ja laatii tämän jälkeen perustellun päätelmänsä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Perusteltu päätelmä annetaan hankkeesta vastaavalle kahden kuukauden kuluessa lausuntojen antamiseen ja mielipiteiden esittämiseen varatun määräajan päättymisestä.

LUONNOS

YVA-lain 25 §:n mukaan hankeen lupahakemukseen on ennen päätöksentekoa liitettävä ympäristövaikutusten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä. Viranomaisella ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän sekä valtioiden rajat ylittäviin vaikutuksiin liittyvät kansainvälistä kuulemistä koskevat asiakirjat.

Vuonna 2021 päättyneiden YVA-menettelyjen (25 kpl) vireilläoloajan mediaani oli 13,2 kuukautta. Vuosina 2019–2020 vireilläoloajan mediaani oli 11,7 kuukautta. YVA-menettelyiden kestossa on nähtävissä pidentymistä viime vuosina, mutta kesto korreloi enemmän hanketyypin kuin yhteysviranomaisen kanssa.

Vuonna 2010 komission toimeksiannosta tehdyn selvityksen mukaan YVA-arviointimenettelyn keskimääräinen kesto on ollut EU-maissa n. 11,5 kuukautta ja ilman seulontavaihetta 10 kuukautta. Kestossa on tyypillisesti ollut hankekohtaista, alueellista ja hanketyyppiä vaihtelevaa vaihtelua. Yksittäistapauksissa menettely on voitu suorittaa huomattavasti alle keskimääräisen keston.

YVA-laki mahdollistaa kaavoituksen ja YVA-menettelyn kuulemisten yhteensovittamisen. Myös YVA-menettely ja ympäristölupamenettely voidaan yhteensovittaa.

3.1.15 Hankintalaki ja erityisalojen hankintalaki

Julkisista hankinnoista säädetään kansallisesti julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetussa laissa (1397/2016, *hankintalaki*) ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetussa laissa (1398/2016, *erityisalojen hankintalaki*). Valtion ja kuntien viranomaisten sekä muiden hankintalain 5 §:ssä tarkoitettujen hankintayksiköiden on kilpailutettava hankintansa ja käyttöoikeussopimuksensa siten kuin hankintalaissa säädetään. Vastaavasti vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden on kilpailutettava EU-kynnysarvot ylittävät hankintansa siten kuin erityisalojen hankintalaissa säädetään. Mainituilla laeilla on pantu täytäntöön EU:n hankintadirektiivit 2014/24/EU ja 2014/25/EU. Hankintalain 22 §:ssä ja erityisalojen hankintalain 32 §:ssä säädetään hankinnoista toisen Euroopan unionin jäsenvaltion yhteishankintayksiköltä ja jäsenvaltioiden hankintayksiköiden yhteisistä hankinnoista.

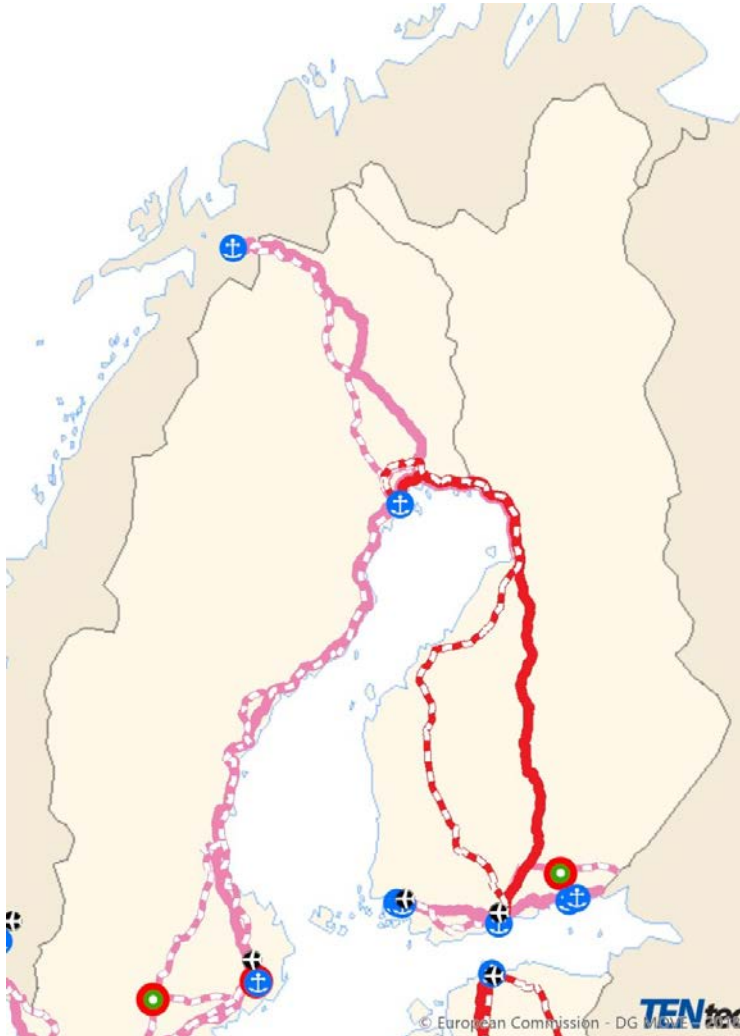
3.2 TEN-T-verkko ja ydinverkkokäytävät

Smart TEN-T -direktiiviä sovelletaan lupamenettelyihin hankkeissa, jotka ovat osa direktiivin liitteessä lueteltuja Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T-verkko) ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia ja ydinverkkokäytäviin liittyvissä muissa hankkeissa, joiden kokonaiskustannukset ylittävät 300 miljoonaa euroa.

TEN-T-verkko määritellään nykyisin unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013, jäljempänä TEN-T-asetus.

Ydinverkkokäytävät määritellään nykyisin Verkkojen Eurooppa -välineestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2021/1153, jäljempänä CEF-asetus, liitteessä III. Suomen kautta kulkee kaksi ydinverkkokäytävää: Pohjanmeri–Itämeri- ja Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävät:

LUONNOS



Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävä kulkee Turusta Helsingin kautta Venäjän rajalle, Vaalimaalle ja Vainikkalaan. Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävälle kuuluvat Suomessa Turun ja Venäjän rajan väliset määritellyt maantie- ja rautatieyhteydet sekä Turun ja Helsinki-Vantaan lentoasemat, Turun, Naantalin, Helsingin ja HaminaKotkan satamat sekä Kouvolan rautatie- ja maantieterminaali (Rail-Road Terminal, RRT-terminaali). Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävä kulkee Helsingistä pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävälle kuuluvat Suomessa maantie- ja ratayhteyksien lisäksi Helsingin satama ja Helsinki-Vantaan lentoasema.

Direktiivin liitteessä ennalta yksilöidyistä yhteyksistä mainitaan Suomen osalta Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävän rajat ylittävänä yhteytenä Venäjän raja–Helsinki-rautatieyhteys.

Euroopan komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista. TEN-T-verkon kehittämiseksi (COM/2021/812 final). Ehdotuksessa muun muassa määritellään

LUONNOS

eurooppalaiset liikennekäytävät. Ehdotuksen mukaan CEF-asetuksessa säädetty ydinverkko-käytävät sekä rahtikäytäväasetuksessa (kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annettu asetus (EU) 913/2010) säädetty rautateiden tavaraliikennekäytävät yhdistettäisiin eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi. Suomessa ei ole rautateiden tavaraliikennekäytäviä.

Eurooppalaiset liikennekäytävät vastaisivat pääosin aiemmin määriteltyjä ydinverkkokäytäviä ja rautateiden tavaraliikennekäytäviä. Suomen kautta kulkevat Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävä ja Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävä olisivat jatkossa eurooppalaisia liikennekäytäviä. Suomesta komission ehdotuksen mukaiselle laajennetulle ydinverkolle sekä eurooppalaisille liikennekäytävälle lisättäisiin nykyisten yhteyksien lisäksi suurten raidehankkeiden suunnittelua varten perustettujen hankeyhtiöiden oikolinjaukset suunnittelukohteina.

Lisäksi komission ehdotuksessa on muun muassa esitetty, että komissio voisi täytäntöönpanosäädöksellä vaatia jäsenvaltioita perustamaan yhden yksikön yhteistä etua koskevien rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden rakennustöitä ja hallinnointia varten (8 artikla 5 kohta).

Komission ehdotuksen käsittely EU:n neuvostossa ja parlamentissa on kesken.

3.3 Maanteiden toiminnallisia luokkia koskeva lainsäädäntö

Maanteiden toiminnallisista luokista säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (maantielaki) 4 §:ssä. Maantielain 4 §:n 1 momentin mukaan maantiet ovat liikenteellisen merkityksensä mukaan valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä. Saman pykälän 2 momentin mukaan valtatie palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

Maantielain 4 §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Elokuussa 2018 voimaan tulleella lakimuutoksella (572/2018) teiden luokittelu muutettiin tehtäväksi liikenne- ja viestintäministeriön antamalla asetuksella. Ennen muutosta laissa säädettiin, että liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä, ja että Liikennevirasto (nykyisin Väylävirasto) määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä. Maanteiden luokittelua valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin koskevat päätökset on tehty ennen lainmuutosta. Liikenneministeriö teki 2.12.1992 päätöksen valtateista ja 21.6.1993 päätöksen kantateista. Käytännössä päätökset uuden tien luokasta on tehty tiesuunnitelman yhteydessä ja tieluokan muutoksista erillisinä hallintopäätöksinä. Muutoksia teiden toiminnallisiin luokkiin on kuitenkin tehty hyvin vähän.

Maanteiden toiminnallinen luokitus kertoo tien verkostollisesta asemasta eli roolista ja luonteesta liikenteen välittäjänä ja alueiden yhdistäjänä sekä tien liikenteellisestä merkityksestä. Tien liikenteellisellä merkityksellä tarkoitetaan maantietä käyttävän liikenteen luonnetta, joka muodostuu matkojen ja kuljetusten pituuden, suuntautumisen ja tarkoituksen perusteella. Liikenteen eri tarkoituksia voivat olla esimerkiksi tavaraliikenne, julkinen henkilöliikenne, henkilöautoliikenne ja pyöräilyliikenne.

Maanteistä valtateitä on 8 608 km ja kantateitä 4 856 km. Suurin osa maantieverkon tiepituudesta on seutu- ja yhdysteitä. Seututeitä on 13 463 km. Yhdysteitä on eniten, 50 987 km. Liikennesuoritteesta suurin osa kohdistuu valtateille (n. 20 000 miljoonaa ajoneuvokilometriä

LUONNOS

vuonna 2019). Pienin osuus liikennesuoritteesta kohdistuu kantateille (n. 5 300 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 2019). Seututeille kohdistuu liikennesuoritteesta noin 7 000 miljoonaa ajoneuvokilometriä ja yhdysteille 6 000 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 2019.

Maanteiden numerointi perustuu maanteiden toiminnalliseen luokitukseen. Teiden numerointipäätöksestä ei ole säädetty laissa. Tien numero on päätetty luokittelupäätöksen yhteydessä. Käytännössä tiet on numeroitu seuraavasti: valtateitä ovat tiet numeroltaan 1-39, kantatiet numeroltaan 40-99 ja seututiet 100-999. Yhdysteiden numerot ovat 1000 suuremmat numerot. Tien numero ilmoitetaan opastemerkeissä. Tieliikennelain (279/2018) liitteessä on määritelty tien numeromerkin värit, joka vaihtelee luokan mukaan. Lisäksi valta- ja kantateillä kaksikielisten opastemerkkien vaatimukset ovat laajemmat kuin alemmilla toiminnallisilla luokilla (liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annettu valtioneuvoston asetus 379/2020 29 §). Myös Väyläviraston ohjeissa koskien liikennemerkkien käyttöä maanteillä ohjeistusta on osittain porrastettu toiminnallisten luokkien mukaan, siten että valta- ja kantateillä on kattavammin esimerkiksi suunnistus- ja opastusmerkit. Maantien toiminnallinen luokitus ohjaa siten opastemerkeillä ja tienumeroilla tienkäyttäjää reittivalinnoissa ja suunnistamisessa.

Matkojen ja kuletusten palvelutasosta maanteillä säädetään maantielain 13 a §:ssä ja kunnossapidosta 33 §:ssä. Palvelutasolle ja kunnossapidon tasolle on laissa säädetty yleisluonteiset vaatimukset koskien runkoverkkoon kuuluvia maanteitä, muita kuin runkoverkkoon kuuluvia valta- ja kantateitä sekä muita kuin runkoverkkoon kuuluvia seutu- ja yhdysteitä. Kunnossapitoa varten on tällä hetkellä käytössä myös tienpitäjän sisäisillä toimintalinjauksillaan käyttöönotattavia kunnossapitoa koskevia laatuvaatimuksia. Kunnossapitoluokat eivät määrittäviä toiminnallisen luokituksen perusteella, vaikka laissa on porrastettu palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa toiminnallisiin luokkiin. Nykyisissä kunnossapitotason määrittelyissä keskeisimpänä lähtökohdiana on ollut tien liikennemäärä ja liikenteen tarpeet. Toiminnallisen luokan muutos voi vaikuttaa pienillä liikennemäärillä tienhoidon tasoon.

Tien toiminnallinen luokka on yksi maanteiden suunnittelussa huomioitava tekijä ja luokka vaikuttaa erilaisiin suunnittelun ohjeistuksiin, kuten tien suuntaukseen, poikkileikkauksen ja suoja-alueen ohjeistukseen. Näistä ei ole säädetty laissa, vaan kyse on Väyläviraston ohjeista. Suunnitteluohjeissa valta- ja kantateiden suunnitteluvarot käsitellään samanarvoisina. Seutu- ja yhdysteillä on erilaiset ohjeistukset. Toiminnallisen luokan sisällä suunnittelun ohjeistukseen vaikuttavat liikennemäärät. Tien toiminnallisen luokan muutostilanteessa, käytännössä luokan muuttuminen konkretisoituu vasta, kun tiellä suoritetaan parannushankkeita, jolloin suunnitteluvarvoissa huomioidaan tien toiminnallinen luokka. Tien parantamishanke edellyttää maantielain 13 §:n mukaisesti yleistä tarvetta maantien parantamiselle ja pääsääntöisesti tiesuunnitelman laatimista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:ssä säädetään alueiden kaavoittamisesta yleiseksi alueeksi, katualueeksi ja liikennealueeksi. Asemakaavassa maanteiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Säännös pääasiallisesti mahdollistaa liikennealueiden kaavoittamisen asemakaavaan valta-, kanta- ja seututeiden osalta, mutta ei paikallista liikennettä välittävien teiden osalta. Maankäyttö- ja rakennuslain esitöiden mukaan säännöksen tarkoituksena on ollut määrittellä, milloin asemakaava-alueen tieliikenneväylä on katu ja milloin yleinen tie (HE 101/1998 vp). Kadun ja maantien rajapinnan määritelmä ohjaa hallinnollista luokkaa (omistus) ja sitä, kenen kunnossapitovastuulle tie kuuluu. Asemakaavassa osoitettu katualueen -merkintä ei vielä muuta väylän hallinnollista luokkaa ja kunnossapidosta vastaavaa tahoja vaan mahdollistaa, että tieakso voidaan tulevaisuudessa muuttaa kaduksi maankäyttö- ja rakennuslain 86 §:ssä säädetyn kadunpitovelvollisuuden alettua 86 a §:n mukaisella kadunpitopäätöksellä.

LUONNOS

Maanteiden ja muun liikenneverkoston rajapinnassa tien toiminnallinen luokka ohjaa maankäytön suunnittelua maanteiden läheisyydessä vaikuttaen tienvarren maankäytön kytkentään maantiehen ja liittymiseen maanteille. Liittymisestä maantiehen säädetään maantielain 37 §:ssä. Yksityisteiden liittämistä maantiehen voidaan rajoittaa tiesuunnitelmissa liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi lain 24 §:n 1 momentin mukaisesti. Liittymäluvan saaminen on 37 §:ssä ja sen esitöissä (HE 17/2004 vp) sidottu kiinteistön tarkoituksenmukaiseen käyttöön ja liikenneturvallisuuden toteutumiseen. Kokonaisharkinnassa muun ohella tien verkostollinen asema ja maantien sekä liitettävän yksityistien liikenteen luonne otetaan huomioon. Liittymistä moottori- ja moottoriliikenneteille sekä runkoverkkoon kuuluville maanteille voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. ELY-keskus voi näissäkin tapauksissa kuitenkin myöntää liittymäluvan erityisistä syistä. Pääväyläasetuksen 4 §:n 2 momentin mukaan runkoverkon palvelutasoluokkaan I kuuluvilla teillä liittymien on oltava sellaisia, etteivät ne merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Pääväyläasetuksen lisäksi liittymistä maanteille rajoitetaan tarkemmin TEN-T-asetuksessa.

Liittymien sijainti ja tekninen toteutus voi vaikuttaa myös maantien palvelutasoon, joka on yleisellä tasolla määritelty maanteiden runkoverkon ja toiminnallisten luokitteluiden kautta. Liittymätyypistä riippuen liittymät voivat olla matkantekoa hidastavia tai keskeyttäviä tekijöitä, mikä vaikuttaa maantien matka-aikaan ja matka-ajan ennakoitavuuteen. Näin ollen tien toiminnallinen luokka voi vaikuttaa kokonaisharkinnassa yksityistieliittymäluvan saamiseen palvelusomäärittelyjen perusteella, vaikka pääsääntöisesti luvan myöntäminen on tapauskohtaista harkintaa. Toiminnallisella luokalla ei kuitenkaan ole suoraa ja välitöntä oikeusvaikutusta luvan myöntämiseen. Merkittävin ohjaava vaikutus on maantien kuulumisella runkoverkkoon ja toiminnallisella luokalla runkoverkon ulkopuolisilla valta- ja kantateillä. Runkoverkon ulkopuolisilla seutu- ja yhdysteillä toiminnallisen luokan vaikutus on vähäisempi, koska palvelusomäärittelyt ovat väljemmät ja sidottu liikenteellisiin tarpeisiin. Liittymälupakäytännössä lupia on myönnetty tiukemmin ylimmille toiminnallisille luokille.

3.4 Nykytilan arviointi

3.4.1 Smart TEN-T -direktiivin edellyttämät muutokset lainsäädäntöön

Smart TEN-T -direktiiviä sovelletaan liikenneinfrastruktuurin rakentamista, mukauttamista tai muuttamista koskeviin hankkeisiin, jotka parantavat infrastruktuurin kapasiteettia, turvallisuutta ja tehokkuutta. Direktiivin maantieteellinen soveltamisala määrittyy TEN-T-ydinverkkoikäytävien sekä direktiivin liitteiden mukaisten TEN-T-ydinverkon ennalta yksilöityjen osuuk-sien mukaisesti. Soveltamisala on rajattu ydinverkkokäytävien osalta koskemaan hankkeita, joiden kokonaiskustannukset ylittävät 300 miljoonaa euroa. Direktiivin lupamenettelyä ja sen neljän vuoden enimmäiskestoja koskevia säännöksiä sovelletaan kaikkiin menettelyihin, joissa viranomaiset päättävät, saako hankkeen toteuttaja toteuttaa hankkeen tietyllä maantieteellisellä alueella. Direktiivin tarkoittamaan lupamenettelyyn eivät kuitenkaan sisälly kaupunkisuunnitteluun, maankäytön suunnitteluun, julkisten hankintasopimusten tekemiseen liittyvät menettelyt eivätkä strategisella tasolla toteutetut toimet. Soveltamisalaan voi kuulua maantie-, rautatie-, satama- tai lentoasemainfrastruktuuriin liittyviä hankkeita.

Hallintoasioissa noudatettavasta menettelystä ja hyvän hallinnon perusteista säädetään hallintolaissa, joka on yleislaki. Lupamenettelyitä koskevissa laeissa voi olla hallintolaista poikkeavia menettelysäännöksiä, joita noudatetaan hallintolain asemesta. Hallintolain 8 §:n mukaan viranomaisen on toimivaltansa rajoissa annettava asiakkailleen tarpeen mukaan hallintoasian hoitamiseen liittyvää neuvontaa sekä vastattava asiointia koskeviin kysymyksiin ja tiedusteluihin. Lain 10 §:ssä säädetään viranomaisten yhteistyöstä. Viranomaisen on toimivaltansa rajoissa ja

LUONNOS

asian vaatimassa laajuudessa avustettava toista viranomaista tämän pyynnöstä hallintotehtävän hoitamisessa sekä muutoinkin pyrittävä edistämään viranomaisten välistä yhteistyötä.

Direktiivin edellyttämä nimetty viranomainen, joka jäsenvaltion tulee nimetä, on hankkeen toteuttajien ja muiden asiaan osallistuvien viranomaisten yhteyspiste. Nimetty viranomainen muun muassa toimii yhteystahona hankkeen toteuttajalle ja menettelyistä vastaaville viranomaisille. valvoo lupamenettelyn aikataulua ja antaa hankkeen toteuttajalle ohjausta tietojen ja asiakirjojen toimittamisesta. Saman liikenneinfrastruktuurihankkeen eri lupamenettelyjä koordinoiva yhteystaho on uudenlaista sääntelyä Suomen järjestelmässä ja edellyttää nimetyn viranomaisen tehtävistä ja toimivaltuuksista säätämistä lailla.

Direktiivin mukainen lupamenettely alkaa hankkeen toteuttajan ilmoituksesta. Hankkeelta edellytetään ilmoitusvaiheessa riittävää kypsyyttä. Direktiivin mukainen määräaika alkaa kulua, kun hankkeen toteuttaja on toimittanut hanketta koskevat täydelliset asiakirjat. Jos hanke ei ole riittävän kypsä, ilmoitus hylätään asianmukaisesti perustellulla päätöksellä viimeistään neljän kuukauden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta. Direktiivin mukainen ilmoitusmenettely on uudenlaista sääntelyä Suomen lupajärjestelmässä.

Hankkeen toteuttajien ja lupaviranomaisten kesken käydään usein nykyisinkin epävirallisia neuvotteluja lupahakemusten sisällöstä ja hakemuksen käsittelyaikataulusta ennen lupahakemuksen jättämistä. Tällaiset neuvottelut perustuvat usein vapaaehtoisuuteen. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 27 b §:ssä sekä ratalain 22 b §:ssä on kuitenkin nykyisinkin säännöksiä ennakkoneuvottelusta.

Liikennehankkeiden tarvitsemien lupien keskinäisestä myöntämisyjärjestyksestä ei ole säädetty niitä koskevissa laeissa ja lupamenettelyt ovat usein vireillä samanaikaisesti eri viranomaisissa. Järjestys voi riippua eri lupiin tarvittavien selvitysten valmistumisesta tai muista käytännön syistä. Jonkin menettelyn valmistuminen voi olla myös edellytys lupa- tai muille hyväksymispäätöksille. Esimerkiksi kaikkiin ympäristövaikutusten arviointimenettelyistä annetussa laissa tarkoitettuja hankkeita koskeviin lupahakemuksiin on liitettävä mainitun lain mukainen arviointiselostus. Useimmissa luvissa on lisäksi kaavoitukseen liittyviä myöntämisedellytyksiä, lupa tai tie- tai ratasuunnitelma ei esimerkiksi saa olla kaavan vastainen, vaikeuttaa kaavan toteuttamista tai kaava on otettava huomioon lupaa myönnettäessä ja suunnitelma hyväksyttäessä. Myös luonnonsuojelulain mukainen poikkeuslupa voi olla edellytyksenä muiden lupien myöntämiselle.

Lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten menettelyiden kokonaisuus vaihtelee hankkeen tyypistä ja koosta riippuen. Koska direktiivin soveltamisalaan kuuluu lähinnä mittaluokaltaan suuria hankkeita, hankkeen toteuttajilla, jotka ovat tyypillisesti suuria yrityksiä tai viranomais-toimijoita, on yleensä riittävä osaaminen lupaprosessin läpiviemiseksi ja realistinen käsitys prosessin kulusta. Hankkeissa hyödynnetään usein konsulttien palveluita lupahakemusten tekemisessä.

3.4.2 Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hallinnolliset menettelyt

Kansallisesti liikenneinfrastruktuuriin liittyvät hallinnollisten menettelyiden kokonaisuudet voidaan jaotella esimerkiksi seuraavasti:

- Maankäytön suunnittelu
- Infrastruktuurihankkeen suunnittelu
- Infrastruktuurin rakentaminen, mukauttaminen ja muuttaminen
- Kiinteän omaisuuden käyttöoikeus

LUONNOS

- Infrastruktuurin käyttäminen

Maankäytön suunnitteluun kuuluvat menettelyt eivät direktiivin mukaan sisälly siinä tarkoitettuun lupamenettelyyn eivätkä siten direktiivissä lupamenettelylle säädetyn määräajan piiriin. Maankäytön suunnitteluun liittyviä menettelyitä ovat esimerkiksi kaavoitus (mm. maakunta-kaava, asemakaava ja yleiskaava) sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset suunnittelutarveratkaisu ja poikkeaminen kaavasta.

Liikenneinfrastruktuurihankkeen suunnittelu edeltää hankkeen toteuttamista eli infrastruktuurin rakentamista, mukauttamista tai muuttamista sekä toteuttamisen edellyttämiä lupa- ja muita hallinnollisia menettelyitä. Hankkeiden suunnitteluvaiheeseen kohdistuvia menettelyitä ovat esimerkiksi ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA), lunastuslain, muinaismuistolain ja vesilain mukaiset tutkimusluvut sekä Natura-arviointi.

Suunnitteluvaiheeseen kuuluvat menettelyt voivat sinänsä olla menettelyitä, joita on noudatettava ennen kuin hankkeissa voidaan tehdä direktiivin varsinaisesti tarkoittamat lupapäätökset. Suunnitteluvaiheelle tyypillistä on kuitenkin se, että hankkeen toteutustapa on usein vielä yksilöimättä ja hankkeen toteutuminen on epävarmaa. Suunnitteluvaiheessa voidaan arvioida eri vaihtoehtoja, hankkeen tarpeellisuutta, hankkeen vaikutuksia ja mahdollisuuksia haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Hankkeen suunnittelua koskevien hallinnollisten menettelyiden ei lähtökohtaisesti voida katsoa sisältyvän direktiivin soveltamisalaan, koska menettelyt eivätkä vielä määritä sitä, saako hankkeen toteuttaja toteuttaa hankkeen tietyllä maantieteellisellä alueella. Suunnitteluvaiheessa hanketta ei voida myöskään pitää direktiivissä edellytetyllä tavalla vielä riittävän kypsänä eikä ”täydellisten hakemusasiakirjojen” toimittaminen direktiivin mukaisen lupamenettelyn määräajan alkamiseksi ole vielä mahdollista. Suunnitteluun liittyvät menettelyt ovat usein kiinteässä yhteydessä maankäytön suunnitteluun, joka ei kuulu direktiivin tarkoittamaan lupamenettelyyn.

Maanteiden ja rautateiden suunnittelu etenee vaiheittain ja tarkentuu suunnittelun edetessä. Vaiheiden suunnittelutarkkuus ja päätöksenteko sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa. Hankesuunnittelun lakisääteiset vaiheet ovat yleissuunnitelman laatiminen ja tie- tai ratasuunnitelman laatiminen. Yleissuunnittelu vastaa yleiskaavatasoista tai asemakaavatasoista maankäytön suunnittelua. Yleissuunnitelmassa määritellään tien ja rautatien likimääräinen paikka ja tilantarve sekä suhde ympäröivään maankäyttöön. Yleissuunnitteluvaiheessa suoritetaan yleensä myös YVA-arviointi. Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa ja ratasuunnitelmaa laadittaessa. Tie- ja ratasuunnitelman laatiminen on hankkeen toteutukseen tähtäävää tien yksityiskohtaista suunnittelua. Yleissuunnittelun on katsottava olevan sellaista suunnittelua, joka ei kuulu direktiivin soveltamisalaan. Tie- tai ratasuunnitelman hyväksyminen sen sijaan on hankkeen toteuttamiseen oikeuttava päätös, jonka on katsottava kuuluvan direktiivin soveltamisalaan.

Direktiivin johdanto-osassa on nimenomaisesti mainittu, että direktiivin soveltamisalan olisi katettava ympäristövaikutusten arviointiin liittyvät menettelyt. Vaikka YVA-arviointi tehdään Suomessa varhaisessa suunnitteluvaiheessa, jolloin voidaan vaikuttaa vaihtoehtoihin, olisi vähintään arviointiselostuksesta kuulemista ja yhteysviranomaisen perusteltua päätelmää koskeva vaihe YVA-menettelystä sisällytettävä direktiivin mukaiseen neljän vuoden määräaikaan. Koska direktiivin soveltamisalaan kuuluvat lähtökohtaisesti suuret hankkeet, voidaan arvioida, että kyse on sellaisista hankkeista, joiden vaikutuksia ei yleensä voida pitää vähäisinä, ja joihin siten sovelletaan YVA-menettelyä.

LUONNOS

Infrastruktuurin rakentamista, mukauttamista ja muuttamista koskevat lupamenettelyt kuuluvat direktiivin soveltamisalaan. Menettelyt määrittävät saako hankkeen toteuttaja panna hankkeen täytäntöön asianomaisella maantieteellisellä alueella. Infrastruktuurin rakentamiseen, mukauttamiseen ja muuttamiseen liittyviä lupia ja muita hallinnollisia menettelyinä on pidettävä:

- Tiesuunnitelma
- Ratasuunnitelma
- Lentopaikan rakentamislupa
- Ympäristölupa
- Vesilain 3 kuvun mukaiset luvat, 2 luvun mukainen poikkeus vesiluontotyypin suojelusta ja 10 luvun 2 §:n mukainen yleiseksi kulkuväyläksi määrääminen
- Luonnonsuojelulain mukaiset poikkeusluvut luontotyypin muuttamiskiellosta ja eliölaajien rauhoittamisesta poikkeamiseksi
- Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset rakennuslupa, toimenpidelupa, purkamislupa ja maisematvölupa
- Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain mukainen suostumusmenettely
- Maa-ainesten ottolupa silloin, kun se ei perustu muuhun lupaan tai päätökseen

Kiinteän omaisuuden käyttöoikeus voi olla edellytys infrastruktuurihankkeiden toteuttamiselle tietyllä maantieteellisellä alueella. Kiinteän omaisuuden käyttöoikeudesta sovitaan ensisijaisesti maanomistajan kanssa. Käyttöoikeus on mahdollista hankkia myös lunastusmenettelyn kautta. Kiinteän omaisuuden käyttöoikeuteen liittyviä menettelyitä ovat esimerkiksi lunastuslupa ja lunastustoimitus.

Kiinteän omaisuuden käyttöoikeutta koskevat hallinnolliset menettelyt ovat toissijainen vaihtoehto käyttöoikeuden hankkimiseksi. Lunastuslupa voi kuitenkin olla olennainen osa direktiivissä tarkoitettua lupapäätöstä eli sitä, saako hankkeen toteuttaa tietyllä maantieteellisellä alueella. Joskus kysymys kiinteän omaisuuden käyttöoikeudesta tai oikeudesta lunastaa alue myös ratkaistaan samassa yhteydessä infrastruktuurin rakentamista, mukauttamista tai muuttamista koskevan lupa- tai muun hallintoasian kanssa. Tie- ja ratahankkeissa hyväksytty tiesuunnitelma tai ratasuunnitelma oikeuttaa suunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Tähän nähden olisi perusteltua sisällyttää myös lunastuslupa lain soveltamisalaan kuuluviin menettelyihin. Käyttöoikeuden myöntämisestä eräissä tapauksissa säädetään myös vesilaissa.

Infrastruktuurin käyttämiseen ja muuhun toiminnan harjoittamiseen infrastruktuuria hyödyntämällä liittyvät luvat ja muut hallinnolliset menettelyt eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Infrastruktuurin käyttämiseen liittyviä lupia ja muita hallinnollisia menettelyitä ovat esimerkiksi satamien turvatoimiasiat, vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen liittyvät turvatoimivälitteet sekä ilmailulain mukaiset lentoaseman hyväksyntätodistus, lentopaikan pitolupa, rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön.

Direktiivin mukainen määräaika ei saa vaikuttaa kansainvälisestä oikeudesta ja unionin oikeudesta johtuviin velvoitteisiin. Määräaikasääntelystä huolimatta on siten edelleen noudatettava mainittujen velvoitteita. Määräaika ei lisäksi saa sisältää muutoksenhakumenettelyjen ja tuomioistuimessa toteutettavien oikeussuojakeinojen soveltamisen edellyttämiä ajanjaksoja eikä myöskään ajanjaksoja, jotka ovat tarpeen päätösten tai oikeussuojakeinojen panemiseksi täytäntöön.

LUONNOS

3.4.3 Suurten hankkeiden yleisyys sekä lupa- ja muiden menettelyiden käsittelyajat

Smart TEN-T -direktiiviä sovellettaisiin yli 300 miljoonan euron hankkeisiin ydinverkkokäytävillä. Esityksen valmistelussa sidosryhmiltä saatujen tietojen mukaan tämän kokoluokan hankkeita ei ole suunnitteilla maanteitä, lentoasemia tai satamia koskien lähivuosina lainkaan. Direktiiviä sovellettaisiin lisäksi hankkeissa, jotka toteutetaan direktiivissä ydinverkon ennalta yksilöitynä osuutena mainitulla Helsinki–Venäjän raja välisellä TEN-T-ydinverkon rataosuudella.

Väyläviraston investointiohjelmassa vuosille 2023–2030 esitetään kolmea TEN-T-ydinverkolle sijoittuvaa maantiehanketta, joiden kustannukset olisivat kuitenkin alle 300 miljoonaa euroa: Vt 4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki (129 miljoonaa euroa), Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (171 miljoonaa euroa) ja E18 Kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa (205 miljoonaa euroa). Vuosina 2016–2020 Suomen satamiin tehtiin investointeja yhteensä 880 miljoonan euron arvosta eli keskimäärin 176 miljoonaa euroa vuosittain. Investoinneista 93 prosenttia tehtiin rannikolla sijaitseviin yleisiin satamiin. Suurimmat satamayhtiöiden omat investoinnit tehtiin Helsingin, HaminaKotkan, Rauman ja Kokkolan satamissa.³

Ratahankkeiden osalta Väyläviraston investointiohjelmaan vuosille 2023–2030 sisältyy kaksi yli 300 miljoonan euron ratakohdetta: Helsinki-Riihimäki (315 miljoonaa euroa) ja Helsinki-Tampere peruskorjaus (325 miljoonaa euroa).

Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet ovat siten harvinaisia. Lähitulevaisuudessa niihin voisivat yllä mainittujen Väyläviraston investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden lisäksi kuulua suuret raidehankkeet, joiden suunnittelua varten on perustettu hankeyhtiöt Suomi-rata Oy, Turun Tunnin Juna Oy ja perusteilla oleva Itärata Oy. Nämä suunnitteilla olevat ratayhteydet on komission ehdotuksessa uudeksi TEN-T-asetukseksi ehdotettu sisällytettäväksi eurooppalaisille liikennekäytävälle. Lisäksi mahdollinen kiinteä yhteys Helsingistä Tallinnaan on ehdotettu sisällytettäväksi TEN-T-kattavalle verkolle. Helsingin ja Tallinnan välisessä yhteyttä koskevassa mahdollisessa hankkeessa voisi tulevaisuudessa, toteutuessaan ja jos se sisällytettäisiin eurooppalaisille liikennekäytävälle, olla kyse sellaisesta suuresta hankkeesta, joka kuuluisi direktiivin soveltamisalaan. Helsingin ja Tallinnan välistä tunnelia ei kuitenkaan ole tunnistettu liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa liikenneverkolle kohdistuvien keskeisimpien tarpeiden joukkoon.

Liikenne- ja viestintävirastolle on sen toiminnan aloittamisvuodesta 2019 lähtien tullut hyväksyttäväksi ratalain mukaisia suunnitelmia vuonna 2019 kuusi ratasuunnitelmaa ja yksi ratasuunnitelman voimassaoloajan pidennys, vuonna 2020 14 ratasuunnitelmaa ja yksi yleissuunnitelma, vuonna 2021 18 ratasuunnitelmaa ja yksi ratasuunnitelman voimassaoloajan pidennys ja vuonna 2022 tähän mennessä neljä hyväksyttyä tiesuunnitelmaa, minkä lisäksi syksyllä 2022 on tulossa 12 ratasuunnitelmaa ja yksi yleissuunnitelma

Käsittelyajat radan yleis- ja ratasuunnitelmissa vaihtelee 30 vuorokaudesta 152 vuorokauteen. Keskiarvokäsittelyaika aineiston saamisesta päätöksen tekoon on 79 vuorokautta. Liikenne- ja viestintävirastossa ei ole tähän mennessä ollut käsittelyssä yli 300 miljoonan euron ratahankkeita, mutta käsittelyaika isoimmista hankkeista on ollut noin 3-4 kuukautta.

³ Investoinnit Suomen satamiin 2016–2025, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2021, saatavilla osoitteessa https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Raportit/Satamainvestoinnit%202016-2025%20Traficom_1_2021.pdf.

LUONNOS

Liikenne- ja viestintävirastolle on sen toiminnan aloittamisvuodesta 2019 lähtien tullut hyväksyttäväksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisia suunnitelmia vuonna 2019 45 tiesuunnitelmaa, joista 25 siirtyi Liikennevirastosta, ja kolme yleissuunnitelmaa, joista yksi siirtyi Liikennevirastosta, vuonna 2020 55 tiesuunnitelmaa, vuonna 2021 59 tiesuunnitelmaa, vuonna 2022 tähän mennessä 12 tiesuunnitelmaa. Vuonna 2019 tehtiin 25 päätöstä, vuonna 2020 41 päätöstä (sisältäen kaksi yleissuunnitelmapäätöstä), vuonna 2021 52 päätöstä ja vuonna 2022 tähän mennessä 22 päätöstä.

Maanteitä koskevien suunnitelmien käsittelyajoissa on paljon vaihtelua. Käsittelyjärjestys ei ole sama kuin hyväksymisesitysten saapumisjärjestys, vaan sitä ohjaa pitkälti hankkeiden kiireellisyysaste. Suunnitelmat, joissa hanke on jo saanut rahoituksen ja jotka ovat käynnistymässä, priorisoidaan käsittelyssä. Samalla ne suunnitelmat, joiden toteutuminen ei ole lähiaikoina näköpiirissä (ei rahoituspäätöstä, rakennussuunnittelua ei käynnistetty) ovat odottaneet käsittelyä pidempään. Tästä priorisoinnista johtuen keskimääräinen käsittelyaika on pitkä, ja jotkut suunnitelmat ovat odottaneet käsittelyä useamman vuoden. Toisaalta kiireellisten suunnitelmien käsittelyajat ovat lyhimmillään olleet vain joitakin päiviä hyväksymisesityksen saapumisesta. Vuoden 2022 aikana on käsitelty kiireellisinä saapuneet hyväksymisesitykset noin kahdessa kuukaudessa. Maanteiden suunnitelmissa ei ole toistaiseksi ollut hyväksyttävänä yli 300 Me hankkeita.

Ympäristölupahakemusten keskimääräinen käsittelyaika vuonna 2018 annetuissa päätöksissä oli 15,1 kuukautta ja mediaani 9,5 kuukautta, vuonna 2019 keskiarvo 13,2 kuukautta ja mediaani 9,0 kuukautta ja vuonna 2020 keskiarvo 13,9 kuukautta ja mediaani 9,9 kuukautta.⁴

Etelä-Suomen aluehallintovirastossa vesilupa-asioiden käsittelyajan mediaani on vuonna 2020 ollut 8,5 kuukautta ja keskiarvo 10,0 kuukautta. Vuonna 2021 mediaani on ollut 8,3 kuukautta ja keskiarvo 9,8 kuukautta.

Rauhoitettujen lajien poikkeuslupia koskevia hakemuksia on kaikissa ELY-keskuksissa yhteensä käsitelty vuosina 2015-2021 noin 260-270 kappaletta vuosittain. Luonnonsuojelulain mukaisten poikkeamispäätösten käsittelyaika Uudenmaan ELY-keskuksessa on noin 3–6 kuukautta.

Vuosina 2010–2021 YVA-menettelyyn tuli vireille keskimäärin 37,3 kpl hanketta vuosittain. Vuonna 2021 päättyneiden YVA-menettelyjen (25 kpl) vireilläoloajan mediaani oli 13,2 kuukautta. Vuosina 2019–2020 vireilläoloajan mediaani oli 11,7 kuukautta.⁵

Viranomaisen kannalta lupamenettelyn pitkittymisen syinä voivat olla viranomaisten ruuhkautunut työtilanne, suunnitelmien muuttuminen kesken lupaprosessin sekä se, että lupa-asiat voivat olla hyvin laajoja, ja niihin liittyy usein rajapintoja myös muiden lakien mukaisiin menettelyihin. Joskus lupaprosessin aikana tai esimerkiksi vuorovaikutusmenettelyssä (muistutukset lupahakemusten johdosta) voi myös nousta esiin asioita, jotka edellyttävät lisäselvityksiä. Lisäksi esimerkiksi luonto- ja lajiselvitysten osalta myös vuodenaajat voivat määritellä, milloin niitä on mahdollista toteuttaa. Siten prosessin kesto ja viivästykset voivat johtua moninaisista tekijöistä.

⁴ Syyt yli vuoden kestäneisiin ympäristölupa hakemusten käsittelyaikoihin aluehallintovirastoissa 2018–2020, Ympäristöministeriön julkaisuja 2021:35, saatavilla osoitteessa https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163634/YM_2021_35.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

⁵ Tilastokatsaus YVA-menettelyihin 1994–2021, SYKE, saatavilla osoitteessa https://www.ymparisto.fi/fi-fi/asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/ymparistovaikutusten_arviointi.

LUONNOS

Direktiivissä edellytetyn enintään neljän vuoden kokonaiskeston osalta voidaan todeta, että määräaika on toteutuskelpoinen ja riittävä ainakin suurimmalle osalle hankkeita. Tämä edellyttää, että lupamenettelyjen alussa tiedostetaan määräajan pituus, ja erilaisten lupahakemusten valmistelu aloitetaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, ja hankkeen toteuttaja sekä toimivaltaiset viranomaiset tekevät sujuvaa yhteistyötä. Määräajan vuoksi lupien käsittelyä voidaan myös pyrkiä priorisoimaan. Direktiivi myös mahdollistaa määräajan pidentämisen enintään kahdesti asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa. Pidennyksen kesto on määriteltävä tapauskohtaisesti ja sen on rajoitettava tarkoitukseltaan lupamenettelyn loppuun saattamiseen ja lupapäätöksen antamiseen.

Yksi esimerkki suuresta liikennehankkeesta, joka on edellyttänyt useita lupia ja päätöksiä, on Hailuodon kiinteän yhteyden rakentaminen. Myöskään tämä hanke ei kustannuksiltaan yllä 300 miljoonan euroon. Hankkeen kustannusarvio on 96 miljoonaa euroa. Hailuodon kiinteän yhteyden suunnittelua koskevat vaiheet kuvaavat osaltaan eri menettelyiden sijoittumista hankkeen suunnittelun ja valmistelun eri vaiheisiin. Hailuodon liikenneyhteyksien kehittämisselvityksillä on tässä kuvattuja hallinnollisia menettelyitä pidemmät taustat ulottuen 1980-luvulle.⁶

Hailuodon liikenneyhteyksien kehittämisen ympäristövaikutusten arviointityö aloitettiin vuonna 2008. YVA-selostus valmistui vuonna 2010. Yhteysviranomaisen antoi asiasta lausuntonsa 9.8.2010. YVA-menettelyn kanssa samanaikaisesti laadittiin merialueen osayleiskaavat Oulunsalon ja Hailuodon kunnissa. YVA:n, alustavan yleissuunnittelun ja YVA:sta saatujen lausuntojen pohjalta Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus valitsi jatkosuunnitteluvaihtoehdoksi kiinteän yhteyden. Hankealueelle sijoittuu Natura 2000 -suojeluverkostoon kuuluvia kohteita, joten hankealueelle on tehty myös Natura-arviointi vuonna 2010. Arviointia täydennettiin vuosina 2011 ja 2013. Ympäristöministeriö antoi lausuntonsa vuoden 2010 arvioinnista sekä myöhemmistä täydennyksistä.

Hailuodon kiinteän yhteyden yleissuunnitelman laatiminen käynnistyi vuonna 2010, ja yleissuunnitelmaraportti valmistui vuonna 2014. Liikennevirasto hyväksyi yleissuunnitelman 21.10.2016. Yleissuunnitelma on lainvoimainen. Hankkeen edellyttämä vesilupahakemus aluehallintovirastolle sekä luonnonsuojelulain mukaiset kaksi hakemusta lintulajien rahoitusmääräyksistä poikkeamiseksi Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksille tehtiin 7.3.2018. Luonnonsuojelulain mukaiset poikkeuslupapäätökset annettiin 30.4.2018 ja 22.11.2018. Aluehallintovirasto antoi vesilupaa koskevan päätöksensä 11.2.2020. Vesilupapäätöksestä on valitettu, ja valitus on tätä esitystä laadittaessa vielä vireillä hallinto-oikeudessa. Hailuodon kiinteää yhteyttä koskeva tiesuunnitelma ja sen hyväksymisesitys on päivätty 31.3.2018. Suunnitelma oli nähtävillä muistutusten esittämistä varten touko-kesäkuussa 2018 ja siitä on pyydetty lausunnot kunnilta ja muilta asian ratkaisemisen kannalta keskeisiltä viranomaisilta. Liikennevirasto teki tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen 23.10.2018.

Myös tämän yhtä hanketta, Hailuodon kiinteää yhteyttä, koskevan esimerkin perusteella neljän vuoden enimmäiskesto direktiivin soveltamisalaan kuuluville hankkeille näyttää mahdolliselta toteuttaa. Varsinaisista hankkeen toteuttamiseen oikeuttavista lupapäätöksistä ja tiesuunnitelman hallinnollisesta käsittelystä eniten aikaa kului vesiluvan käsittelyyn, noin yksi vuosi ja 11 kuukautta. Luonnonsuojelulain mukaiset poikkeuslupa-asiat ja tiesuunnitelman hallinnollinen käsittely olivat vireillä vesiluvan kanssa samanaikaisesti, mutta tulivat päätökseen aikaisemmin, joten vesiluvan käsittelyaika sisältää myös mainittuihin muihin menettelyihin kuluneen ajan.

⁶ Lisää tietoa hankkeesta Väyläviraston verkkosivuilla: <https://vayla.fi/hailuoto>.

LUONNOS

Koska direktiivissä lupamenettelyllä tarkoitetaan kaikkia menettelyitä, joita on noudatettava yksittäisten hankkeiden yhteydessä lupapäätöksen saamiseksi ja koska direktiivin soveltamisalan olisi katettava ympäristövaikutusten arviointiin liittyvät menettelyt, on huomioitava lisäksi huomattavasti varhaisemmassa vaiheessa toteutettavaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn kuluva aika. Direktiivi kuitenkin mahdollistaa käytettävissä olevan neljän vuoden määräajan jakamisen eri vaiheisiin, joten myös niiden käsittelyyn neljän vuoden kokonaismääräaika edellä mainittujen mediaanivireilläoloaikaa koskevien tietojen perusteella useimmiten riittää. Määräajassa ei kuitenkaan voisi huomioida hankkeen toteuttajan esimerkiksi ympäristöselostuksen laatimiseen ja eri selvitysten laatimiseen käyttämää aikaa vaan nimenomaan hallinnolliseen käsittelyyn kuluva aika.

Suomessa merkittävien rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden lupaprosessien osalta kokemusta on Ruotsin kanssa Haaparannassa toteutettavan yhteisen ratahankkeen osalta. Lisäksi on allekirjoitettu Suomen ja Viron välistä liikennealan yhteistyötä koskeva yhteisymmärryspöytäkirja (Memorandum of Understanding of Understanding of Transport initiatives) 26.4.2021. Se mahdollistaa liikennealan välisen yhteistyön ja valtioiden välisen tiedonvaihdon suurten liikennehankkeiden edistämiseksi Euroopan laajuisella liikenneverkolla (TEN-T) ja sen ulkopuolella. Rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden osalta viranomaisten välinen sujuva yhteistyö ja tietojenvaihto ovat tärkeitä. Lupamenettelyn kokonaiskeston osalta rajat ylittävät hankkeet voivat olla haasteellisia. Isoissa hankkeissa voi tulla kyseeseen myös valtakunnan rajat ylittävä YVA-prosessi. Maantiehankkeita on ollut raja-asemilla, mutta ne ovat jääneet direktiivin asettaman raja-arvon (300 miljoonaa euroa) alle.

3.4.4 Maanteiden toiminnallisia luokkia koskeva sääntely

Toiminnallisella luokittelulla on ollut pitkään vakiintunut asema tienpidossa, maankäytön suunnittelussa ja opastuksessa. Toiminnallinen luokitus on tarpeellinen väline maantieverkon jäsentelyyn sekä maanteiden suunnitteluun, tienpidon suunnitteluun ja maankäytön suunnitteluun. Arviomuistiossa maanteiden toiminnallisen luokituksen päivytyksestä ja siitä saadussa lausuntopalautteessa on pidetty nykyistä luokittelujärjestelmää sekä jaottelua valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin lähtökohdiltaan edelleen toimivana. Lausuntopalautteessa on kuitenkin korostettu myös tarvetta valtakunnallisesti yhtenäisille kriteereille luokitteluun ja mahdollisten muutostarpeiden tarkasteluun. Valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamiseksi voisi harkittavaksi tulla kutakin luokkaa koskevien palvelutehtävien kuvauksen tarkentaminen laissa. Koska sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella nykyisissä lähtökohdissa maanteiden jaottelussa valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin ei kuitenkaan nähdä merkittäviä ongelmia, vaan lähinnä täsmentämisen tarvetta, kunkin luokan roolia voitaisiin täsmentää lain periaatteita muuttamatta myös lakia alemman asteisella tasolla.

Toiminnallisella luokittelulla ei ole välittömiä oikeudellisia vaikutuksia. Se vaikuttaa huomioon otettavana tekijänä tien liikenteen luonteen, verkostollisen aseman ja maanteiden palvelutasomäärittelyjen kautta muun muassa maankäytön suunnitteluun sekä liittymiä koskeviin ratkaisuihin. Lain tasolla toiminnallinen luokka on määritetty teiden palvelutason ja kunnossapidon määrittelyn pohjaksi, mutta käytännössä tienpidossa suurempi vaikutus on kuitenkin teiden liikenteellisillä tarpeilla kuin tien luokalla. Lisäksi teiden numerointi ja opastejärjestelmä perustuvat toiminnalliseen luokitukseen. Luokittelu vaikuttaa osaltaan toimintaa, mutta ei yksinään määrää tehtäviä ratkaisuja eikä esimerkiksi vaikuta suoraan tienpidon rahoitustarpeisiin.

Maanteiden toiminnallisista luokista päättämisen muotoa muutettiin vuonna 2018. Voimassa olevan lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Ennen muutosta laissa säädettiin, että liikenne- ja

LUONNOS

viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä, ja että Liikennevirasto (nykyisin Väylävirasto) määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä. Muutosta koskevilla esitöissä todetaan muun muassa, että lain aiempi sanamuoto on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikennevirastolle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista (HE 45/2018 vp). Toiminnallisista luokista päättämistä ministeriön asetuksella hallintopäätöksen sijaan ei ole tarkemmin perusteltu. Käytännössä ennen lain muutosta päätökset uuden tien luokasta tehtiin tiesuunnitelman yhteydessä ja tieluokan muutoksista erillisinä hallintopäätöksinä.

Yleensä teiden toiminnallisten luokkien muutostarpeet ovat liittyneet teiden parantamishankkeisiin. Parantamishankkeissa laaditaan lähtökohtaisesti aina tiesuunnitelma. Vuoden 2018 lainmuutoksen jälkeen käytännössä on noussut esiin tarve saada tarvittavat päätökset tien toiminnallisesti luokasta tehtyä sujuvasti osana samaa prosessia tai muutoin samassa aikataulussa hankkeen kanssa. Kun toiminnallisesta luokasta päätetään asetuksella, ei tähän aina ole mahdollisuutta. Tienhankkeisiin liittyvän maantien luokkaa koskevan päätöksenteon sujuvoittamisen ohella olisi perusteltua tarkastella maanteiden toiminnallisista luokista päättämistä kokonaisuutena huomioiden toiminnallisen luokituksen merkitys ennen kaikkea maantieverkon jäsentelyyn käytettävänä välineenä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Laki eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä

Smart TEN-T -direktiivin mukaisten lupaprosessien ja nimetyt viranomaisen määrittämisen edellyttämät kansalliset toimet pantaisiin täytäntöön säätämällä uusi laki eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä.

Lain soveltamisalaan kuuluisivat TEN-T-verkon ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia koskevat hankkeet ja TEN-T-verkon ydinverkkokäytävien kokonaiskustannuksiltaan 300 miljoonaa euroa ylittävät hankkeet, jotka liittyväliikenneinfrastruktuurin määritellyn osuuden rakentamiseen, mukauttamiseen tai muuttamiseen.

Direktiivin mukaiseen lupaprosessiin ja lain soveltamisalaan sisällytettäisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen tiesuunnitelman hyväksymismenettely, ratalain mukainen ratasuunnitelman hyväksymismenettely, ilmailulain mukainen rakentamislupamenettely, YVA-lain mukainen arviointiselostus, ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupamenettely, vesilain mukaiset vesitaloushankkeiden lupamenettelyt ja poikkeusmenettely vesiluontotyypin suojelusta, luonnonsuojelulain luontotyypin muuttamiskieltoa ja kasvi- ja eläinlajien rauhoitussäännöksiä koskevat poikkeuslupamenettelyt, maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset rakennuslupamenettely, toimenpidelupamenettely, purkamislupamenettely ja maisematyölupamenettely, maa-aineslain mukainen lupamenettely, lunastuslain mukainen lunastuslupamenettely sekä Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain mukainen menettely suostumuksen antamisesta rakentamiseen talousvyöhykkeellä.

Kansalliseksi nimetyksi viranomaiseksi nimettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto. Tällä hetkellä yleinen kehittämissuuntaus on, että tapauskohtaista päätöksentekoa ja rutiininomaisia viranomais-tehtäviä pyritään siirtämään ministeriötasolta alaspäin virastotasolle. Liikenne- ja viestintävirasto on itsenäinen ja riippumaton liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomainen, johon on sijoitettu liikennehallinnon operatiivisia tehtäviä. Nimetty viranomainen toimisi

LUONNOS

yhteystahona hankkeen toteuttajalle ja lupamenettelyistä ja muista menettelyistä vastaaville viranomaisille. Nimetyn viranomaisen rooliin kuuluisi lisäksi erityisesti määräajan toteutumisen hallintaan ja seurantaan liittyviä tehtäviä.

Lailla säädettäisiin hankkeen toteuttajan velvollisuudesta tehdä ilmoitus soveltamisalaan kuuluvasta hankkeesta sekä ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan tarkempia määräyksiä ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Nimetyn viranomaisen olisi neljän kuukauden kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta tarkastettava ilmoitus ja tehtävä päätös määräajan laskennan alkamisesta tai kehotettava hankkeen toteuttajaa täydentämään ilmoitusta.

Lain soveltamisalaan kuuluvien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden yhteenlaskettu enimmäiskesto ei saisi ylittää neljää vuotta. Määräajan laskenta alkaisi hankkeen toteuttajan ilmoituksesta, joka olisi tehtävä samanaikaisesti kuin ensimmäinen soveltamisalaan kuuluva menettely pannaan vireille. Määräaikaan ei sisältäisi aikoja, jolloin hakijalla ei ole vireillä soveltamisalaan kuuluvia menettelyitä, hakemuksen tai muun hyväksymisesityksen täydentämiseen kuluva aikaa eikä muutoksenhakuun kuluva aikaa. Hankkeen toteuttajasta riippuvan hakemuksen täydentämiseen kuluvan ajan huomioimatta jättämisellä määräajan laskennassa pantaisiin täytäntöön direktiivin täydellisiä hakemusasiakirjoja koskeva sääntely.

Laissa mahdollistettaisiin myös ennakkoneuvottelun järjestäminen ennen hankkeesta ilmoittamista yhteistyössä hankkeen toteuttajan, nimetyn viranomaisen ja muiden keskeisten viranomaisten kanssa. Tavoitteena olisi edistää hankkeen vaatimien menettelyiden kokonaisuuden hallintaa, hankkeen toteuttajan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

Nimetty viranomainen voisi pidentää neljän vuoden määräaikaan menettelyiden loppuun saattamiseksi, jos asian asianmukainen käsittely tai muu perusteltu syy sitä edellyttää. Pidennystä voidaan jatkaa kerran samoin edellytyksin. Määräajan laskenta voitaisiin hankkeen toteuttajan hakemuksesta keskeyttää määräajaksi. Nimetty viranomainen voisi lisäksi päättää määräajan laskemisen raukeamisesta hankkeen toteuttajan hakemuksesta tai jos soveltamisalaan kuuluva menettely on ollut keskeytyneenä hakijasta riippuvasta syystä yhtäjaksoisesti vähintään vuoden.

Nimetyn viranomaisen olisi huolehdittava siitä, että yleisessä tietoverkossa on saatavilla yleisluonteista ohjeistusta lain soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden mahdollisesti edellyttämistä luvista ja muista menettelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto nimettynä viranomaisen vastaisi ohjeistuksen laadinnan koordinoinnista, julkaisemisesta ja päivittämisestä. Toimivaltaiset viranomaiset osallistuisivat ohjeistuksen laadintaan ja päivittämiseen toimivaltaansa kuuluvien tässä laissa mainittujen menettelyiden osalta. Lisäksi nimetyn viranomaisen ja toimivaltaisten viranomaisten olisi yhteistyössä annettava hankkeen toteuttajalle pyynnöstä ohjausta kaikkien asiaankuuluvien tietojen ja asiakirjojen toimittamisessa.

Laissa säädettäisiin soveltamisalaan kuuluvien unionin jäsenvaltioiden rajat ylittävissä hankkeissa tehtävästä yhteistyöstä asianomaisen jäsenvaltion nimetyn viranomaisen ja eurooppalaisten koordinaattorien kanssa. Lisäksi säädettäisiin sovellettavan lainsäädännön valinnasta tapauksissa, joissa lain soveltamisalaan kuuluvan unionin jäsenvaltioiden rajat ylittävään hankkeeseen liittyvät hankintamenettelyt toteuttaa jäsenvaltioiden yhteinen yksikkö.

Nimetyn viranomaisen tämän lain nojalla tekemiin päätöksiin olisi haettava oikaisua ennen valituksen tekemistä hallintotuomioistuimeen. Nimettynä viranomaisena toimivalla Liikenne- ja

LUONNOS

viestintävirastolla olisi lain nojalla toimivalta tehdä päätös määräajan laskennan alkamisesta, määräajan laskennan pidentämisestä sekä raukeamisesta.

4.1.2 Maanteiden toiminnallisten luokkien päätöksentekomenettely

Tavoitteena on sujuvoittaa maanteiden toiminnallisista luokista koskevaa päätöksentekoa. Eryteisesti tiehankkeisiin liittyvät muutokset teiden toiminnallisiin luokkiin ja uusien tieosuuksien luokkien määrittely on tarpeen voida hoitaa sujuvasti tienhankkeen yhteydessä. Tarkoituksena ei ole muuttaa maanteiden valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin jakamisen perusteita tai luokituksen vaikutuksia ja merkitystä. Tavoitteena ei siis ole uudistaa luokittelua laajamittaisesti, vaan mahdollistaa tarpeellisten päivitysten sujuva toteuttaminen. Samalla tavoitteena on varmistaa riittävä valtakunnallinen yhtenäisyys maanteiden luokittelussa ja mahdollistaa nykyisten luokkien kriteereiden täsmentäminen.

Maanteiden toiminnallisesta luokasta päättämistä koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että maantien kuulumisesta valta-, kanta-, seutu- tai yhdysteihin päättäisi Liikenne- ja viestintävirasto Väyläviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen esityksestä. Jos esitys koskisi valta- ja kantateitä taikka usean ELY-keskuksen aluetta, vastaisi esityksen tienpitäjänä toimiva Väylävirasto. Laissa ehdotetaan säädettäväksi myös niiden kuntien ja maakuntien liittojen, joiden alueelle maantie sijoittuu, osallistumisesta valmisteluun.

Lisäksi ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa laissa säädettyjä periaatteita täsmentäviä tarkempia säännöksiä siitä, millä perusteella maantiet ovat valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteitä. Asetuksella voitaisiin tarvittaessa selkeyttää lain soveltamista ja sen valtakunnallista yhtenäisyyttä.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset julkiseen talouteen

Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskevien ehdotusten vaikutukset viranomaistoimintaan ja siten julkiseen talouteen eivät ole merkittäviä. Esityksestä aiheutuvat taloudelliset vaikutukset koskevat lähinnä Smart TEN-T -direktiivin edellyttämien kansallisen toimivaltaisen viranomaisen nimeämisestä ja nykyisestä eroavan lupamenettelyn järjestämisestä aiheutuvista vaikutuksista.

Kansalliseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi esitetään Liikenne- ja viestintävirastoa, joka on olemassa oleva viranomainen. Toimivaltaisen viranomaisen tehtävät aiheuttaisivat Liikenne- ja viestintävirastolle jonkin verran lisätyötä. Lisäresurssitarpeita aiheutuisi lain voimaantulovaiheessa uuden tehtävän haltuun ottamisen edellyttämistä toimenpiteistä kuten uuden osaamisen hankinnasta koulutuksen tai rekrytoinnin kautta, laissa edellytetyn yleisluonteisen ohjeistuksen laatimisesta ja julkaisemisesta yhteistyössä muiden viranomaisten sekä mahdollisen hankkeen ilmoittamista koskevan määräyksen valmistelusta. Esityksen soveltamisalaan kuuluvia hankkeita odotetaan tulevan vireille harvoin. Riippumatta soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden määrästä aiheutuu Liikenne- ja viestintävirastolle uuden tehtävän myötä tarve ylläpitää menettelyä koskevaa ohjeistusta sekä riittävää osaamista ja järjestelyitä tehtävän hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintäviraston tarvitseman lisäresurssitarpeen arvioidaan olevan lain voimaantulovuonna 0,5 htv ja sen jälkeen 0,5 htv.

LUONNOS

Esityksestä ei arvioida aiheutuvan lisäresurssitarpeita muille hankkeita koskevissa menettelyissä toimivaltaisille viranomaisille. Edellä kappaleessa 3.4.3 todetun mukaisesti neljän vuoden määräaika on riittävä hallinnollisten lupa- ja muiden menettelyiden suorittamiseksi ainakin suurimmalle osalle hankkeita jo nykyisin.

Maanteiden toiminnallisia luokkia koskevilla ehdotuksilla ei muuteta luokittelun peruseriaatteita eikä myöskään toteuteta yksittäisten maanteiden luokkien muutoksia, mikä tapahtuu nykyisin ja myös ehdotettavien muutosten jälkeen lakia alemman asteisella tasolla. Esitykseen ei sisälly myöskään ehdotuksia, joilla maanteiden toiminnallisen luokan merkitys muuttuisi nykyisestä. Merkitystä on kuvattu luvussa 3.4.4. Ehdotettavat muutokset liittyvät päätöksentekomenettelyyn. Esityksellä ei siten olisi vaikutuksia esimerkiksi maanteiden palvelutasoon tai tienpidon rahoitustarpeisiin.

Toiminnallisen luokituksen on tarkoitus olla suhteellisen pysyvä, eikä muutoksia olisi tarkoitus tehdä jatkuvasti, joten tämän esityksen mukaisten muutosesitysten laatiminen ja käsittely ei pidemmällä aikavälillä olisi laajamittainen uusi tehtävä ELY-keskuksissa, Väylävirastossa tai Liikenne- ja viestintävirastossa. Toiminnallisia luokkia koskevan esityksen tekemisestä vastuu ehdotetaan osoitettavaksi ELY-keskuksille ja Väylävirastolle, joiden nykyisiin tienpidon tehtäviin asia keskeisesti liittyy. Toimivallasta tehdä ja valmistella toiminnallista luokkaa koskeva esitys ei arvioida aiheutuvan lisäresurssitarpeita ELY-keskusten liikennevastuualueilla tai Väylävirastossa. Toiminnallista luokkaa koskevan esityksen vahvistaminen olisi Liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä. Tehtävä liittyy kuitenkin tiiviisti viraston nykyisiin tehtäviin kuten yleis- ja tiesuunnitelmien käsittelyyn. Muutoksen ei arvioida aiheuttavan lisäresurssitarpeita Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain toiminnallisia luokkia koskevilla muutoksilla ei siten olisi vaikutuksia valtion talousarvioon.

Vaikutukset yrityksiin

Ehdotuksella on ensisijaisesti vaikutuksia niihin yrityksiin, jotka toimivat hankkeiden toteuttajina. Näitä voivat olla muun muassa Finavia Oyj, satamayhtiöt sekä tie- tai ratahankkeisiin osallistuvat yritykset, kuten suurten ratahankkeiden suunnittelua varten perustetut hankeyhtiöt. Esityksellä asetetaan aikaraja sille, missä ajassa soveltamisalaan kuuluvan suuren infrahankkeen lupamenettelyn tulee valmistua, minkä voidaan joissain tapauksissa katsoa hyödyttävän hankkeeseen liittyvien töiden toteuttajina toimivia yrityksiä. Koska neljän vuoden määräaika on riittävä hallinnollisten lupa- ja muiden menettelyiden suorittamiseksi ainakin suurimmalle osalle hankkeita jo nykyisin, esityksen ei arvioida merkittävästi nopeuttavan hallinnollisia menettelyitä. Keskeistä menettelyiden sujuvuuden kannalta on esimerkiksi hankkeen toteuttajan ja eri viranomaisten välinen yhteistyö sekä hakemusten ja vaadittavien selvitysten laatu. Esityksellä voi olla näihin vähäistä vaikutusta viranomaisen välisen yhteistyön lisääntymisen, koottavan ohjeistuksen ja mahdollisten ennakkoneuvottelujen kautta. Vaikutus kohdistuisi lain soveltamisalaan kuuluviin hankkeisiin, pääasiassa suuriin yli 300 miljoonan euron hankkeisiin.

Lupaprosessien sujuvoittaminen myös ehkäisee hankkeiden viivästyminen johtuvia taloudellisia tappioita. Esityksen mukaan Smart TEN-T -direktiivin edellyttämällä tavalla nimetty viranomainen on direktiivin mukaisissa lupa-asioissa hankkeen toteuttajan yhteyspiste, edistää lupamenettelyjen tehokasta ja jäseneltyä prosessointia sekä antaa hankkeen toteuttajalle pyynnöstä ohjausta kaikkien asiaankuuluvien tietojen ja asiakirjojen toimittamisessa. Tämän arvioidaan vähentävän hankkeen toteuttajien hallinnollista taakkaa jonkin verran. Esitys ei vaikuta yritysten väliseen kilpailuasemaan Suomessa tai kansainvälisesti.

LUONNOS

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetun lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossa Smart TEN-T -direktiivin mukainen nimetty viranomaislainen. Nimetty viranomaislainen toimisi lain mukaan yhteystahona hankkeen toteuttajalle ja lain soveltamisalan menettelyistä vastaaville viranomaisille sekä rajat ylittävissä hankkeissa toisen EU-jäsenvaltion nimetyille viranomaisille ja eurooppalaisille koordinaattoreille. Nimetty viranomaislainen tulisi huolehtia yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa hankkeen toteuttajalle annettavasta neuvonnasta, se voisi järjestää ennakkoneuvottelun ja se vastaisi määräajan alkamisen määrittävän hankkeen toteuttajan ilmoituksen käsittelystä ja määräajan seurantaan liittyvistä tehtävistä.

Toimivaltaisten viranomaisten toimivaltaan ei esitetä muutoksia eikä siten viranomaisten väliin tehtävienjakoon lupa-asioiden ja muiden hallinnollisten menettelyjen hoitamisessa. Ehdotuksella olisi kuitenkin vähäisiä vaikutuksia myös toimivaltaisten viranomaisten tehtäviin erityisesti yhteistyössä nimetyin viranomaislainen kanssa laadittavaan yleiseen ohjeistukseen ja tehtävien priorisointiin laissa säädettävän määräajan myötä. Työmäärän lisäyksen arvioidaan olevan vähäinen, koska toimivaltaisilla viranomaisilla on jo olemassa tarvittavaa ohjeistusta, jota voidaan hyödyntää.

Ehdotus edellyttää myös yhteistyön lisäämistä nimetyin viranomaislainen Liikenne- ja viestintäviraston ja soveltamisalaan kuuluvissa menettelyissä toimivaltaisten muiden viranomaisten välillä. Yhteistyötä edellytetään toimeenpanon suunnitteluvaiheessa erityisesti toimintatapojen, määräaikojen ja yleisen ohjeistuksen laatimisen osalta. Lisäksi ehdotetun lain toimeenpanossa tulee huomioida muut lupamenettelyjen sujuvoittamista koskevat lait, kuten eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta annetun lain (764/2019) toimeenpano.

Lain mukaisen yleisen ohjeistuksen kokoaminen yhteen paikkaan voi myös vähentää hiukan hankkeiden toteuttajien neuvonnan tarvetta. Tämä vaikutus voi heijastua myös muihin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin kuin lain soveltamisalaan kuuluviin, koska muita hankkeita koskevat samat vaatimukset eri menettelyistä kuin tämän lain neljän vuoden määräajan soveltamisen piiriin tulevia suuria hankkeita. Vaikutuksen voidaan arvioida kuitenkin olevan vähäinen, koska hankkeiden toteuttajat ovat ammattimaisia toimijoita, viranomaisia ja yrityksiä, joilla jo nykyisin on hyvät tiedot lainsäädännön lupa- ja muista vaatimuksista. Lisäksi viranomaisilla on jo nykyisin olemassa ohjeistusta eri menettelyistä.

Määräaikojen säätäminen eräiden liikenneinfrastruktuurihankkeiden lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuudelle voi aiheuttaa muutoksia viranomaisten sisäisissä toimintatavoissa. Soveltamisalan hankkeiden lupien käsittely voidaan joutua määräajoissa pysymisen takia laittamaan etusijalle muita hankkeita koskeviin lupiin nähden ja vaikuttaa siten myös muiden kuin lain soveltamisalaan kuuluvien asioiden käsittelyyn. Koska valmistelussa on arvioitu, että soveltamisalaan kuuluvien menettelyiden läpivieminen neljän vuoden määräajassa, jossa ei huomioitaisi hakemusten täydentämiseen kuluva hankkeen toteuttajasta riippuvaa aikaa, voidaan arvioida, että vaikutus muiden asioiden käsittelyyn jää vähäiseksi. Sitovan määräajan ei myöskään tulisi heikentää päätöksenteon laatua toimivaltaisissa viranomaisissa.

Esityksen soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden harvinaisuuden vuoksi vaikutukset viranomaisten toimintaan arvioidaan kokonaisuudessaan vähäisiksi. Direktiivin täytäntöönpano ei aiheuta suuria muutoksia Suomen lupajärjestelmään. Koska neljän vuoden määräaika on riittävä hallinnollisten lupa- ja muiden menettelyiden suorittamiseksi ainakin suurimmalle osalle hankkeita jo nykyisin, esityksestä ei aiheutuisi suurimmassa osassa tapauksia erityistä tarvetta muuttaa käsittelyä toimivaltaisissa viranomaisissa nimettyyn viranomaislainen kohdistuvan käsittelyn

LUONNOS

etenemisestä informoimisen lisäksi. Viranomaisia velvoittaa lisäksi vaatimus viivytyksettömästä käsittelystä, joten neljän vuoden määräaika ei myöskään oikeuttaisi viivyttämään asian käsittelyssä, vaikka neljän vuoden kokonaismääräajassa pysyttäisiinkin.

Toiminnallisia luokkia koskevan päätöksenteko sujuvoituisi esityksen myötä, kun se siirrettäisiin asian merkityksen ja liikennehallinnon viranomaisten roolien kannalta oikealla tasolla tehtäväksi. Esityksen mukainen ELY-keskusten ja Väyläviraston valmisteluvastuu maantien toiminnallista luokkaa koskevasta esityksestä sekä Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta vahvistaa luokka, vastaavat hyvin mainittujen viranomaisten nykyisiä rooleja eivätkä aiheuttaisi merkittäviä lisätehtäviä.

Esityksen tarkoituksena ei ole laajamittaisesti uudistaa kaikkien Suomen maanteiden luokitusta, eikä lainmuutos sitä edellytä. Toiminnallisten luokkien muutostarpeiden tarkastelua tehdään kuitenkin osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa. Siitä johtuva lisätyö ei ole suoraan tästä esityksestä johtuvaa. Esitykseen sisältyvät muutokset kuitenkin osaltaan edistävät tarkastelun ja mahdollisesti tarpeellisten päivitysten toteuttamista.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole suoria ympäristövaikutuksia.

Smart TEN-T –direktiivin täytäntöönpanossa lupien ja muiden hyväksymispäätösten edellytyksiä ei muuteta. Esitys ei siten muuttaisi soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden ympäristövaikutuksia tai niiden arviointiprosesseja. Lain ei myöskään voida olettaa vaikuttavan hankkeiden käynnistämistä koskeviin merkittäviin investointeja koskeviin toteutuspäätöksiin.

4.2.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskevalla uudella lailla ei muutettaisi voimassa olevia osallistumista, muutoksenhakua ja kuulemista koskevia säännöksiä. Esityksellä ei olisi vaikutusta asianosaisille ja muille varattuihin lausunto- ja kuulemisaikoihin, kuultavien piiriin tai muihin erityislaeissa säädettyihin vuorovaikutusmenettelyihin, joilla turvataan kaikkien mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Maanteiden toiminnallisia luokkia koskevan päätöksentekomenettelyä koskien liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin lisättäisiin uusia säännöksiä toiminnallista luokkaa koskevan esityksen valmistelusta koskien eri tahojen mahdollisuutta osallistua valmisteluun, lausuntojen pyytämistä ja esityksestä tiedottamista. Muutokset parantaisivat perustuslain 20 §:n 2 momentissa edellytettyä mahdollisuutta vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Esityksellä ei olisi suoria vaikutuksia aluekehitykseen eri alueilla. Toiminnallisen luokan muutosta koskevissa tilanteissa esitetty laki parantaisi kuitenkin avoimuutta ja vuorovaikutusta varmistamalla esimerkiksi kuntien ja maakuntien osallistumismahdollisuudet.

LUONNOS

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Direktiivin täytäntöönpano

Soveltamisala

Smart TEN-T –direktiivin mukaan soveltamisalaan kuuluvat täytäntöönpanon hyväksymisen edellyttämät lupamenettelyt hankkeissa, jotka ovat osa direktiivin liitteessä lueteltuja ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia sekä ydinverkkokäytäviin liittyvissä, kokonaiskustannuksiltaan 300 000 euroa ylittävissä muissa hankkeissa. Direktiiviä sovelletaan myös soveltamisalaan kuuluvien rajat ylittävien hankkeiden julkisiin hankintoihin.

Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa direktiiviä muihin ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskeviin hankkeisiin, mukaan lukien 1 kohdassa tarkoitettut, yksinomaan telemaattisiin sovelluksiin, uusiin teknologioihin ja innovointiin liittyvät hankkeet. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava päätöksestään komissiolle.

Lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten menettelyiden kokonaisuuden ja keston hallinta on usein haastavaa etenkin suurten hankkeiden kohdalla, jotka voivat edellyttää useita eri menettelyitä. Näihin voidaan katsoa myös kohdistuvan erityinen yhteiskunnallinen intressi, mikä voi perustella osaltaan eri menettelyitä sekä hankkeen toteuttajan ja viranomaisten yhteistyötä koordinoivan roolin säätämistä nimetyille viranomaiselle.

Sitovien määräaikojen säätäminen hallinnollisille menettelyille, mikä käytännössä voi vaikuttaa niiden priorisointiin suhteessa muihin viranomaisen käsiteltävänä oleviin asioihin, on Suomen oikeusjärjestelmässä poikkeuksellinen ratkaisu, jota on tarkasteltava erityisesti yhdenvertaisuusnäkökulmasta. Määräaikasääntelystä johtuvalla asioiden käsittelyn mahdolliselle priorisoinnille viranomaisessa tulee olla hyväksyttävät vahvat perusteet.

Luvussa 3.4.3 todetun mukaisesti neljän vuoden määräaika saavutetaan lisäksi jo nykyisin suurimmassa osassa hankkeita. Siten erityistä hyötyä direktiivin määräaikasääntelyn ulottamisesta koskemaan muita TEN-T-verkolla toteuttavia hankkeita ei olisi.

Edellä todettu huomioon ottaen valmistelussa on päädytty esittämään, ettei soveltamisalaa kansallisesti laajennettaisi direktiivin edellyttämästä.

Kansallinen nimetty viranomainen

Kansallisena nimettynä viranomaisena voisi toimia liikenne- ja viestintäministeriö tai jokin liikenneinfrastruktuurihankkeissa mukana olevista viranomaisista, kuten Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto tai jokin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista. Nimetty viranomainen voisi olla myös jokin muu kuin tällä hetkellä olemassa oleva viranomainen, esimerkiksi erillinen lautakunta, johon nimettäisiin edustajat eri lupaviranomaisista.

Tällä hetkellä yleinen kehittämislinjaus on, että tapauskohtaista päätöksentekoa ja rutiinomaisia viranomaistehtäviä pyritään siirtämään ministeriötasolta virastotasolle. Tästä syystä ministeriötä ei olisi perusteltua nimetä toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Erillisen lautakunnan perustaminen olisi myös vastoin nykyisiä hallinnon kehittämistavoitteita eikä olisi tehokas ratkaisu. Liikenne- ja viestintäviraston nykyiseen toimivaltaan kuuluu Smart TEN-T –direktiivin sovel-

LUONNOS

tamisalaan kuuluvia lupa-asioita vastaavia lupa-asioita, se on itsenäinen ja riippumaton liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka hoitaa liikenteen ja sähköisen viestinnän viranomaistehtäviä.

Hankkeiden ensisijainen asema

Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että kaikki lupamenettelyyn osallistuvat viranomaiset, tuomioistuimia lukuun ottamatta, asettavat direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet etusijalle. Jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään erityisistä ensisijaisiin hankkeisiin sovellettavista lupamenettelyistä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet käsitellään näiden menettelyjen mukaisesti. Direktiivin sisältämä säännös on tavoitteellinen eikä velvoittava. Sen johdosta direktiivin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden ensisijaisesta asemasta ei säädettäisi erikseen lailla. Suomen kansallisessa lainsäädännössä ei nykyisin myöskään ole säädetty ensisijaisiin hankkeisiin liittyvästä menettelystä.

Hankkeiden nopean toteutuksen turvaamiseksi kunkin viranomaisen olisi kuitenkin huolehdittava, että näihin hankkeisiin liittyvät tehtävät käsitellään viivytyksettä, kuten hallintolain 23 §:ssä edellytetään. Lisäksi direktiivin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden etusija käytännössä muodostuu direktiivin edellyttämän määräaika sääntelyn kautta. Nimetyn viranomaisen on myös valvottava lupamenettelyn aikataulua, ja erityisesti pidettävä kirjaa kaikista 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuista määräajan pidennyksistä, minkä avulla pystytään osaltaan varmistamaan lupamenettelyn viivytyksettömyydestä.

Vaihtoehtoisesti laissa voitaisiin säätää, että soveltamisalaan kuuluvat hankkeet on pyrittävä asettamaan etusijalle. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen lausuntokäytännön mukaan perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussäännös koskee lähtökohtaisesti vain ihmisiä. Yhdenvertaisuusperiaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöitä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntely voi vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan. Näkökulman merkitys on sitä vähäisempää, mitä etäisempi tämä yhteys on. (esim. PeVL 11/2012 vp, PeVL 37/2010 vp, PeVL 13/2020 vp). Soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden etusija-asema voi kuitenkin hidastaa muiden viranomaiselle kuuluvien asioiden käsittelyä, jolloin vaikutus voi ulottua myös luonnollisten henkilöiden asioiden käsittelyyn. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön sekä sen johdosta, että direktiivi on muotoiltu tältä osin tavoitteelliseen eikä velvoittavaan muotoon, hankkeiden etusijasta ei esitetä säädettäväksi lailla.

Määräaika sääntelyn toteutustapa

Lupamenettelyiden järjestäminen neljän vuoden määräaika huomioiden mahdollisia vaihtoehtoja olisivat ainakin uusiutuvan energian tuotantolaitosten lupamenettelyistä ja eräistä muista hallinnollisista menettelyistä annetussa laissa (1145/2020), jolla on pantu täytäntöön uudelleenlaaditun uusiutuvan energian direktiivin ((EU) 2018/2001, *RED II*) uusiutuvan energian tuotantolaitosten lupamenettelyjen organisointia ja kestoa koskeva sääntely, omaksuttu ratkaisu ja toisaalta niin sanottuja yhteisen edun energiainfrastruktuurihankkeita koskeva menettely, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 347/2013 Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien suuntaviivoista (*TEN-E-asetus*) ja kansallisesti Euroopan unionin yhteistä etua koskevien energiahankkeiden lupamenettelyistä annetussa laissa (684/2014). Lainsäädännön yhtenäisyyden näkökulmasta on pyritty soveltamaan myös Smart TEN-T -direktiivin täytäntöönpanossa Suomen oikeusjärjestyksessä vastaavan kaltaisissa sääntelytapauksissa jo omaksuttuja ratkaisuja.

LUONNOS

Uusiutuvan energian tuotantolaitosten lupamenettelyitä koskevassa laissa hakijan ei edellytetäisi panevan vireille kaikkia menettelyitä samaan aikaan vaan määräajan laskeminen alkaa ensimmäisen kyseisen lain määräaikasääntelyn soveltamisalaan kuuluvan menettelyn vireillepanosta ja päättyy viimeiseen voimallisuuden rakentamisen, päivittämisen, verkkoon liittämisen ja käyttämisen edellytyksenä olevan laissa mainittua menettelyä koskevan päätöksen tiedoksiantoon. Määräaikaan ei laskettaisi mukaan aikaa, jona hakijalla ei ole vireillä lain määräaika sääntelyn piiriin kuuluvia menettelyitä koskevaa asiaa. Uusiutuvan energian tuotantolaitosten lupamenettelyitä koskevassa laissa

Yhteisen edun energiahankkeita koskevasta menettelystä on TEN-E-asetuksessa säädetty varsin yksityiskohtaisesti. Lupaprosessien koordinoimista vastaa Energiavirasto, jolla on uusiutuvan energiahankkeiden tuotantolaitosten yhteyspisteviranomaista keskeisempi rooli kokonaisuuden hallinnassa. Yhteisen edun energiahankkeita koskeva menettely etenee Energiaviraston koordinoimana vaiheesta toiseen. Menettely käsittää seuraavat vaiheet: 1. valmisteluvaihe (hankkeen suunnittelu ja mm. YVA-arviointiselostuksen ja muiden selvitysten laadinta), 2. hakemusta edeltävä menettely (käsittää hankkeen ilmoittamisen, hakemusasiakirjojen valmistelun ja ajanjakson hakemusasiakirjojen toimittamisesta siihen, kun Energiavirasto hyväksyy jätetyt asiakirjat, ohjeellinen kahden vuoden määräaika) ja 3. lakisääteinen lupamenettely (hakemusasiakirjojen hyväksymispäivästä tarvittavien lupapäätösten tekemiseen, enimmäiskesto 1 vuosi 6 kuukautta). Energiavirasto järjestää aloituskokoukset niin 1 kuin 2 vaiheessa. Lain soveltamisalaan kuuluvaa hanketta koskevat hakemusasiakirjat on jätettävä samanaikaisesti, minkä jälkeen Energiavirasto yhdessä toimivaltaisten viranomaisten kanssa tarkastaa ja hyväksyy ne ja esittää tarvittaessa täydennyspyynnön.⁷ Kuten Smart TEN-T-direktiivin soveltamisalaan kuuluvat suuret liikennehankkeet, myös yhteisen edun energiahankkeet ovat varsin harvinaisia.

Smart TEN-T-direktiivin menettelyllä on yhtäläisyyksiä yhteisen edun energiahankkeita koskevan menettelyn kanssa. Smart TEN-T -direktiivin sääntely on kuitenkin huomattavasti joustavampaa ja väljempää kuin TEN-E-asetuksen yhteisen edun energiahankkeita koskeva sääntely. Esityksen valmistelussa on katsottu tarpeelliseksi välttää ylimääräisiä työvaiheita toimivaltaisten viranomaisten ja nimetyn viranomaisen välillä ja järjestää määräaikasääntelyn toteuttaminen mahdollisimman tehokkaasti. Hankkeen toteuttajan laatimilla suunnitelmilla, selvityksillä, hakemus- ja muilla asiakirjoilla sekä niiden laadulla on keskeinen rooli lupa- ja muiden hallinnollisten menettelyiden käsittelyssä ja niiden kestossa. Hankkeen toteuttajan kannalta voi kuitenkin olla järkevää edetä eri menettelyissä vaiheittain. Näistä syistä esityksen valmistelussa ei ole pidetty tarpeellisena edellyttää kaikkien hankkeen edellyttämien menettelyiden yhtäaikaista vireillepanoa. Siten määräaika koskeva sääntelyn toteuttamisessa on pidetty parempana vaihtoehtona RED II-täytäntöönpanossa omaksuttua ratkaisua.

Smart TEN-T-direktiivi kuitenkin edellyttää esimerkiksi täydellisiä hakemusasiakirjoja ja eroaa muiltakin osin RED II-direktiivin lupamenettelyä koskevasta sääntelystä. RED II-sääntelyn soveltamisalaan kuuluvat hankkeet ovat myös huomattavasti yleisempiä kuin Smart TEN-T -direktiivin mukaiset hankkeet, ja niiden toteuttajina voi olla myös esimerkiksi taloyhtiöitä eikä ainoastaan ammattimaisia toimijoita. Näistä syistä ehdotettava lain on tarpeen erota joiltain osin uusiutuvan energian tuotantolaitosten lupamenettelyä koskevasta sääntelystä.

Seuraamukset

Määräaikojen ylityksistä johtuvia seuraamuksia ei käsitellä direktiivissä. Erityislaissa säädettyjen erillisten seuraamusten asettaminen viranomaisille on kansallisesti suhteellisen harvainen

⁷ Menettelystä tarkemmin Energiaviraston verkkosivuilla: <https://energiavirasto.fi/pci-hankkeet>.

LUONNOS

käytäntö. Sellaisen määrittäminen ja kohdistaminen voisi muodosta merkittävästi viranomaisten resursseja vieväksi. Hyödyt todennäköisesti jäisivät erittäin pieniksi suhteessa tavoitteena olevaan menettelyjen sujuvoittamiseen.

Määräajan ylitystapauksissa olisi joka tapauksessa käytettävissä voimassaolevat oikeusturva-keinot; hallintovalitus, hallintokantelu ja kantelu ylimmille laillisuusvalvojille. Jäsenvaltiot voivat lisäksi tietysti Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä muotoiltujen kriteerien täytyessä joutua vahingonkorvausvastuuseen unionin oikeuden rikkomisesta yksityisille aiheutuneesta vahingosta.

Edellä todettu huomioon ottaen esityksessä ei ehdoteta säädettäväksi seuraamuksia viranomaisille määräaikaisten ylitystilanteissa.

5.1.2 Maanteiden toiminnallisia luokkia koskeva päätöksentekomenettely

Maanteiden toiminnallisia luokkia koskevassa päätöksentekomenettelyä koskien on arvioitu vaihtoehtoina esityksessä ehdotettavan ratkaisun lisäksi nykytilan säilyttämistä eli päätöksentekoa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella ja maantien toiminnallisesta luokasta päättämistä tiesuunnitelmalla.

Laki, asetus, määräys ja yleensä myös hallinnon sisäinen määräys ovat normipäätöksiä eli oikeussääntöksiä, joille luonteenomaista on se, että ne ovat yleisiä ja abstrakteja ennalta määräämättömiin tapauksiin annettavia sääntöjä. Hallintopäätökset ovat tavallisesti yksittäistapauksellisia, niihin sisältyy ratkaisu vain yhden hallinto-oikeudellisen suhteen osalta kerrallaan ja ne koskevat yhtä tai muutamaa asianosaista. Hallintopäätökset voivat kuitenkin olla myös yleisempiä kuten maankäyttöä koskevan kaavan hyväksyminen tai tiesuunnitelman vahvistaminen.⁸ Toiminnallisen luokan määrittämisessä ei ole kyse ei ole yleisistä normeista, eivätkä niitä voi pitää oikeussääntöinä. Luokittelupäätöstä ei siten luonteensa ja merkityksensä perusteella olisi välttämätöntä antaa asetuksena. Koska kyse on yksittäistapauksellisesta asian ratkaisemisesta, sopisi luokan vahvistaminen tehtäväksi myös viranomaispäätöksenä.

Nykytilan mukaisessa ratkaisussa asiasta ministeriön asetuksella päättämisessä etuna on valtakunnallisen tason tarkastelu, joka kuitenkin on mahdollista toteuttaa myös muutoin. Asetuksella luokista päätettäessä tiehankkeiden yhteydessä tarpeellisia muutoksia ei ole mahdollista toteuttaa osana hankkeen muuta suunnittelua ja hallinnollista käsittelyä. Asetuksella luokista päätettäessä paikallistason liikennejärjestelmätoimijoiden osallistuminen valmisteluun on myös haastavampi järjestää. Toiminnallisia luokkia koskevissa päätöksissä ei myöskään ole kyse yleisistä säännöistä, joten päätöksenteko asetuksella ei ole välttämätöntä.

Arviomuistiossa maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksestä esitettiin, että maanteiden toiminnallisista luokista päättäminen siirrettäisiin kokonaisuudessaan tiesuunnitelmalla tehtäväksi. Arviomuistiosta saadussa lausuntopalautteessa katsottiin toiminnallisia luokkia koskevan päätöksenteon muodon osalta, että tiesuunnitelmavaihtoehto olisi perusteltu etenkin tiehankkeisiin liittyvissä tapauksissa ja vuorovaikutukseen liittyvistä syistä. Useissa lausunnoissa nostettiin kuitenkin esiin, että yksityiskohtainen tiesuunnitelma, jota koskeva menettely on suhteellisen raskas, ei soveltuisi parhaiten muulloin kuin hankkeiden yhteydessä toteutettaviin muutoksiin. Lisäksi maantien toiminnallista luokkaa koskeva muutosten tulisi lähtökohtaisesti koskea koko yhteysväliä eivätkä muutokset siksi usein voisi rajoittua vain yhden ELY-keskuksen toi-

⁸ Olli Mäenpää: Yleinen hallinto-oikeus, 2017, s. 309.

LUONNOS

minta-alueelle, jolloin valmistelusta vastaava ELY-keskus olisi ratkaistava. Useissa lausunnoissa korostettiin myös valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamista. Osa lausunnonantajista katsoi, että valtakunnallisen kokonaisuuden kannalta etenkin valta- ja kantateitä koskevan päätöksenteon tulisi tapahtua valtakunnallisella ja riittävän korkealla tasolla.

Yleensä teiden toiminnallisten luokkien muutostarpeet ovat liittyneet teiden parantamishankkeisiin. Parantamishankkeista on pääsääntöisesti laadittava tiesuunnitelma. Tiesuunnitelmalla tai sen yhteydessä tehtävä päätös tien toiminnallisesta luokasta mahdollistaisi siten sen, että luokka voidaan muuttaa osana tiesuunnitelmaprosessia, joka tien parantamisesta on muutenkin laadittava. Päätöksen tekeminen olisi joustavampaa näissä tilanteissa ja poistaisi yhden päätöksen välivaiheen parantamishankkeissa. Menettely sujuvoittuisi ja kevenisi. Luokittelupäätöksen siirtäminen tiesuunnitelman yhteydessä tehtäväksi voisi edistää kansalaisten ja alueellisten toimijoiden mahdollisuutta osallistua päätöksentekoon sekä mahdollistaisi luokittelupäätösten avoimuuden ja vuorovaikutteisen prosessin tiesuunnitelmiin liittyvien vuorovaikutus- ja kuulemismenettelyiden kautta.

Silloin kun luokittelun muuttaminen ei liittyisi tien parantamishankkeeseen, tiesuunnitelman laatiminen vain luokan muuttamista varten voisi olla kuitenkin tarpeettoman raskas menettely. Muulloin kuin tiehankkeiden yhteydessä toteutettavia hallinnollisten luokkien tarkasteluja olisi tarkoituksenmukaista toteuttaa laajempina kokonaisuuksina ja toisaalta, vaikka muutos koskisi vain yhtä maantietä, ei se usein rajoittuisi vain yhden ELY-keskuksen toimialueelle. Tällöin suunnitelmasta vastaavan toimivaltaisen ELY-keskuksenmäärittely voisi olla epäselvää.

Erityisesti valta- ja kantateiden nimeämisessä on kyse valtakunnallisen kokonaisuuden jäsentelystä, mitä koskee siksi korostunut tarve järjestää valmistelu ja päätöksenteko valtakunnallisesti yhtenäisesti. Mahdollista olisi keskittää maantien toiminnallisen luokan määrittely liikennehallinnossa valtakunnalliselle tasolle. Koska toiminnallisissa luokissa on keskeisesti kyse verkon kokonaisuuden jäsentelystä eikä se suoraan vaikuta esimerkiksi tien palvelutason määräytymiseen, sopisi asiaa koskeva valmistelu parhaiten tehtäväksi tienpidon kokonaisuudesta vastaavan Väyläviraston tehtäväksi. Liikenne- ja viestintävirastoon taas on keskitetty liikennehallinnon viranomaistehtäviä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös muun muassa liikennejärjestelmänalyysin tuottamisesta ja tiesuunnitelmien hyväksymisestä, joten luokan vahvistaminen maanteille sopisi sen tehtävien kokonaisuuteen.

Valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamiseksi voisi harkittavaksi tulla myös lain kutakin luokkaa koskevien palvelutehtävien kuvauksen tarkentaminen. Sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella nykyisissä lähtökohdissa maanteiden jaottelussa valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin ei nähdä merkittäviä ongelmia, vaan lähinnä täsmentämisen tarvetta. Siten kunkin luokan roolia voitaisiin täsmentää lain periaatteita muuttamatta myös lakia alemman asteisella tasolla.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Muiden jäsenvaltioiden suunnitelmista direktiivin täytäntöönpanemiseksi on hyvin rajallisesti tietoa. Täytäntöönpanon määräajasta (10.8.2023) johtuen usealla jäsenvaltiolla on vasta alustavia tarkasteluja ja suunnitelmia. Ruotsissa direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät toimet ovat vielä selvitetävänä ja alkuvaiheessa, mutta täytäntöönpano on alustavasti tarkoitus toteuttaa asetustasolla.

6 Lausuntopalaute

[Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.]

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä

1 §. *Lain tarkoitus.* Pykälän mukaan laissa säädettäisiin Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä annetun Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivin (EU) 2021/1187, jäljempänä direktiivi, mukaisista vaatimuksista liikenneinfrastruktuurin rakentamista, mukauttamista tai muuttamista koskevien hankkeiden edellyttämässä lupamenettelyissä ja muissa hallinnollisissa hyväksymismenettelyissä. Laissa säädettävät vaatimukset koskevat erityisesti menettelyihin sovellettavaa määräaika. Lisäksi laissa säädettäisiin direktiivin mukaisen nimetyn viranomaisen tehtävistä sekä nimetyn viranomaisen ja muiden viranomaisten välisestä yhteistyöstä sekä jäsenvaltioiden rajat ylittäviin hankkeisiin liittyvistä julkisista hankinnoista.

2 §. *Soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Direktiivin mukaisen sääntelyn soveltamisalaan ei tehtäisi kansallisia laajennuksia.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan soveltamisalaan kuuluvat liikenneinfrastruktuurin määrittelyyn osuuden rakentamiseen, mukauttamiseen tai muuttamiseen liittyvät hankkeet, jotka koskevat TEN-T-verkon ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia, ja TEN-T-verkon ydinverkko-käytäviä. Ydinverkkokäytäviä koskevat hankkeet kuuluisivat soveltamisalaan, jos niiden kokonaiskustannukset ylittävät 300 miljoonaa euroa. Momentti vastaisi direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdissa soveltamisalasta säädettyä.

Lisäksi 1 momentti sisältäisi tarpeellisilta osin direktiivin mukaisen hankkeen määritelmän. Laissa tarkoitettuna hankkeen tulee koskea liikenneinfrastruktuurin määrittelyyn osuuden rakentamista, mukauttamista tai muuttamista. Hankkeeseen sisältyvien eri toimenpiteiden toteuttamisen tulisi koskea samaa määriteltyä infrastruktuurin osuutta, jota käsitellään esimerkiksi yhdessä rata- tai tiesuunnitelmassa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain soveltamisalaan kuuluvista lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista hyväksymismenettelyistä. Direktiivin 2 artiklan 1 kohdan mukaan lupapäätöksellä tarkoitetaan jäsenvaltion yhden tai useamman viranomaisen kansallisen oikeusjärjestelmän ja hallinto-oikeuden mukaisesti tekemää päätöstä tai samanaikaisten tai perättäisten päätösten sarjaa, jolla määritetään, saako hankkeen toteuttaja panna hankkeen täytäntöön asianomaisella maantieteellisellä alueella. Lupamenettelyllä tarkoitetaan direktiivin 2 artiklan 2 kohdan mukaan kaikkia menettelyjä, joita on noudatettava direktiivin soveltamisalaan kuuluvien yksittäisten hankkeiden yhteydessä jäsenvaltion yhden tai useamman viranomaisen unionin oikeuden tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti vaatiman lupapäätöksen saamiseksi. Direktiivissä tarkoitettuun lupamenettelyyn eivät sisälly kaupunkisuunnittelu tai maankäytön suunnittelu, menettelyt, jotka liittyvät julkisten hankintasopimusten tekemiseen tai sellaiset strategisella tasolla toteutetut toimet, jotka eivät liity yksittäiseen hankkeeseen ja joita ovat esimerkiksi strateginen ympäristöarviointi, julkisen talouden talousarviosuunnittelu sekä kansalliset tai alueelliset liikennesuunnitelmat.

Lain soveltamisala olisi direktiivin mukainen, sillä se kattaisi kaikki liikenneinfrastruktuurin määrittelyyn osuuden rakentamista, mukauttamista ja muuttamista koskevat menettelyt, joita on noudatettava sen ratkaisemiseksi, saako hankkeen toteuttaja panna hankkeen täytäntöön asianomaisella maantieteellisellä alueella. Se, mitä lupia tai muita menettelyitä hanke edellyttää perustuisi jatkossakin 2 momentissa mainittuihin säädöksiin. Direktiivin lupamenettelyä koskevan

LUONNOS

määritelmän mukaisesti lain lupamenettelyä koskevan sääntelyn ulkopuolelle jäisivät muun muassa maankäytön suunnitteluun ja muuhun hankkeiden varhaisemman vaiheen suunnitteluun, strategisella tason toimenpiteisiin ja kansallisen tai alueellisen tason suunnitelmiin liittyvät menettelyt.

Momentin 1 kohdan mukaan lakia sovelletaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 21 §:n mukaisen tiesuunnitelman hyväksymismenettelyyn. Tiesuunnitelman hyväksyy mainitun lain 99 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto. Virasto voi erityisistä syistä siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

Momentin 2 kohdan mukaan lakia sovelletaan ratalain 14 §:n mukaisen ratasuunnitelman hyväksymismenettelyyn. Mainitun lain 28 §:n mukaan rautatien rakentamista koskevat ratasuunnitelmat hyväksyy yleensä Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

Momentin 3 kohdan mukaan lakia sovelletaan ilmailulain 79 §:n mukaiseen rakentamislupamenettelyyn. Rakentamisluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Valtioneuvosto voi yksittäistapauksessa pidättää rakentamislupaa koskevan asian ratkaistavakseen.

Momentin 4 kohdan mukaan lakia sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 19 §:n mukaista arviointiselostusta koskevaan menettelyyn. Soveltamisalaan kuuluisi siten ympäristövaikutusten arviointimenettelystä arviointiselostuksesta kuulemista ja yhteysviranomaisen perustellun päätelmän laatimista koskeva osa. YVA-menettelyn yhteysviranomaisena toimii YVA-lain 10 §:n mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Momentin 5 kohdan mukaan lakia sovelletaan ympäristönsuojelulain 27 §:n mukaiseen ympäristölupamenettelyyn. Ympäristölupaa haetaan joko kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta tai aluehallintovirastolta, joka on valtion ympäristölupaviranomainen mainitun lain 21 §:n 3 momentin mukaan. Toimivaltaisesta lupaviranomaisesta säädetään lain 34 §:ssä ja ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksen (713/2014) 1 luvussa. Asetuksen 1 §:n 2 momentin 12 kohdan mukaan Aluehallinto käsittelee liikennettä koskevan ympäristöluvan, kun kyse on pääosin kauppamerenkulun käyttöön tarkoitettu ja kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin aluksille soveltuva satama tai lastaus- taikka purkulaituri, lentopaikka, joka on lentoasema tai kemikaaliratahiha tai terminaali, jossa siirretään terveydelle tai ympäristölle vaarallisia kemikaaleja kuljetusvälineestä toiseen tai varastoon taikka varastosta kuljetusvälineeseen, ei kuitenkaan kappaletavaran siirtäminen. Jos sama hankekokonaisuus edellyttää sekä vesilain mukaisen luvan, että ympäristöluvan, käsitellään lupahakemukset ympäristönsuojelulain ja vesilain mukaisesti yhteiskäsittelyssä (vesilaki 11 luku 12 § ja ympäristönsuojelulaki 47 §). Tällöin lupaviranomaisena toimii aluehallintovirasto.

Momentin 6 kohdan mukaan lakia sovelletaan vesilain 3 luvun 2 ja 3 §:n mukaisiin vesitaloushankkeiden lupamenettelyihin, 10 luvun 2 §:n mukaiseen yleiseksi kuluväyläksi määräämistä koskevaan menettelyyn ja 2 luvun 11 §:n mukaiseen poikkeusmenettelyyn vesiluontotyyppien suojelusta sekä 2 luvun 12–14 §:n ja 10 luvun 7 §:n mukaisiin käyttöoikeuden myöntämistä koskeviin menettelyihin. Aluehallintovirasto toimii vesilain mukaisena lupaviranomaisena.

Momentin 7 kohdan mukaan lakia sovelletaan luonnonsuojelulain 31 §:n mukaiseen luontotyyppien muuttamiskiellosta poikkeamiseen sekä 48 §:n 2 momentin ja 49 §:n 3 ja 4 momentin kasvi- ja eläinlajien rauhoitussäännöksistä poikkeamiseen mukaisiin poikkeusmenettelyihin. Toimivaltainen viranomainen näiden poikkeuslupien myöntämiseen on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin luonnonsuojelulain mukaiset poik-

LUONNOS

keusmenettelyt, jotka koskevat luonnonsuojeluohjelmaan kuuluvia alueita, yksityisiä luonnonsuojelualueita, luonnonmuistomerkkejä ja maisema-alueita. Hankkeita suunniteltaessa on pyrittävä siihen, ettei hankkeeseen sisälly luonnonsuojelulaisissa mainittuja suojelukohteita.

Momentin 8 kohdan mukaan lakia sovellettaisiin maankäyttö- ja rakennuslain rakentamista koskeviin lupamenettelyihin. Direktiivin mukaan maankäytön suunnittelu ei kuulu tarkoitettuun lupamenettelyyn. Lakia sovellettaisiin lain 125 §:n mukaiseen rakennuslupamenettelyyn, 126 §:n mukaiseen toimenpidelupamenettelyyn, 127 §:n mukaiseen purkamislupamenettelyyn ja 128 §:n mukaiseen maisematyölupamenettelyyn. Rakennuslupan, toimenpideluvan, purkamisluvan ja maisematyöluvan ratkaisee kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Rata- ja tiehankkeissa ei tarvita toimenpide-, maisema- tai purkamislupaa silloin, kun jonkun edellä mainitun lupatyyppin soveltamisalaan kuuluva toimenpide perustuu hyväksytyyn rata- tai tiesuunnitelmaan.

Momentin 9 kohdan mukaan lakia sovellettaisiin kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (lunastuslaki) 5 §:n mukaiseen lunastuslupamenettelyyn. Lunastuslupa voi olla olennainen osa direktiivissä tarkoitettua lupapäätöstä eli sitä, saako hankkeen toteuttaa tietyllä maantieteellisellä alueella. Tie- ja ratahankkeissa hyväksyty tiesuunnitelma tai ratasuunnitelma oikeuttaa suunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Lunastuslupan antaa hakemuksesta valtioneuvosto yleisistunnossaan. Jos lunastuslupaa haetaan voimansiirtolinjan, maakaasuverkoston tai muun näihin verrattavan yrityksen rakentamista varten eikä luvan antamista vastusteta tai kysymys on yleisen ja yksityisen edun kannalta vähemmän tärkeästä lunastuksesta, luvan voi antaa myös Maanmittauslaitos.

Momentin 10 kohdan mukaan lakia sovelletaan maa-aineslain 4 §:n mukaiseen lupamenettelyyn. Maa-aineslupan ratkaisee lain 7 §:n mukaan kuntien ympäristönsuojelun hallinnosta annetun lain (64/1986) mukainen kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Maa-aineslupaa ei tarvita rakentamisen yhteydessä irrotettujen ainesten ottamiseen ja hyväksikäyttöön silloin, kun toimenpide perustuu viranomaisen antamaan lupaan, tai hyväksymään suunnitelmaan kuten rata- tai tiesuunnitelma, yksityistielain mukainen toimituspäätös, lunastuslain mukainen lunastuslupa ja vesilupa. Kuitenkin rata- tai tiesuunnitelma syrjäyttää maa-aineslupan tarpeen vain silloin, kun maa-ainesten ottaminen tapahtuu ratasuunnitelman mukaisella rautatiealueella tai tiesuunnitelman mukaisella tiealueella tai sellaisella liitännäisalueella, jota ei ole perustettu maa-ainesten ottamista varten.

Momentin 11 kohdan mukaan lakia sovelletaan Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 7 §:n mukaiseen menettelyyn suostumuksen antamisesta rakentamiseen talousvyöhykkeellä. Talousvyöhykelain 7 §:n nojalla valtioneuvosto voi antaa hakemuksesta suostumuksen tekosaarten, 6 §:ssä tarkoitettuun toimintaan käytettävien laitteiden ja muiden rakennelmien sekä sellaisten muiden laitteiden ja rakennelmien rakentamiseen ja käyttämiseen, jotka saattavat haitata Suomelle kansainvälisen oikeuden mukaan kuuluvien oikeuksien käyttämistä talousvyöhykkeellä. Lupa-asia ratkaistaan valtioneuvoston yleisistunnossa työ- ja elinkeinoministeriön esittelystä.

Pykälän 3 momentin mukaan tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta hankkeisiin, jotka koskevat yksinomaan telemaattisia sovelluksia, uusia teknologioita tai innovointiin liittyviä hankkeita. Soveltamisalan rajausta vastaa direktiivin 1 artiklan 2 kohdan rajausta. Telemaattisilla sovelluksilla tarkoitetaan TEN-T-asetuksen 31 artiklassa tarkoitettuja sovelluksia. Artiklan 3 kohdan mukaan artiklassa tarkoitettuja telemaattisia sovelluksia eri liikennemuotoja varten ovat:

- rautatieliikenteen osalta ERTMS (*European Rail Traffic Management System*, eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä),

LUONNOS

- sisävesiliikenteen osalta RIS (*River Information System*, jokitiedotuspalvelu), maantieliikenteen osalta ITS (*Intelligent Transport Systems*, tieliikenteen älykkäät liikennejärjestelmät)
- meriliikenteen osalta VTMS (*Vessel Traffic Monitoring and Information Systems*, alusliikenteen ohjaus- ja tietojärjestelmä) ja sähköiset meripalvelut (eMaritime), mukaan lukien keskitetyt palvelupisteet, kuten merenkulkualan keskitetty palvelupiste, sataman sisäiset tiedonvaihtojärjestelmät ja asiaankuuluvat tullin tietojärjestelmät
- lentoliikenteen osalta lentoliikenteen hallintajärjestelmät, erityisesti ne, jotka ovat seurausta SESAR-järjestelmästä.

Komission ehdotuksessa uudeksi TEN-T-asetukseksi 42 artiklassa edellä mainituista järjestelmistä käytettäisiin jatkossa nimitystä liikenteen tieto- ja viestintätekniiset järjestelmät, mutta niistä säädettäisiin pitkälti nykyistä asetusta vastaavasti.

Uusista teknologioista ja innovaatioista säädetään TEN-T-asetuksen 33 artiklassa. Asetuksessa säädetään tavoitteista, joita pyritään erityisesti edistämään, jotta TENT-verkko pysyisi mukana innovatiivisessa teknologisessa kehityksessä. Uusista teknologioista ja innovaatioista säädettäisiin myös komission ehdotuksen mukaisessa uudessa TEN-T-asetuksessa 44 artiklassa.

Pykälän 4 momentin mukaan lupamenettelyissä ja muissa hallinnollisissa menettelyissä noudatettaisiin, mitä 2 momentissa mainituissa säädöksissä säädetään, ellei ehdotetussa laissa toisin säädetä. Laissa ei ehdoteta muutoksia kyseisiin säädöksiin, vaan lupamenettelyjä ja muita hallinnollisia menettelyjä koskeviin lakeihin sisältyvät aineelliset säännökset jäisivät ennalleen. Lisäksi hallinnon yleislakeja kuten hallintolakia ja sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003) sovellettaisiin ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluvissa menettelyissä. Ehdotettua lakia sovellettaisiin hallinnon yleislakien sääntelyn asemesta sen poiketessa niiden sääntelystä.

3 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin laissa käytetyt keskeiset käsitteet.

Pykälän 1 kohdan mukaan Euroopan laajuisella liikenneverkolla tarkoitetaan unionin suunta- viivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013, jäljempänä TEN-T-asetus, tarkoitettua liikenneverkkoa.

Pykälän 2 kohdan mukaan eurooppalaisella koordinaattorilla tarkoitetaan TEN-T-asetuksen 45 artiklan mukaisesti nimettyjä eurooppalaisia koordinaattoreita.

Pykälän 3 kohdan mukaan hankkeen toteuttajalla tarkoitetaan hankkeen täytäntöönpanoa varten tarvittavan luvan hakijaa tai viranomaista, joka on tehnyt aloitteen hankkeesta. Kohta vastaa direktiivin määritelmää.

Pykälän 4 kohdan mukaan rajat ylittävällä hankkeella tarkoitetaan hanketta, joka kattaa kahden tai useamman jäsenvaltion välisen rajanylityskohdan. Kohta vastaa direktiivin määritelmää. Rajat ylittävän hankkeen ei tarvitsisi kohdistua pistemäisesti vain rajanylityskohtaan, mutta siihen tulee sisältyä rajat ylittäviä osioita.

Pykälän 5 kohdan mukaan toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan 2 §:n 2 momentissa mainituissa menettelyissä toimivaltaisia viranomaisia, joista säädetään 2 §:n 2 momentissa mainituissa säädöksissä.

LUONNOS

Pykälän 6 kohdan mukaan ydinverkon ennalta yksilöidyillä osuuksilla tarkoitetaan direktiivin liitteessä yksilöityjä osuuksia. Suomen alueelle ulottuva tällainen ydinverkon ennalta yksilöity osuus on Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävän rautatieyhteys Venäjän rajalta Helsinkiin.

Pykälän 7 kohdan mukaan ydinverkkokäytävällä tarkoitetaan Verkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1153 (Connecting Europe Facility, CEF) liitteen mukaisia liikenteen ydinverkkokäytäviä. Suomen kautta kulkee nykyisin kaksi ydinverkkokäytävää: Pohjanmeren-Itämeren ja Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävät. Pohjanmeren-Itämeren ydinverkkokäytävä kulkee Helsingistä pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävä kulkee Turusta Helsingin kautta Venäjän rajalle, Vaalimaalle ja Vainikkalaan. Mainituille käytäville kuuluvat käytävän reittien mukaiset maantie- ja rautatieyhteydet, Turun ja Helsinki-Vantaan lentoasemat, Turun, Naantalın, Helsingin ja HaminaKotkan satamat sekä Kouvolan rautatie- ja maantietermiinaali.

4 §. Nimetty viranomainen. Liikenne- ja viestintävirasto olisi direktiivissä tarkoitettu nimetty viranomainen. Pykälässä säädettäisiin nimetyn viranomaisen tehtävänkuvasta yleisesti. Lain myöhemmissä säännöksissä säädettäisiin tarkemmin nimetyn viranomaisen tehtävistä liittyen erityisesti menettelyihin sovellettavaan määräaikaan.

Nimetty viranomainen toimisi yhteystahona hankkeen toteuttajalle ja lupamenettelyistä ja muista menettelyistä vastaaville viranomaisille. Yhteystahona toimiminen merkitsisi ennen kaikkea koordinoivaa roolia suhteessa hankkeen toteuttajaan ja hankkeen edellyttämien eri menettelyissä toimivaltaisiin viranomaisiin. Nimetyn viranomaisen rooliin kuuluisi tämän lain mukaan erityisesti hankkeen toteuttajan neuvontaan liittyviä tehtäviä, joita se hoitaa yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa, sekä määräjän toteutumisen hallintaan ja seurantaan liittyviä tehtäviä. Lisäksi nimetyn viranomaisen tehtäviin kuuluisi hankkeilta edellytettäviä menettelyitä koskevan yleisluonteisen ohjeistuksen saataville asettamisen koordinointi, ja se vois järjestää ennakkoneuvottelun.

Lailla ei olisi vaikutusta toimivaltaisten viranomaisten lain 2 §:n 2 momentissa mainituissa säädöksissä säädettyihin toimivaltoihin eikä siten viranomaisten väliseen tehtävänjakoon lupamenettelyissä ja muissa hallinnollisissa menettelyissä.

5 §. Ennakkoneuvottelu. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelyistä, mikä vahvistaisi hankkeen toteuttajan, nimetyn viranomaisen ja 2 §:n 2 menettelyissä toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä ja tiedon kulkua sekä edistäisi menettelyiden sujuvaa läpiviemistä. Ennakkoneuvottelulla tavoiteltaisiin hankkeen edellyttämien menettelyiden hallintaa, hankkeen toteuttajan ja viranomaisten yhteistyön ja tietojen vaihdon sujuvuutta sekä lupahakemusten, suunnitelmien ja muiden asiakirjojen laadun varmistamista.

Ennakkoneuvottelu voitaisiin järjestää nimetyn viranomaisen omasta aloitteesta tai hankkeen toteuttajan tai muun asian käsittelyyn osallistuvan viranomaisen pyynnöstä. Ennakkoneuvottelu voitaisiin pitää ennen 6 §:n mukaista ilmoituksen toimittamista.

Ennakkoneuvottelun mahdollisuudesta on säädetty myös YVA-laissa sekä ratalaissa ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Tähän lakiin ehdotettava säännös vastaisi pitkälti näitä säännöksiä. Jotta soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden edellyttämien lupa- ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kokonaisuuden hallinta ja direktiivin mukaisessa määräjässä toteuttaminen olisi mahdollista, on hankkeen toteuttajan ja viranomaisten välinen yhteistyö keskeisessä asemassa. Ennakkoneuvottelu olisi yksi mahdollisuus edistää yhteistyötä ja menettelyiden sujuvaa läpiviemistä.

LUONNOS

6 §. Hankkeesta ilmoittaminen. Pykälässä säädettäisiin hankkeen ilmoittamisesta nimetylle viranomaiselle. Hankkeen toteuttajan olisi ilmoitettava hankkeesta nimetylle viranomaiselle samanaikaisesti, kun se panee vireille ensimmäisen 2 §:n 2 momentissa mainitun menettelyn.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Ilmoitukseen olisi sisällyttävä kuvaus hankkeesta. Kuvaus voi sisältää esimerkiksi hankkeen ominaisuuksiin, suunniteltuihin toimenpiteisiin ja sijaintipaikkaan liittyviä tietoja. Sen arvioimiseksi, kuuluuko hanke tämän lain soveltamisalaan, olisi ilmoitukseen liitettävä hankkeen kustannusarvio. Lisäksi ilmoituksessa tulisi antaa tiedot vireillä olevista ja jo päättyneistä hallintomenettelyistä.

Lainmukaisena nimettynä viranomaisena toimiva Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan tarkempia määräyksiä ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Määräys voisi koskea erityisesti sitä, mitä hankkeen kuvaukselta ilmoituksessa edellytettäisiin. Direktiivin 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat hankkeen kvpsvvsasteen arvioimisen helpottamista varten määrittellä, kuinka yksitviskohtaisia tietoja ja mitä asiaan kuuluvia asiakirjoja hankkeen toteuttajan on toimitettava hankkeen ilmoittamisen yhteydessä.

Pykälän 3 momentin mukaan nimetyn viranomaisen olisi neljän kuukauden kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta tehtävä päätös koskien määräajan laskennan alkamista tai sen hylkäämistä taikka kehoitettava hankkeen toteuttajaa täydentämään ilmoitusta. Momentilla pantaisiin täytäntöön direktiivin 6 artiklan 2 kohdan vaatimus, jonka mukaan jos hanke ei ole riittävän kypsä, ilmoitus hylätään asianmukaisesti perustellulla päätöksellä viimeistään neljän kuukauden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta. Päätöksen perustelemisesta säädetään hallintolaissa.

Määräajan laskenta ehdotetaan kvtkettäväksi soveltamisalaan kuuluvien menettelyiden vireilläoloaikaan. Hankkeen toteuttajan ei kuitenkaan edellytettäisi panevan vireille kaikkia menettelyitä samaan aikaan. Hankkeen riittävä kypsyys määräajan alkaessa varmistettaisiin erityisesti lain soveltamisalan määrittelyllä. Hanke olisi riittävän kypsä, kun jokin soveltamisalaan kuuluvista menettelyistä pannaan vireille, vaikkei kaikkia menettelyitä olisi vielä mahdollista panna vireille. Jos ilmoitus tehdään asianmukaisesti 1 momentissa edellytetyllä tavalla samanaikaisesti ensimmäisen soveltamisalaan kuuluvan menettelyn vireillepanon kanssa, ja ilmoitus sisältää 2 momentissa ja sen nojalla edellytetyt tiedot, olisi hanke riittävän kypsä määräajan alkamiseksi. Nimetyn viranomaisen määräajan laskennan alkamista koskevassa päätöksenteossa keskiössä olisi siten sen arviointi, kuuluuko hanke tämän lain soveltamisalaan. Hankkeen kvpsvvsasteen arviointi nimetyssä viranomaisessa koskisi lähinnä ilmoituksen tarkastamista. Kypsyyden arviointiin liittyisi myös sen varmistaminen, että ilmoituksen kanssa samanaikaisesti on tosiasiaa pantu vireille jokin lain soveltamisalaan kuuluvista menettelyistä, niin kuin 1 momentissa edellytetään.

Tarvittaessa nimetty viranomainen voisi kehottaa hankkeen toteuttajaa täydentämään ilmoitusta hallintolain 22 §:n mukaisesti. Myös täydennyskehoitus olisi tehtävä neljän kuukauden kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta. Jos ei siten olisi esimerkiksi ilmeistä, ettei hanke kuulu lain soveltamisalaan, voisi nimetty viranomainen määräajan alkamisen hylkäämistä sijaan kehottaa hankkeen toteuttajaa ensin täydentämään ilmoitusta. Tällöin lain 7 §:n mukaisen määräajan alkamispäivänä pidettäisiin sitä päivää, jolloin riittävät tiedot sisältävä ilmoituksen täydennys on vastaanotettu.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että 2 §:n 2 momentissa tarkoitettujen menettelyiden vireillepanoa koskevan asiakirjaan on liitettävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus. Tämän lain soveltamisalaan kuuluvia suuria hankkeita on melko vähän. Siksi on tarpeen varmistaa, että toimi-

LUONNOS

valtaisilla viranomaisilla on tieto siitä, että hankkeen toteuttaja katsoo hankkeen kuuluvan direktiivin soveltamisalaan. Myös nimettynä viranomaisena toimiva Liikenne- ja viestintävirasto voisi mahdollisuuksien mukaan informoida alustavasti keskeisiä viranomaistahoja tietoonsa tulevista soveltamisalaan kuuluvista hankkeista jo ennen hankkeen toteuttajan ilmoituksen saapumista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi saada hankkeesta tiedon paitsi hankkeen toteuttajalta, muihin liikennejärjestelmään ja sen seurantaan liittyvien tehtäviensä kautta ja myös esimerkiksi YVA-lain mukaisen arviointiohjelman kuulemisvaiheessa tai YVA-lain mukaisen ennakkoneuvottelun yhteydessä. Nämä vaiheet eivät kuuluisi tämän lain soveltamisalaan. Lain soveltamisalan hankkeet ovat sellaisia, että niistä on kuitenkin todennäköisesti yleensä laadittava YVA-lain mukainen arviointi.

7 §. Määräaika. Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalaan kuuluvien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden yhteenlasketusta enimmäiskestosta.

Pykälän 1 momentin mukaan hankkeen edellyttämien 2 §:n 2 momentissa mainittujen lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden kesto yhteensä ei saisi ylittää neljää vuotta. Neljän vuoden määräaika koskisi kokonaiskestoja kaikille menettelyille, joissa viranomaiset tekevät direktiivissä tarkoitetun lupapäätöksen eli päättävät, saako liikenneinfrastruktuurin määritellyn osuuden rakentamiseen, mukauttamiseen tai muuttamiseen liittyvän hankkeen toteuttaja toteuttaa hankkeen tietyllä maantieteellisellä alueella. Siten jos hanke vaatisi useamman 2 §:n 2 momentissa mainitun menettelyn, ei vaadittuihin lupamenettelyihin ja muihin hallinnollisiin hyväksymismenettelyihin käytetty aika saisi ylittää neljää vuotta.

Määräajan soveltamiseen ei vaikuttaisi se, sovellettaisiinko menettelyyn jossain tapauksissa eräisen ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta annetun lain mukaista yhteensovittamista. Määräajalla ei olisi vaikutusta asianosaisille ja muille osallisille varattuihin lausunto- ja kuulemisaikoihin.

Pykälän 2 momentin mukaan toimivaltaisten viranomaisten olisi käsiteltävä 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä koskevat asiat 1 momentissa säädetyn määräajan puitteissa. Viranomaisten on jo nykyisin lisäksi noudatettava hallintolain 23 §:ää, jonka mukaan asia on käsiteltävä ilman aiheetonta viivytystä. Direktiivin edellyttämä pyrkimys varmistaa etusija soveltamisalan hankkeille toteutuisi määräaikasääntelyn ja hallintolain sääntelyn kautta.

Jos hankkeen edellytyksenä olisi useampi 2 §:n 2 momentissa mainittu menettely olisi toimivaltaisten viranomaisten 2 momentin mukaan huolehdittava määräaikojen noudattamisesta yhteistyössä ja tarvittaessa keskenään sovittava käsittelyajoista. Käytännössä toimivaltaisten viranomaisten tulisi mahdollisesti keskenään koordinoida nimetyn viranomaisen avustuksella eri lupamenettelyiden tai muiden hallinnollisten hyväksymismenettelyiden käsittelyaikoja ja sopia eri menettelyille varattavista käsittelyajoista tarvittaessa. Nimetyn viranomaisen olisi avustettava toimivaltaisia viranomaisia tarvittaessa sopimaan käsittelyajoista. Hallintolain 10 §:ssä säädetään viranomaisten yhteistyöstä. Viranomaisen on toimivaltansa rajoissa ja asian vaatimassa laajuudessa avustettava toista viranomaista tämän pyynnöstä hallintotehtävän hoitamisessa sekä muutoinkin pyrittävä edistämään viranomaisten välistä yhteistyötä. Momentissa säädettäisiin hallintolain säännöstä täydentävästi toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudesta yhteistyöhön direktiivin mukaisten määräaikojen noudattamisen mahdollistamiseksi.

Ehdotetussa laissa ei säädettäisi erikseen seuraamuksista toimivaltaisille viranomaisille määräajan ylitystilanteissa. Hankkeen toteuttajalla olisi kuitenkin käytössään voimassaolevan lainsäädännön mukaiset oikeusturvakeinot kuten hallintovalitus, hallintokantelu ja kantelu ylimmille

LUONNOS

laillisuusvalvojille, tilanteissa, jos asian käsittelyn kesto ylittäisi 1 momentissa säädetyn määräajan. Määräaikasääntelyn noudattaminen kuuluisi myös virkamiesten ja viranhaltijoiden virkavastuun piiriin.

Pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä toimivaltaisten viranomaisten välisestä menettelystä tilanteessa, joissa hankkeen toteuttamisen edellytyksenä olisi useampi soveltamisalaan kuuluva lupamenettely tai muu hallinnollinen hyväksymismenettely.

8 §. Määräajan laskeminen. Pykälässä säädettäisiin määräajan laskemisen säännöistä. Määräajan laskeminen alkaisi 1 momentin mukaan nimetylle viranomaiselle tehdyn hyväksytyin ilmoituksen saapumispäivästä. Jos ilmoitusta olisi 6 §:n 3 momentin mukaisesti kehoitettu täydentämään ennen määräajan alkamista koskevan päätöksen tekemistä, määräajan alkamispäivänä pidettäisiin sitä päivää, jolloin riittävät tiedot sisältävä ilmoituksen täydennys on vastaanotettu.

Pykälän 2 momentin mukaan määräajan laskeminen päättyisi viimeiseen 2 §:n 2 momentissa mainittua menettelyä koskevan päätöksen tekemiseen. Direktiivin 6 artiklan 7 kohdan perusteella määräaika koskee lupapäätösten tekemistä. Lisäksi 4 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimet sen varmistamiseksi, että hankkeen toteuttajalle ilmoitetaan lupapäätöksen hyväksymisestä. Päätöksen tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, mitä ajanjaksoja ei huomioitaisi määräajan laskennassa. Hankkeen toteuttajan ei edellytettäisi panevan vireille kaikkia menettelyitä samaan aikaan. Hankkeen edellyttämät lain soveltamisalaan kuuluvat menettelyt voisivat siten jatkossakin ajoittua hankkeen eri vaiheisiin. Siksi määräaikaan ei momentin 1 kohdan mukaan laskettaisi mukaan aikaa, jolloin hakijalla ei ole vireillä 2 §:n 2 momentissa mainittua menettelyä. Aikaa, joka hankkeen toteuttaja kuluisi hankkeen ja sen edellyttämien suunnitelmien ja selvitysten soveltamisalaan kuuluvien menettelyiden vireilläolon välillä, ei sisällytettäisi määräaikaan.

Määräaikaan ei 3 momentin 2 kohdan mukaan sisällytettäisi toimivaltaisen viranomaisen kehoituksesta tehtävään hakemuksen tai hyväksymisesityksen täydentämiseen kuluva aika. Direktiivin 6 artiklan 7 kohdan mukaan sen jälkeen, kun hankkeen toteuttaja on toimittanut hanketta koskevat täydelliset hakemusasiakirjat, lupapäätös on tehtävä 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa määräajassa. Koska hankkeen toteuttajan ei edellytettäisi panevan vireille kaikkia 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä saman aikaisesti, toteutettaisiin direktiivin mukainen periaate päätöksenteosta määräajassa täydellisten hakemusasiakirjojen toimittamisen jälkeen, iättämällä hakemuksen tai muun hyväksymisesityksen täydennyttämiseen kuuluva aika ulos määräajan laskennasta.

Lain soveltamisalaan kuuluvien menettelyiden muutoksenhakuun kulunutta aikaa ei 3 momentin 3 kohdan mukaan laskettaisi mukaan määräaikoihin. Direktiivin 5 artiklan 2 kohdan mukaan neljän vuoden määräaika ei saa sisältää hallinnollisten ja tuomioistuimissa toteutettavien muutoksenhakumenettelyjen ja tuomioistuimissa toteutettavien oikeussuojakeinojen soveltamisen edellyttämiä ajanjaksoja eikä myöskään ajanjaksoja, jotka ovat tarpeen päätösten tai oikeussuojakeinojen panemiseksi täytäntöön. Mikäli kuitenkin asia palautettaisiin muutoksenhaun perusteella toimivaltaiselle viranomaiselle uudelleen käsittelyyn, laskettaisiin asian uudelleen käsittelyyn kulunut aika määräaikoihin. Asian uudelleen käsittelytapauksessa voisi kuitenkin olla läsnä perusteet määräajan pidentämiselle 9 §:n 1 momentin nojalla.

LUONNOS

Pykälän 4 momentin mukaan edellytyksenä hakemuksen täydentämiseen kuluvan ajan ja muutoksenhakuun kuluvan ajan määräajan laskennan ulkopuolelle jättämiselle 3 momentin mukaisesti olisi, että hakijalla ei ole vireillä muita 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä määräajan laskemisesta.

9 §. Määräajan pidentäminen ja määräajan laskemisen keskeyttäminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nimetyn viranomaisen toimivallasta päättää neljän vuoden määräajan pidentämisestä. Momentin sääntely vastaisi direktiivin 5 artiklan 4 kohdassa edellytettyä, että määräaika on voitava asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa pidentää tarkoituksenmukaisella tavalla. Pidennyksen kesto on määriteltävä tapauskohtaisesti, sen on oltava asianmukaisesti perusteltu ja rajoitettava tarkoitukseltaan lupamenettelyn loppuun saattamiseen ja lupapäätöksen antamiseen. Nimetyn viranomaisen olisi tehtävä päätös määräajan pidentämisestä ja annettava se tiedoksi hankkeen toteuttajalle ja asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille. Pidennystä voidaan jatkaa kerran samoin edellytyksin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräajan laskemisen keskeyttämisestä. Nimetyn viranomaisen olisi päätettävä, että määräajan laskeminen keskeytetään, jos hankkeen toteuttaja tekee asiaa koskevan hakemuksen. Määräajan keskeyttämisestä ei siten voisi hakea asianosainen tai toimivaltainen viranomainen. Määräajan laskemisen keskeyttäminen voi olla hankkeen toteuttajan intressissä esimerkiksi, jos hankkeen tarkoituksenmukainen edistäminen ja riittävien selvitysten laatiminen vaatii enemmän kuin yhden vuoden, mikä jäljempänä ehdotettavan mukaisesti voisi johtaa nimetyn viranomaisen päätökseen määräajan laskemisen raukeamisesta. Määräajan laskemisen keskeyttäminen olisi väliaikainen toimenpide. Keskeytyksen jälkeen määräajan laskeminen jatkuisi samasta kohdasta, mihin se olisi keskeytetty.

Pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä määräajan pidentämiseen ja keskeyttämiseen liittyvästä menettelystä ja poikkeuksellisista olosuhteista.

10 §. Määräajan laskemisen raukeaminen. Pykälän mukaan nimetty viranomainen voisi päättää, että 7 §:n 1 momentissa säädetyn määräajan laskeminen raukeaa. Raukeamista koskevan päätöksen voisi tehdä hankkeen toteuttajan hakemuksesta tai jos 2 §:n 2 momentissa mainittu menettely olisi ollut keskeytyneenä hankkeen toteuttajasta riippuvasta syystä vähintään yhden vuoden. Raukeamisen perusteena olevan keskeytyksen ei tarvitsisi olla yhtäjaksoinen, vaan se voisi myös koostua useasta hankkeen toteuttajasta johtuvasta keskeytyksestä ja keskeytykset olisivat voineet kohdistua eri lupamenettelyihin tai muihin hallinnollisiin hyväksymismenettelyihin tai molempiin. Lupamenettelyn tai hallinnollisen hyväksymismenettelyn katsottaisiin olleen keskeytyneenä hankkeen toteuttajasta riippuvasta syystä esimerkiksi silloin, kun tämä ei suorittaisi menettelyn etenemisen kannalta olennaisia toimenpiteitä, kuten täydentäisi hakemustaan. Käytännössä määräajan laskemisen raukeamisperusteiden soveltaminen vaatisi merkittävää passiivisuutta.

Toimivaltaisella viranomaisella olisi velvollisuus käsitellä määräaikojen soveltamisalaan sisältyvät lupamenettelyt ja muut hallinnolliset hyväksymismenettelyt säädettyssä määräajassa ja joissain tapauksissa tämä saattaisi vaatia esimerkiksi menettelyn päättämistä hakijan kannalta epäsuotuisasti, esimerkiksi tutkimattajättämisspätökseen joltain osin puutteellisen hakemuksen perusteella tai kielteiseen päätökseen. Määräaikojen noudattaminen ei siten aina välttämättä johtaisi hankkeen toteuttajan kannalta toivottuun lopputulokseen. Edellä kuvatun kaltaisten tilanteiden välttämiseksi, hankkeen toteuttajalle säädettäisiin mahdollisuus hakea määräajan laskemisen raukeamista.

LUONNOS

Nimetyt viranomaiset olisi ennen päätöksen antamista kuultava hankkeen toteuttajaa ja toimivaltaista viranomaista. Kuulemiseen ja päätöksen tiedoksiintoon sovelletaan, mitä hallintolaissa säädetään.

Jos nimetty viranomainen päättää määräajan laskemisen raukeamisesta, lakkaisi määräajan laskeminen päätöksessä määrätyn mukaisesti. Jos hankkeen toteuttaja aktivoituisi saman hankkeen osalta määräajan laskemisen raukeamisen jälkeen, aloitettaisiin määräajan laskeminen kyseisen hankkeen osalta uudestaan alusta.

11 §. Määräaikaisten seuranta. Pykälässä säädettäisiin nimetyt viranomaiset velvollisuudesta määräaikaisten seurantaan ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksista määräajan seurannan osalta. Nimetyt viranomaiset olisi 1 momentin mukaan seurattava 7 §:n 1 momentissa tarkoitettujen määräajan toteutumista. Määräajan seurannan mahdollistamiseksi 2 momentissa säädettäisiin toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudesta ilmoittaa nimetyille viranomaisille kohtuullisessa ajassa hankkeen 2 §:n 2 momentissa mainittua menettelyä koskevan asian vireilletulosta, täydennyspyyntöjen tekemisestä ja täydennyksen saapumisesta sekä asiaa koskevan päätöksen tekemisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan tarkempia säännöksiä toimivaltaisten viranomaisten 2 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

12 §. Ohjeistus ja neuvonta. Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti on varmistettava, että hankkeen toteuttajat saavat ilmoittamista koskevana ohjeistuksena yleisluonteista ja tarvittaessa liikennemuotoista tietoa, joka sisältää tietoa hankkeen täytäntöönpanon mahdollisesti edellyttämistä luvista, päätöksistä ja lausunnoista. Asiasta säädettäisiin 1 momentissa. Nimetyt viranomaiset olisi huolehdittava siitä, että yleisessä tietoverkossa on saatavilla direktiivin mukaisista yleisluonteista ohjeistusta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi ohjeistuksen laadinnan koordinoimista, julkaisemisesta ja päivittämisestä. Toimivaltaiset viranomaiset osallistuisivat ohjeistuksen laadintaan ja päivittämiseen toimivaltaansa kuuluvien tässä laissa mainittujen menettelyiden osalta. Toimivaltaisten viranomaisten tulisi huolehtia myös siitä, että niiden toimivaltaan kuuluvia menettelyitä koskeva tieto olisi ajan tasalla.

Direktiivin mukaisesti yleiseen tietoverkkoon saataville koottavan yleisluonteisen ohjeistukseen tulisi sisältyä kunkin luvan tai muun päätöksen tai lausunnon osalta yleisluonteiset tiedot sen aineiston laajuudesta ja niiden tietojen tarkkuudesta, jotka hankkeen toteuttajan on toimitettava, sovellettavat määräajat tai, jos määräaikoja ei ole, ohjeelliset määräajat, erilaisiin lupiin, päätöksiin ja lausuntoihin liittyviin kuulemisiin tavallisesti osallistuvia viranomaisia ja sidosryhmiä koskevat tiedot. Laissa ei säädettäisi tarkemmin laadittavan ohjeistuksen muodosta tai julkaistavasta.

Sääntely täydentäisi hallintolain ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua annetun lain sääntelyä etenkin koskien nimetyt viranomaiset ja toimivaltaisten viranomaisten roolia suhteessa toisiinsa ja tämän lain sääntelyyn. Hallintolain 7 §:ssä säädetään hallinnon palveluperiaatteesta ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua annetun lain 20 §:ssä viranomaisen velvollisuudesta tuottaa ja jakaa tietoa.

Direktiivin 4 artiklan 7 kohdan d alakohdan mukaan nimetyt viranomaiset on annettava hankkeen toteuttajalle pyynnöstä ohjausta kaikkien asiaankuuluvien tietojen ja asiakirjojen toimittamisessa, mukaan lukien kaikki lupapäätöksen edellyttämät luvat, päätökset ja lausunnot. Asiasta säädettäisiin pykälän 2 momentissa, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa hankkeen toteuttajalle tämän pyynnöstä neuvontaa asiaankuuluvien tietojen ja asiakirjojen toimittamisessa koskien hankkeen edellyttämiä

LUONNOS

2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä. Liikenne- ja viestintävirasto hoitaisi nimetyn viranomaisen tehtäviä viranomaisten toimivaltuuden huomioiden ja voisi ohjata muun viranomaisen toimivaltaan kuuluvaan menettelyyn liittyvät kysymykset asianomaisen viranomaisen vastattavaksi. Viranomaisen velvollisuudesta antaa neuvontaa säädetään hallintolain 6 §:ssä. Sääntely olisi siten hallintolakia täydentävää ja koskisi erityisesti nimetyn viranomaisen direktiivissä edellytettyä roolia.

13 §. *Yhteistyö rajat ylittävissä hankkeissa.* Pykälässä säädettäisiin nimetyn viranomaisen velvollisuudesta tehdä yhteistyötä asianomaisen toisen jäsenvaltion nimetyn viranomaisen sekä eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa rajat ylittävissä hankkeissa. Rajat ylittävä hanke määritettäisiin lain 3 §:ssä. Pykälällä pantaisiin täytäntöön direktiivin 7 artiklan sääntely. Yhteistyön tarkoituksena olisi 1 momentin mukaisesti sovittaa yhteen lupa- ja muiden hyväksymismenettelyiden aikatauluja ja menettelyitä koskevasta yhteisestä aikataulusta sopiminen. Yhteisistä aikatauluista sopiminen edellyttäisi käytännössä myös tiivistä vuoropuhelua ja yhteistyötä hankkeen toteuttajan kanssa erityisesti, koska hankkeen toteuttajan ei edellytetä panevan kaikkia hankkeen edellyttämiä lupa- ja muita hallinnollisia menettelyitä vireille yhtäaikaaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nimetyn viranomaisen velvollisuudesta toimittaa tietoja rajat ylittävien hankkeiden lupa- ja muista hyväksymismenettelyistä eurooppalaiselle koordinaattoreille.

Pykälän 3 momentin mukaan jos neljän vuoden määräaika ei noudateta, nimetyn viranomaisen olisi pyynnöstä ilmoitettava eurooppalaisille koordinaattoreille, mitä toimenpiteitä on toteutettu tai on tarkoitus toteuttaa, jotta lupamenettely voidaan saattaa päätökseen mahdollisimman pian. Ehdotetussa laissa ei säädettäisi seuraamuksista toimivaltaisille viranomaisille määräajan ylitystilanteissa eikä muusta erityisestä menettelystä sellaisessa tilanteessa kuin nimetyn viranomaisen mahdollisuudesta pidentää määräaika menettelyjen loppuun saattamiseksi. Käytännössä 3 momentin velvoitteen toteuttamiseksi nimetyn viranomaisen olisi yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa selvittävä määräajan ylitykseen johtaneita syitä ja sitä, miten asian käsittely jatkuu huomioiden hallinnon yleislakien ja erityislakien vaatimukset. Hallintolain mukaisesti viranomaisia koskee vaatimus asian viivytyksettömästä käsittelystä.

Direktiivin 7 artiklan 2 kohdan mukaan rajat ylittävissä hankkeissa voidaan perustaa yhteinen viranomainen. Jos sellainen jäsenvaltioiden välisellä valtiosopimuksella päätettäisiin perustaa, olisi uuden viranomaisen perustamisesta säädettävä lailla sopimuksen kansallisen voimaansaattamisen yhteydessä.

14 §. *Julkiset hankinnat rajat ylittävissä hankkeissa.* Pykälässä säädettäisiin direktiivin 8 artiklaa vastaavasti julkisista hankinnoista rajat ylittävissä hankkeissa. Rajat ylittävällä hankkeella tarkoitetaan 3 §:n mukaisesti hanketta, joka kattaa kahden tai useamman jäsenvaltion välisen rajanylityskohdan.

Pykälän 1 momentin mukaan jos tämän lain soveltamisalaan kuuluvaan rajaylittävään hankkeeseen liittyvät hankintamenettelyt toteuttaa Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhteinen yksikkö, hankintaan on sovellettava yhden jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä.

Sovellettava lainsäädäntö määräytyisi lähtökohtaisesti yhteisen yksikön sääntömääräisen kotipaikan mukaan. Asiasta olisi kuitenkin mahdollista sopia toisin jäsenvaltioiden välisessä sopimuksessa. Direktiivin johdanto-osan 18 kappaleessa on todettu, että sovellettava kansallinen lainsäädäntö olisi edelleen oltava mahdollista määrittää hallitustenvälisellä sopimuksella. Tällaisessa sopimuksessa olisi kuitenkin noudatettava vaatimusta yhden jäsenvaltion lainsäädännön soveltamisesta, jos hankintamenettelyt toteuttaa yhteinen yksikkö.

LUONNOS

Komission ehdotuksen uudeksi TEN-T-asetukseksi 8 artiklan 5 kohdan mukaan komissio voisi täytäntöönpanosäädöksellä jatkossa vaatia jäsenvaltioita perustamaan yhden yksikön yhteistä etua koskevien rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden rakennustöitä ja hallinnointia varten. Ehdotuksen käsittely on kesken.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentin mukaiset vaatimukset koskisivat myös yhteisen yksikön tytäryhtiötä. Myös tytäryhtiön on julkisissa hankinnoissaan sovellettava vain yhden jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Asianomaiset jäsenvaltiot voivat päättää, mitä kansallista lainsäädäntöä perustettavan tytäryhtiön toteuttamissa julkisissa hankinnoissa sovelletaan.

EU:n hankintadirektiivit 2014/24/EU ja 2014/25/EU on pantu kansallisesti täytäntöön julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla (1397/2016, *hankintalaki*) ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla (1398/2016, *erityisalojen hankintalaki*). Erityisalojen hankintalakia sovelletaan vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien valtion ja kuntien viranomaisten sekä muiden lain 5 §:ssä tarkoitettujen hankintayksiköiden hankintoihin ja käyttöoikeussopimuksiin.

Direktiivin mukainen pykälässä säädettävä lähtökohta on yhteisen yksikön kotipaikan mukaan määräytyvä lainvalinta. Julkisia hankintoja koskevien direktiivien mukaan yhteistä yksikköä perustettaessa hankintayksiköiden olisi sovittava yhteisen yksikön toimivaltaisen elimen, kuten yhtiökokouksen, päätöksellä yksikköön sovellettavasta lainsäädännöstä. Hankintayksiköt voisivat sopia, että yhteisen yksikön tietyn tyyppisiin hankintamenettelyihin sovelletaan määräajan taikka määräämättömän ajan yksikön kotipaikan lainsäädäntöä taikka yksikön toiminnan harjoittamispaikan lainsäädäntöä.

Kansallisesti hankintalain 22 §:n 4 momentissa samoin kuin erityisalojen hankintalain 32 §:n 4 momentissa on säädetty, että suomalainen hankintayksikkö voi osallistua Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhteisen hankintayksikön perustamiseen vain, jos yhteisen yksikön hankintamenettelyihin sovittaisiin sovellettavaksi sen toiminnan harjoittamispaikan lainsäädäntöä. Hankintalain esitöissä (HE 108/2016 vp, s. 112) on todettu, että Suomen oikeusjärjestyksen perustana on alueperiaate, jonka mukaan Suomen lakeja sovelletaan valtion alueella harjoitettuun toimintaan. Viranomaiset eivät myöskään ole oikeutettuja sopimaan julkisoikeudellisen lainsäädännön soveltamisesta. Suomen oikeusjärjestyksen periaatteiden mukaista ei siten ole se, että viranomainen voisi sopia yksikön toimintaan kohdistuvan lainsäädännön ajallisesta soveltamisesta tai siitä, että yksikön toimintaan sovellettaisi sen kotipaikan lainsäädäntöä, jos kotipaikka ei ole toiminnan harjoittamispaikka.

Suomen oikeusjärjestyksen alueperiaate ja sen mukainen hankintalain ja erityisalojen hankintalain sääntely huomioon ottaen Suomalaisen hankintayksikön osallistuminen direktiivin tarkoittaman yhteisen yksikön perustamiseen osallistuminen voisi edellyttää jäsenvaltioiden välistä sopimusta, jos yksikön kotipaikka olisi eri kuin toiminnan harjoittamispaikka, koska suomalaiset hankintayksiköt voivat osallistua jäsenvaltioiden yhteisen hankintayksikön perustamiseen vain, jos yhteisen yksikön hankintamenettelyihin sovelletaan yksikön toiminnan harjoittamispaikan lainsäädäntöä. Direktiivi puolestaan edellyttää, että muusta kuin kotipaikan mukaan määräytyvän lainsäädännön soveltamisesta olisi sovittava hallitustenvälisellä sopimuksella.

Suomen kansallinen lainsäädäntö mahdollistaa lisäksi, että yksittäiseen hankintaan osallistuu eri jäsenvaltioihin sijoittautuneita hankintayksiköitä ja että tällaisissa hankkeissa valitaan, minkä jäsenvaltion hankintalainsäädäntöä sovelletaan. Tilanteista, joissa yksittäiseen hankintaan osallistuu eri jäsenvaltioihin sijoittautuneita hankintayksiköitä, säädetään hankintalain 22 §:n 3 momentissa ja erityisalojen hankintalain 32 §:n 3 momentissa.

LUONNOS

15 §. Tiedonsaantioikeus. Pykälässä viitattaisiin liikenteen palveluista annetun lain 233 §:ään, jossa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada tietoja sekä tietojen tallentamisesta ja ylläpitämisestä tehtäviinsä liittyen. Sääntely soveltuisi myös tässä laissa säädettyihin tehtäviin liittyvään tiedon käsittelyyn Liikenne- ja viestintävirastossa ja viraston oikeuteen saada tämän lain mukaisten tehtävien hoitamiseksi välttämättömiä tietoja hakijaa ja hanketta sekä asian käsittelyä viranomaisessa koskevia tietoja salassapitosäännösten estämättä.

16 §. Muutoksenhaku nimetyn viranomaisen päätökseen. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta nimetyn viranomaisen tämän lain nojalla antamiin päätöksiin. Nimettynä viranomaisena toimivalla Liikenne- ja viestintävirastolla olisi tämän lain nojalla toimivalta tehdä päätös määräajan laskennan alkamisesta, määräajan laskennan pidentämisestä sekä raukeamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan nimetyn viranomaisen tämän lain nojalla tekemiin päätöksiin olisi haettava oikaisua nimetyltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimusmenettelyssä noudatettaisiin hallintolakia, jonka 7a luvussa säädetään oikaisuvaatimusmenettelystä. Hallintolain 49b §:n mukaan kun, laissa säädetään erikseen, jos päätökseen saa vaatia oikaisua, tällöin päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimus on hallintolain 49c §:n mukaan tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Nimetyn viranomaisen tämän lain nojalla tekemiin päätöksiin on perusteltua soveltaa oikaisuvaatimusmenettelyä, koska pyrkimyksenä on sovittaa yhteen nopea ja tehokas viranomaistoiminta tehokkaaseen oikeusturvaan.

Valituksen hallintotuomioistuimeen voi tehdä vasta oikaisuvaatimuksen johdosta annetusta päätöksestä. Pykälän 2 momentissa viitattaisiin informatiivisesti oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettuun lakiin (808/2019).

17 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lain voimaantulosta. Pykälän 2–4 momentissa säädettäisiin tarpeelliset siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännökset vastaisivat direktiivin siirtymäsääntelyä.

7.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

4 §. Maantiet. Pykälän 2 momentissa säädetään siitä, millaiset tiet ovat valtateitä, millaiset kantateitä, millaiset seututeitä ja mitkä yhdysteitä. Näitä lähtökohtia ei ole tarkoitus muuttaa.

Nykyisin 2 momentissa säädetään lisäksi, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin jatkossa antaa tarkempia säännöksiä siitä, millaiset maantiet ovat valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteitä. Asetuksella olisi mahdollista tarkentaa maanteiden toiminnallisten luokkien kuvausta ja lakiin sisältyviä periaatteita maanteiden jaottelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

Maanteiden luokittelun valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin vahvistaisi jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto Väyläviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen esityksestä ehdotettavien 4a §:n ja 99 §:n 2 momentin mukaan. Maantien toiminnallista luokkaa koskevan päätöksen tulisi perustua tässä momentissa säädettyyn ja sen nojalla annettuun mahdolliseen tarkentavaan säädettyyn.

4a §. Esitys maantien toiminnallisesta luokasta. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uudet säännökset koskien maantien toiminnallisesta luokasta päättämistä. Tässä pykälässä säädettäisiin maantien toiminnallista luokkaa koskevasta esityksen tekemisestä ja sen valmistelusta ja 99 §:n uudessa 2 momentissa mainitun esityksen ratkaisemisesta.

LUONNOS

Pykälän 1 momentin mukaan esityksen tekemisestä vastaisi valta- ja kantateiden osalta maantieverkon tienpitäjänä toimiva Väylävirasto, joka vastaa maantieverkon valtakunnallisesta kokonaisuudesta. Valtatiet palvelevat lain 4 §:n 2 momentin mukaan valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Valta- ja kantateiden nimeämisessä on siten kyse valtakunnallisen kokonaisuuden jäsentelystä, johon parhaat valmiudet on Väylävirastolla.

Seutu- ja yhdysteiden osalta paras näkemys tien liikenteen luonteesta toiminnallisen luokan määrittelemiseksi on alueiden tienpitoviranomaisilla. Niitä koskevien esitysten valmistelusta ja tekemisestä vastaisi alueen toimivaltainen ELY-keskus. Jos tien luokan muutos kohdistuisi kuitenkin useamman ELY-keskuksen alueelle, vastaisi Väylävirasto esityksen tekemisestä.

Pykälässä tarkoitettu esitys voisi koskea uuden tieosuuden luokan määrittämistä tai olemassa olevan tien luokan muutosta. Esitys voisi koskea yksittäistä maantietä tai tieosuutta taikka useampaa maantietä. Koska maanteiden toiminnallisessa luokittelussa on kyse maantieverkon jäsentelystä, luokittelun muutoksia on tarpeen tarkastella verkostollinen kokonaisuus huomioon ottaen ja siksi mahdollisesti koskien useampaa kuin yhtä maantietä samanaikaisesti.

Maantien toiminnallista luokkaa koskeva esitys olisi perustelava perustuen lain 4 §:n 2 momentin ja sen nojalla mahdollisesti annettuihin säännöksiin. Lain 4 §:n 2 momentissa määritellään, millaiset tiet ovat valtateitä, millaiset kantateitä, millaiset seututeitä ja mitkä yhdysteitä. Näitä lähtökohdita ei ole tarkoitus muuttaa. Edellä on lisäksi ehdotettu, että asiasta voisi antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niiden kuntien ja maakuntien liittojen, joiden alueelle maantie sijoittuu, osallistumisesta valmisteluun. Esityksen tekemisestä vastaavan Väyläviraston olisi lisäksi huolehdittava niiden ELY-keskusten, joiden aluetta toiminnallista luokkaa koskeva esitys koskee, osallistamisesta valmisteluun. Samoin ELY-keskuksen vastatessaan esityksen valmistelusta olisi tehtävä tiivistä yhteistyötä Väyläviraston kanssa ja tarvittaessa toisen ELY-keskuksen kanssa. Toiminnallisella luokalla ei ole välittömiä oikeusvaikutuksia esimerkiksi tien varren maanomistajiin, joten vuorovaikutuksessa keskeisiä tahoja tienpitoviranomaisten lisäksi olisivat etenkin kunnat ja maakuntien liitot. Kunnat ja maakunnat vastaavat alueidensa maankäytön suunnittelusta ja ovat keskeisiä toimijoita alueiden liikennejärjestelmätyössä. Vuorovaikutusta tulisi tehdä sopivalla tavalla myös muiden asian kannalta keskeisten viranomaisten ja toimijoiden kanssa.

Kuntien ja maakunnan liittojen osallistuminen valmisteluun voitaisiin järjestää käsittelemällä maanteiden toiminnallisia luokkia koskevia kysymyksiä valtion, maakuntien liittojen, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä tehtävässä alueiden liikennejärjestelmätyössä. Osana liikennejärjestelmätyötä tehtävässä tarkastelussa maanteiden toiminnallista luokitusta on mahdollista tarkastella huomioiden myös laajemmin liikennejärjestelmän kokonaisuus ja huomioiden siten esimerkiksi muiden liikennemuotojen ja liikennepalveluiden vaikutus teiden liikenteelliseen merkitykseen. Sellaisilla kaupunkiseuduilla, joilla tehdään maankäytön-, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksia ja niihin liittyvää suunnittelua, myös nämä voisivat olla keskeisiä foorumeita toiminnallisia luokkia koskevien kysymysten käsittelyyn. Toiminnallista luokkaa koskevan esityksen tekemisestä vastaava ELY-keskus tai Väylävirasto olisivat tässä käsittelyssä keskeisessä roolissa.

Lisäksi 2 momentin mukaan alueen kunnilta ja maakuntien liitoilta olisi pyydettävä lausuntoa esityksestä ennen sen hyväksyttäväksi toimittamista. Lausuntoa voitaisiin pyytää myös muilta asian kannalta keskeisiltä tahoilta. Tarvittaessa esityksen tekemisen vastaavan olisi kuultava

LUONNOS

muutakin asianosaista esityksestä siten kuin hallintolaissa säädetään. Esitys olisi myös annettava tiedoksi julkisella kuulutuksella mielipiteiden esittämisen mahdollistamiseksi. Julkisesta kuulutuksesta säädetään hallintolain 62a §:ssä. Kuulutus olisi pidettävä nähtävillä 30 päivän ajan.

Esitys voitaisiin 3 momentin mukaan valmistella tiesuunnitelman yhteydessä. Kun esitys maantien luokan määrittämisestä tai muuttamisesta liittyisi tiehankkeeseen, josta on laadittava tiesuunnitelma, voitaisiin maantien luokkaa koskeva esitys sisällyttää tiesuunnitelmaan ja käsitellä tiesuunnitelman kanssa samassa prosessissa. Tällöin noudatettaisiin lain 2 luvun säännöksiä tiesuunnitelmaa koskevasta menettelystä. Jos maantien toiminnallista luokkaa koskeva päätöksen tekotarve liittyy tiehankkeeseen olisi myös valta- ja kantateiden osalta tarkoituksenmukaista, että ELY-keskus voisi tehdä esityksen silloin, kun se muutoinkin vastaa tiesuunnitelman laatimisesta. Hankkeen yhteydessä toiminnallisen luokan määrittämis- tai muutostarve voi liittyä esimerkiksi tien siirtoon lyhyellä matkalla uuteen paikkaan ja tien liittymiseen olemassa olevaan tiehen. Tiehanke ja sen perustana oleva tiesuunnitelma aiheuttavat muutoksen tieverkkoon rajallisella alueella, Siksi on perusteltua, että ELY-keskus voisi valmistella myös valta- ja kantateihin kohdistuvan luokitteluesityksen osana tiesuunnitelmaa. Valta- ja kantateihin kohdistuvan muutoksen ollessa kyseessä olisi ELY-keskuksella myös korostunut velvoite yhteistyöhön kysymyksessä Väyläviraston kanssa.

99 §. Päätöksenteko. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin päätöksenteosta koskien maantien toiminnallisen luokan vahvistamista. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi maantien toiminnallista luokkaa koskevan esityksen vahvistamisesta. Esityksen tekisi Väylävirasto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus siten kuin 4a §:ssä ehdotetaan säädettäväksi.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ehdotettava laki eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sisältäisi valtuuksia alemman asteisen sääntelyn antamiseen. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä määräajan laskemisesta ja pidentämisestä, määräajan seurantaan liittyvästä toimivaltaisten viranomaisten ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä sekä toimivaltaisten viranomaisten välisestä menettelystä tilanteessa, joissa hankkeen toteuttamisen edellytyksenä olisi useampi soveltamisalaan kuuluva hallinnollinen menettely. Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä määräajan käynnistävissä ilmoituksessa annettavista tiedoista. Valtuudet liittyvät käytännön ratkaisuihin ja teknisempiin yksityiskohtiin määräaika sääntelyyn liittyvässä menettelyssä, joita koskevat perussäännökset sisältyisivät lakiin.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sisällytettäisiin valtuus valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä siitä, millä perusteella maantiet luokitellaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä tulee voimaan 10.8.2023, mikä vastaa direktiivin sääntelyn täytäntöönpanon määräpäivää. Lain 12 §:n mukainen yleinen ohjeistus tulisi olla saatavilla lain voimaantulosta lähtien. Lakia sovellettaisiin hankkeisiin, joita koskevat lain soveltamisalaan kuuluvat lupamenettelyt ja muut hallinnolliset hyväksymismenettelyt tulevat vireille lain voimaantulon jälkeen. Lain julkisia hankintoja koskevaa sääntelyä sovellettaisiin ainoastaan sopimuksiin, joita varten lähetetään tarjouskilpailukutsu, tai jos tarjouskilpailukutsua ei ole tarjouskilpailukutsuun, hankintamenettelyihin, jotka hankintaviranomainen tai -yksikkö aloittaa

LUONNOS

10.8.2023 jälkeen. Lain sääntelyä koskien julkisia hankintoja rajat ylittävissä hankkeissa ei sovellettaisi yhteiseen yksikköön, joka on perustettu ennen 9.8.2021, edellyttäen, että kyseisen yksikön hankintamenettelyihin sovelletaan edelleen samaa lainsäädäntöä kuin mainittuna päivänä. Asiasta säädettäisiin siirtymäsäännöksellä.

Ehdotetaan, että laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta tulisi voimaan 1.1.2023. Lakia sovellettaisiin ennen sen voimaantuloa vireille tulleeseen tiesuunnitelmaan ainoastaan silloin, jos suunnitelmaa ei lain voimaantullessa ole vielä asetettu nähtäville 27 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla.

10 Toimeenpano ja seuranta

Smart TEN-T –direktiivin täytäntöönpanoa koskevan lain toimeenpanossa keskeistä on yleisen ohjeistuksen laatiminen ja saataville asettaminen, mistä koordinaatiovastuu olisi nimetyllä viranomaisella, mutta edellyttää myös muiden toimivaltaisten viranomaisten osallistumista sekä yhteistyötä näiden kesken.

Osana lain toimeenpanoa nimetyn viranomaisen olisi tarkoituksenmukaista täsmentää käytännön toimintatapoja yhteistyössä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa menettelyiden vaiheiden ja siten määräajan seurannan järjestämiseksi mahdollisimman sujuvalla tavalla. Toimeenpanossa voidaan myös tarkastella tarvetta hyödyntää olemassa olevia tai uusia sähköisiä ratkaisuja määräaikojen seurantaan.

Nimettynä viranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston on uusien tehtäviensä hoitamiseksi mahdollisesti rekrytoitava uutta henkilöstöä, järjestettävä tehtäviä viranomaisen sisällä uudelleen tai koulutettava henkilöstöään. Nimetyn viranomaisen tehtävien haltuunotto tarkoituksenmukaisella tavalla tulee edellyttämään yhteistyötä soveltamisalan piiriin kuuluvien lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten menettelyiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Konkreettisten maanteiden toiminnallisen luokan muutostarpeiden selvittämistä jatketaan arviomuistion maanteiden toiminnallisen luokituksen päivityksestä sekä siitä saadun lausuntopalautteen pohjalta. Myös luokkien kriteerien täsmentämistä koskeva työ on tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian, jotta tarkasteluja eri alueilla voidaan tehdä valtakunnallisesti yhtenäisin kriteerein. Täsmennykset olisi tässä esityksessä ehdotettavan sääntelyn mukaisesti mahdollista antaa asetuksella. Koska luokittelun peruslähtökohtia ei laissa ehdoteta muutettavaksi ja koska toiminnallisen luokittelun on luonteensa vuoksi tarkoitus olla mahdollisimman stabiili, tarkoituksena ei ole tarkastella jokaisen yksittäisen maantien luokkaa uudelleen vaan keskittyä esiin nouseviin yksittäisiin muutostarpeisiin. Esitettävä laki tai sen toimeenpano eivät sinänsä edellyttäisi muutostarpeiden laajempaa selvittämistä, vaan työ liittyy valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamiseen. Esimerkiksi hankkeisiin liittyviä välttämättömiä luokittelua koskevia esityksiä ja päätöksiä voitaisiin tehdä myös ennen laajemman tarkastelun valmistumista lain voimaantulon jälkeen laissa säädettävän menettelyn mukaisesti. Tässä esityksessä ehdotetut säännökset maantien toiminnallisen luokan muuttamista koskevasta esityksestä, sen valmistelusta ja vahvistamisesta kuitenkin tukevat mainittua valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan perustuvaa työtä.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Parhailaan eduskunnan käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle luonnonsuojelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 76/2022 vp). Uuden luonnonsuojelulain on

LUONNOS

tarkoitus tulla voimaan 1.6.2023. Esitettävässä laissa eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä viitataan eräisiin voimassa olevan luonnonsuojelulain säännöksiin. Jos uutta luonnonsuojelulakia koskeva esitys hyväksytään, tulisi viittaukset muuttaa olemaan uuteen luonnonsuojelulakiin.

Maankäyttö- ja rakentamislain rakentamista koskeva sääntely on tarkoitus siirtää uuteen rakentamislakiin. Rakentamislakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa esitys eduskunnalle syksyllä 2023. Uuden lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2024. Koska esitettävä laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä on tarkoitus tulla voimaan 10.8.2023, viitattaisiin siinä edelleen nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain rakentamista koskeviin säännöksiin.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen lausuntokäytännön mukaan perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussäännös koskee lähtökohtaisesti vain ihmisiä. Yhdenvertaisuusperiaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöitä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntely voi vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan. Näkökulman merkitys on sitä vähäisempää, mitä etäisempi tämä yhteys on. (esim. PeVL 11/2012 vp, PeVL 37/2010 vp, PeVL 13/2020 vp). Soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden etusija-asema voi kuitenkin hidastaa muiden viranomaiselle kuuluvien asioiden käsittelyä, jolloin vaikutus voi ulottua myös luonnollisten henkilöiden asioiden käsittelyyn. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön sekä sen johdosta, että direktiivi on muotoiltu tältä osin tavoitteelliseen eikä velvoittavaan muotoon, hankkeiden etusijasta ei esitetä säädettäväksi lailla.

Smart TEN-T -direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että kaikki lupamenettelyyn osallistuvat viranomaiset, tuomioistuimia lukuun ottamatta, asettavat direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet etusijalle. Direktiivin säännöksen on esityksen valmistelussa edellä luvussa 5.1.1 kuvatulla tavalla katsottu olevan tavoitteellinen ja jättävän siten kansallista liikkumavaraa täytäntöönpanoon. Tämä sekä perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntö ja viranomaisia jo velvoittava viivytyksettömän käsittelyn vaatimus huomioon ottaen esitettävän lain soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden etusijasta ei esitetä säädettäväksi lailla.

Uudessa laissa säädettävä neljän vuoden määräaika lupa- ja muille hyväksymismenettelyille kohdistuisi rajattuun määrään liikenneinfrastruktuurihankkeita, joihin kuuluisivat yli 300 miljoonan euron hankkeen TEN-T-ydinverkkokäytävillä ja muut TEN-T-ydinverkon erikseen yksilöityjen osuuksien hankkeet. Tällaiset hankkeet ovat harvinaisia. Neljän vuoden määräajan arvioidaan useimmissa tapauksissa toteutuvan jo nykyisinkin, eivätkä soveltamisalan hankkeet siten välttämättä suhteessa muihin viranomaisen käsiteltävänä oleviin asioihin saisi merkittävästi nopeampaa käsittelyä. Joissain tapauksissa määräaika voisi silti vaikuttaa viranomaisessa tarpeeseen priorisoida tämän lain soveltamisalaan kuuluvan hankkeen käsittelyä suhteessa muihin sen käsiteltävänä oleviin asioihin. Yli 300 miljoonan euron julkiseen infrastruktuuriin kohdistuviin hankkeisiin on kuitenkin katsottava liittyvän erityinen yhteiskunnallinen intressi ja tarve varmistaa hallinnollisten menettelyiden sujuva ja viivytyksetön eteneminen. Edellä todettu kokonaisuutena huomioon ottaen neljän vuoden määräajan kohdistumista vain erikseen rajattuihin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin ei ole pidettävä yhdenvertaisuuden kannalta ongelmallisena.

LUONNOS

Oikeusturva ja hyvä hallinto

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Pykälän 2 momentin mukaan käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla.

Hyvän hallinnon käsite saa sisältönsä 21 §:n kokonaisuudesta. Sillä tarkoitetaan paitsi pykälän 1 momentissa mainittuja vaatimuksia viivytyksettömästä ja asianmukaisesta viranomaistoiminnasta myös 2 momentissa esitettyä luetteloa hyvän hallinnon osakysymyksistä.

Perustuslain 21 §:n lisäksi vaatimuksesta asian viivytyksettömästä käsittelystä säädetään hallintolain 23 §:ssä. Lisäksi hallintolain 23 a §:ssä säädetään käsittelyajan määrittelemisestä. Hallintolaissa ei ole säädetty asian käsittelylle kiinteää määräaika. Asian käsittely ja käsittelyn viivytyksettömyys kuuluvat myös virkamiehen virkavelvollisuuksiin. Valtion virkamieslaissa (750/1994) ja kunnallisesta viranhaltijasta annetussa laissa (304/2003) säädetään virkamiesten ja viranhaltijoiden yleisestä velvollisuudesta suorittaa tehtävänsä asianmukaisesti ja viivytyksettä.

Ehdotetulla lailla eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä asetettaisiin lain soveltamisalan liikenneinfrastruktuurihankkeita koskeville lupamenettelyille ja muille hallinnollisille hyväksymismenettelyille määräaika. Kansallisessa lainsäädännössä määräaikasääntely on poikkeuksellista. Viivytyksetön käsittely on kansallisessa lainsäädännössä turvattu jo perustuslain 21 §:n ja hallintolain edellä mainittujen säännösten nojalla. Sellaiset tilanteet, joissa on säädetty hallintomenettelyjen enimmäiskestoista, ovat tyypillisesti EU-taustaisia.

Perustuslakivaliokunta ei ole aiemmassa ratkaisukäytännössään katsonut määräaikasääntelyn olevan ristiriidassa perustuslain 21 §:n kanssa, vaan pikemminkin katsonut sen edistävän viivytyksettömyysvaatimusta (esim. PeVL 40/2010 vp ja PeVL 6/2010 vp).

Esityksessä ehdotettu määräaikasääntely perustuu direktiivin velvoittavaan säännökseen. Määräajan käyttöön ottamisessa ei ole kansallista liikkumavaraa. Kansallisia laajennuksia määräaikasääntelyn soveltamisalaan eli soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden laajentamista direktiivin edellyttämistä hankkeista direktiivin mahdollistamalla tavalla muihin TEN-T-verkon liikenneinfrastruktuurihankkeisiin ei ehdoteta.

Määräajan tarkoitus ei ole luoda tavoitekäsitteilyaikaa, vaan asettaa käsittelyajalle yläraja. Lakiehdotuksella ei siten puututa perustuslain 21 §:n ja hallintolain vaatimuksiin siitä, että käsittelyn tulee olla viivytyksetöntä. Vaikka käsittelyaika siten jäisi alle lakiehdotuksen mukaisen määräajan, asian käsittelyn viivytyksettömyys olisi yhä mahdollista asettaa kyseenalaiseksi hallintolain ja perustuslain nojalla.

Lisäksi ehdotettavan lain 12 §:ssä säädettäisiin ohjeistuksesta ja neuvonnasta direktiivin täytäntöönpanon edellyttämällä tavalla. Viranomaisen neuvontavelvollisuus lukeutuu palveluperiaatteen osana hyvän hallinnon takeisiin, jotka perustuslain 21 §:n 2 momentin mukaan turvataan lailla. Neuvontavelvollisuudesta ja muista hyvän hallinnon periaatteista on yleisemmin säädetty

LUONNOS

hallintolaissa. Ehdotettu säännös täydentää hallintolakia hallinnon palveluperiaatteen toteuttamisen osalta lain soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden lupamenettelyissä ja muissa hallinnollisissa menettelyissä.

Edellä esitetyn huomioiden ehdotuksen mukaista määräaika sääntelyä voidaan pitää perustuslain 21 §:n kannalta hyväksyttävänä.

Vastuu ympäristöstä ja osallistuminen

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Vastuu ympäristöstä kattaa sekä aktiivisen tekemisen että passiivisen pidättäytymisen ympäristön vahingoittamisesta. Muista perusoikeussäännöksistä poiketen perustuslain 20 §:n 1 momentti ei rakennu yksilöllisten tai kollektiivisten oikeuksien turvaamisen ajatukselle, vaan asettaa kaikille kuuluvan vastuun luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä. Perusoikeussäännösten muuttamista koskevassa hallituksen esityksessä (HE 309/1993 vp) säännöksen vastuulähtökohtaa perustellaan sillä, että luonnon ja ympäristön suojeluun liittyy sellaisia arvoja, joita ei voi palauttaa ihmisyksilöiden oikeuksiksi. Säännöksen ilmaiset ympäristöarvot tulee ottaa huomioon kaikessa ympäristöllisesti merkityksellisessä lainsäädännössä ja lainkäytössä.

Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Säännös merkitsee perustuslakia koskevan hallituksen esityksen (HE 309/1993 vp) yksityiskohtaisten perustelujen mukaan myös perustuslaillista toimeksiantoa ympäristölainsäädännön kehittämiseksi siten, että ihmisten vaikutusmahdollisuuksia omaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon laajennetaan.

Smart TEN-T -direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hankkeet ovat perusluonteeltaan merkittäviä hankkeita, ja niillä on jo lähtökohtaisesti ympäristövaikutuksia. Tällaisilla hankkeilla on potentiaalia aiheuttaa laajojakin muutoksia ympäristössään. Rakentamisen aikaiset haitat sääntelyn soveltamisalaan kuuluvissa hanketyypeissä voivat olla merkittäviä ja haitankärsijöiden piiri voi olla laaja. Ympäristöperusoikeuksien toteutuminen ja huomioiminen tällaisten hankkeiden kohdalla on tärkeää. Esityksellä ei muuteta liikenneinfrastruktuurihankkeiden tarvitsemien lupien myöntämisedellytyksiä, joten sen ei arvioida olevan ongelmallinen perustuslain 20 §:n 1 momentin kannalta. Uudella lailla ei myöskään muutettaisi voimassa olevia muutoksenhakua ja kuulemista koskevia säännöksiä. Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskien esityksellä ei olisi vaikutusta asianosaisille ja muille osallisille varattuihin lausunto- ja kuulemisaikoihin, kuultavien piiriin tai muihin erityislajeissa säädettyihin vuorovaikutusmenettelyihin, joilla turvataan kaikkien mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Lakiehdotus sisältää lisäksi säännökset muutoksenhausta nimetyn viranomaisen tämän lain mukaan tekemiin päätöksiin.

Maanteiden toiminnallisia luokkia koskevan päätöksentekomenettelyä koskien liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin lisättäisiin uusia säännöksiä toiminnallista luokkaa koskevan esityksen valmistelusta koskien eri tahojen mahdollisuutta osallistua valmisteluun, lausuntojen pyytämistä ja esityksestä tiedottamista. Muutokset parantaisivat perustuslain 20 §:n 2 momentissa edellytettyä mahdollisuutta vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Edellä esitetyn perusteella lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain 20 §:n kanssa.

LUONNOS

Kunnallinen itsehallinto

Perustuslain 121 §:n mukaan kuntien hallinnon tulee perustua kunnan asukkaiden itsehallintoon. Lain eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä soveltamisalaa kuuluisivat kunnallisen itsehallinnon piiriin kuuluvista luvista esimerkiksi ympäristönsuojelulain 27 §:n mukainen ympäristölupa, maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupamenettely, 126 §:n mukainen toimenpidelupamenettely, 127 §:n mukainen purkamislupamenettely ja 128 §:n mukainen maisematyölupamenettely. Nimetyt viranomaiset toimivat esityksen mukaan vain prosessuaalisia asioita. Lupaviranomaisilla säilyisi edelleen lupa-asioiden ratkaisussa itsenäinen päätösvalta. Esitys ei näin ollen tältä osin loukkaa kunnallisen itsehallinnon periaatetta.

Valtuudet lakia alemman asteiseen sääntelyyn

Ehdotettaviin lakeihin sisältyy valtuuksia antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä ja yksi määräysenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotusta on tästä johtuen tarkasteltava suhteessa perustuslain 80 §:ään.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan asetuksia voidaan antaa perustuslaissa tai muussa laissa säädetyin valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Valtuutuksen säätämiseen laissa on perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa käytännössä kohdistettu vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta (esim. PeVL 25/2005 vp ja PeVL 1/2004 vp). Asetuksenantovaltuuden sisällön tulee ilmetä selvästi laista ja se tulee myös rajata riittävän selkeästi. Perustuslakivaliokunta on lisäksi kiinnittänyt huomiota siihen, että perustuslain 80 §:n takia on olennaista, että säänneltävästä asiasta on riittävät perussäännökset laissa, ja että valtuus on syytä sijoittaa pääsääntöisesti lain asianomaisen perussäännöksen yhteyteen (esim. PeVL 49/2014 vp ja PeVL 10/2016 vp).

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 määräystenantovallasta 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). Määräysenantovaltuuden kattamat asiat tulee määrittää tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 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).

LUONNOS

Ehdotettavan lain eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä määräajan laskemisesta ja pidentämisestä, määräajan seurantaan liittyvästä toimivaltaisten viranomaisten ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä sekä toimivaltaisten viranomaisten välisestä menettelyistä tilanteessa, joissa hankkeen toteuttamisen edellytyksenä olisi useampi soveltamisalaan kuuluva hallinnollinen menettely. Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä määräajan käynnistävissä ilmoituksissa annettavista tiedoista. Valtuudet liittyvät käytännön ratkaisuihin ja teknisempiin yksityiskohtiin määräaikasääntelyyn liittyvässä menettelyssä, joita koskevat perussäännökset sisältyisivät lakiin. Valtuussäännökset on sijoitettu asianomaisten säännösten yhteyteen, eikä niillä säädettäisi yksilön oikeuksista tai velvollisuuksista. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin useiden viranomais-ten toimintaan vaikuttavista yksityiskohdista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä taas voitaisiin täsmentää virastolle toimitettavan ilmoituksen sisältöä, mitä on pidettävä teknisluonteisena asiana, josta virastolla itsellään on paras asiantuntemus. Valtuudet ovat riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset, ja niiden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain 80 §:n 1 momentin vaatimukset.

Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotetun 4 §:n 2 momentin nojalla antaa tarkempia säännöksiä siitä, millä perusteella maantiet luokitellaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Asetuksella ei voisi poiketa lain säännöksistä. Ehdotettu asetuksenantovaltuus on sijoitettu asianomaisen säännöksen yhteyteen, joka sisältää säänneltävästä asiasta perussäännökset. Asetuksella voitaisiin ainoastaan täsmentää näitä perussäännöksiä. Asetuksella ei säädettäisi yksilön oikeuksista tai velvoitteista. Asetuksenantovaltuus on riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen, ja sen voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain 80 §:n 1 momentin vaatimukset.

Lait voitaisiin näin ollen säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska Smart TEN-T -direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tässä laissa säädetään Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamista edistävästä yhdenmukaistamistoimenpiteistä annetun Euroopan neuvoston ja parlamentin direktiivin (EU) 2021/1187, jäljempänä *direktiivi*, mukaisista vaatimuksista lupamenettelyissä ja muissa hallinnollisissa hyväksymismenettelyissä.

2 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan liikenneinfrastruktuurin määritellyn osuuden rakentamiseen, mukautamiseen tai muuttamiseen liittyvissä hankkeissa, jotka koskevat:

- 1) Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia;
- 2) Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkkokäytäviä ja joiden kokonaiskustannukset ylittävät 300 000 000 euroa.

Tätä lakia sovelletaan seuraavissa 1 momentissa tarkoitettuja hankkeita koskevissa menettelyissä:

- 1) liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 21 §:n mukainen tiesuunnitelman hyväksymismenettely;
- 2) ratalain (110/2007) 14 §:n mukainen ratasuunnitelman hyväksymismenettely;
- 3) ilmailulain (864/2014) 79 §:n mukainen rakentamislupamenettely;
- 4) ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) 19 §:n mukainen arviointiselostus;
- 5) ympäristönsuojelulain (527/2014) 27 §:n mukainen ympäristölupamenettely;
- 6) vesilain (587/2011) 3 luvun 2 ja 3 §:n mukaiset lupamenettelyt, 10 luvun 2 §:n mukainen yleiseksi kulkuväyläksi määrittämisestä koskeva menettely, 2 luvun 11 §:n mukainen poikkeusmenettely vesiluontotyyppien suojelusta, 2 luvun 12–14 §:n ja 10 luvun 7 §:n mukaiset käyttöoikeuden myöntämistä koskevat menettelyt;
- 7) luonnonsuojelulain (1096/1996) 31 §:n mukainen poikkeusmenettely sekä 48 §:n 2 momentin ja 49 §:n 3 ja 4 momentin mukainen poikkeusmenettely;
- 8) maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 125 §:n mukainen rakennuslupamenettely, 126 §:n mukainen toimenpidelupamenettely, 127 §:n mukainen purkamislupamenettely ja 128 §:n mukainen maisematyölupamenettely;

LUONNOS

9) kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977) 5 §:n mukainen lunastuslupamenettely;

10) maa-ainelain (555/1981) 4 §:n mukainen lupamenettely;

11) Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 7 §:n mukainen menettely suostumuksen antamisesta rakentamiseen talousvyöhykkeellä.

Tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta yksinomaan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013, jäljempänä *TEN-T-asetus*, 31 ja 33 artiklassa tarkoitettuihin telemaattisiin sovelluksiin, uusiin teknologioihin ja innovointiin liittyviin hankkeisiin.

Tässä laissa mainituissa lupamenettelyissä ja muissa hallinnollisissa menettelyissä noudatetaan, mitä 2 momentissa mainituissa säädöksissä säädetään, ellei tässä laissa toisin säädetä.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *Euroopan laajuisella liikenneverkolla* TEN-T-asetuksessa tarkoitettua liikenneverkkoa;
- 2) *eurooppalaisella koordinaattorilla* TEN-T-asetuksen 45 artiklan mukaisesti nimettyjä eurooppalaisia koordinaattoreita;
- 3) *hankkeen toteuttajalla* hankkeen täytäntöönpanoa varten tarvittavan luvan hakijaa tai viranomaista, joka on tehnyt aloitteen hankkeesta;
- 4) *rajat ylittävällä hankkeella* hanketta, joka kattaa kahden tai useamman jäsenvaltion välisen rajanylityskohdan;
- 5) *toimivaltaisella viranomaisella* 2 §:n 2 momentissa mainituissa menettelyissä samassa momentissa mainittujen säädösten mukaan toimivaltaisia viranomaisia;
- 6) *ydinverkon ennalta yksilöidyillä osuuksilla* direktiivin liitteessä yksilöityjä osuuksia;
- 7) *ydinverkkokäytävällä* Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1153 liitteen mukaisia liikenteen ydinverkkokäytäviä.

4 §

Nimetty viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto on direktiivissä tarkoitettu nimetty viranomainen.

Nimetty viranomainen toimii yhteystahona hankkeen toteuttajalle ja 2 §:n 2 momentissa mainitusta menettelyistä vastaaville viranomaisille sekä rajat ylittävissä hankkeissa toisen EU-jäsenvaltion nimetylle viranomaiselle ja eurooppalaisille koordinaattoreille.

Nimetty viranomainen huolehtii yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa hankkeen toteuttajalle annettavasta neuvonnasta koskien hankkeen edellyttämiä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuja menettelyitä, ennakkoneuvottelun järjestämisestä sekä tässä laissa säädettyyn määräaikaan ja sen seurantaan liittyvistä tehtävistä.

2 luku

Menettelyn järjestäminen

LUONNOS

5 §

Ennakkoneuvottelu

Ennen ilmoituksen toimittamista nimetty viranomainen voi omasta aloitteestaan taikka toisen asiaa käsittelevän viranomaisen tai hankkeen toteuttajan pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun yhteistyössä hankkeesta vastaavan ja keskeisten viranomaisten kanssa. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää hankkeen vaatimien 2 §:n 2 momentissa mainittujen menettelyiden kokonaisuuden hallintaa, hankkeen toteuttajan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

6 §

Hankkeesta ilmoittaminen

Hankkeen toteuttajan on ilmoitettava nimetylle viranomaiselle hankkeesta samanaikaisesti, kun se panee vireille ensimmäinen 2 §:n 2 momentissa mainitun menettelyn.

Ilmoitukseen on sisällytettävä kuvaus hankkeesta, hankkeen kustannusarvio ja tieto hankkeeseen liittyvistä päättyneistä ja vireillä olevista hallintomenettelyistä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksessa annettavista tiedoista.

Nimetyin viranomaisen on neljän kuukauden kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta tehtävä päätös määräajan laskennan alkamisesta tai kehotettava hankkeen toteuttajaa täydentämään ilmoitusta.

Edellä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettujen menettelyiden vireillepanoa koskevan asiakirjaan on liitettävä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus.

7 §

Määräaika

Hankkeen edellyttämien 2 §:n 2 momentissa mainittujen menettelyiden kesto yhteensä ei saa ylittää neljää vuotta.

Toimivaltaisten viranomaisten on käsiteltävä 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä koskevat asiat 1 momentissa säädetyn määräajan puitteissa. Jos hankkeen edellytyksenä on useampi 2 §:n 2 momentissa mainittu menettely, on toimivaltaisten viranomaisten huolehdittava määräajan noudattamisesta yhteistyössä ja tarvittaessa sovittava käsittelyajoista. Nimetyin viranomaisen on avustettava toimivaltaisia viranomaisia tarvittaessa sopimaan menettelyjen käsittelyajoista.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä toimivaltaisten viranomaisten välisestä menettelystä 2 momentissa tarkoitettussa tilanteessa.

8 §

Määräajan laskeminen

Edellä 7 §:n 1 momentissa säädetyn määräajan laskeminen alkaa hankkeen toteuttajan hankkeesta 6 §:n mukaisesti tekemän nimetyin viranomaisen hyväksymän ilmoituksen saapumispäivästä.

Määräajan laskeminen päättyy viimeiseen 2 §:n 2 momentissa mainittua menettelyä koskevan päätöksen tekemiseen.

Määräaikaan ei lasketa mukaan aikaa, joka kuluu:

- 1) kun hakijalla ei ole vireillä 2 §:n 2 momentissa mainittua menettelyä koskevaa asiaa

LUONNOS

2) toimivaltaisen viranomaisen kehotuksesta tehtävään hakemuksen tai hyväksymisesityksen täydentämiseen;

3) 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä koskevien päätösten muutoksenhaussa.

Edellytyksenä 3 momentin 2 ja 3 kohdassa säädettyjen ajanjaksojen määräajan laskennan ulkopuolelle jättämiselle on, että hakijalla ei ole vireillä muita 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä.

Tarkempia säännöksiä 1–4 momentissa tarkoitetun määräajan laskemisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

9 §

Määräajan pidentäminen ja määräajan laskemisen keskeyttäminen

Nimetty viranomainen voi pidentää 7 §:n 1 momentin mukaista määräaika 2 §:n 2 momentissa mainittujen menettelyiden loppuun saattamiseksi, jos asian asianmukainen käsittely tai muu perusteltu syy sitä edellyttää. Pidentäystä voidaan jatkaa kerran samoin edellytyksin.

Nimetyt viranomaisen on päätettävä, että määräajan laskeminen keskeytetään, jos hankkeen toteuttaja tekee asiaa koskevan hakemuksen. Määräajan laskemisen keskeyttämistä haetaan määräajaksi.

Tarkempia säännöksiä määräajan pidentämiseen ja sen laskemisen keskeyttämiseen liittyvästä menettelystä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

10 §

Määräajan laskemisen raukeaminen

Nimetty viranomainen voi päättää, että 7 §:n 1 momentissa säädetyn määräajan laskeminen raukeaa. Päätös voidaan tehdä hankkeen toteuttajan hakemuksesta taikka jos 2 §:n 2 momentissa mainittu menettely on ollut keskeytyneenä hankkeen toteuttajasta riippuvasta syystä yhtäjaksoisesti vähintään vuoden.

11 §

Määräaikojen seuranta

Nimetyt viranomaisen on seurattava 7 §:n 1 momentissa tarkoitetun määräajan toteutumista. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava nimetyille viranomaiselle kohtuullisessa ajassa hankkeen 2 §:n 2 momentissa mainittua menettelyä koskevan asian vireilletulosta, täydennyspyyntöjen tekemisestä ja täydennyksen saapumisesta sekä asiaa koskevan päätöksen tekemisestä.

Tarkempia säännöksiä toimivaltaisten viranomaisten 2 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden sisällöstä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

12 §

Ohjeistus ja neuvonta

Nimetyt viranomaisen on huolehdittava siitä, että yleisessä tietoverkossa on saatavilla yleisluonteista ohjeistusta hankkeiden täytäntöönpanon mahdollisesti edellyttämistä luvista, päätöksistä ja lausunnoista. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ohjeistuksen laadinnan koordinoinnista, julkaisemisesta ja päivittämisestä. Toimivaltaiset viranomaiset osallistuvat ohjeistuksen

LUONNOS

laadintaan ja päivittämiseen toimivaltaansa kuuluvien tässä laissa mainittujen menettelyiden osalta.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten kanssa hankkeen toteuttajalle tämän pyynnöstä neuvontaa asiaankuuluvien tietojen ja asiakirjojen toimittamisessa koskien hankkeen edellyttämiä 2 §:n 2 momentissa mainittuja menettelyitä.

13 §

Yhteistyö rajat ylittävissä hankkeissa

Rajat ylittävän hankkeen osalta nimetyn viranomaisen on tehtävä yhteistyötä asianomaisen jäsenvaltion nimetyn viranomaisen sekä eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa sovittaakseen yhteen lupa- ja muiden hyväksymismenettelyiden aikatauluja ja sopiakseen menettelyitä koskevasta yhteisestä aikataulusta.

Nimetyn viranomaisen on toimitettava rajat ylittävien hankkeiden 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuja menettelyjä koskevat tiedot eurooppalaisille koordinaattoreille.

Jos 7 §:n 1 momentissa tarkoitettua määräaikaa ei noudateta, nimetyn viranomaisen on pyynnöstä ilmoitettava eurooppalaisille koordinaattoreille, mitä toimenpiteitä on toteutettu tai on tarkoitus toteuttaa, jotta lupamenettely voidaan saattaa päätökseen mahdollisimman pian.

3 luku

Erinäiset säännökset

14 §

Julkiset hankinnat rajat ylittävissä hankkeissa

Jos tämän lain soveltamisalaan kuuluvaan rajaylittävään hankkeeseen liittyvät hankintamenettelyt toteuttaa Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhteinen yksikkö, hankintaan on sovellettava yhden jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä. Hankintaan sovellettava lainsäädäntö määräytyy yhteisen yksikön sääntömääräisen kotipaikan mukaan, jollei asiasta asianomaisten jäsenvaltioiden välisessä sopimuksessa toisin sovita. Tällaisessa sopimuksessa on aina määrättävä yhden jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön soveltamisesta, jos hankintamenettelyt toteuttaa yhteinen yksikkö.

Mitä 1 momentissa säädetään yhteisen yksikön toteuttamista julkisista hankinnoista, koskee myös yhteisen yksikön tytäryhtiön toteuttamia julkisia hankintoja.

15 §

Tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta saada tietoja sekä tietojen tallentamisesta ja ylläpitämisestä säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ssä.

16 §

Muutoksenhaku nimetyn viranomaisen päätökseen

Nimetyn viranomaisen tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

LUONNOS

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

17 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tätä lakia ei sovelleta hankkeisiin, joita koskevat 2 §:n 2 momentissa mainitut menettelyt on aloitettu ennen 10 päivää elokuuta 2023.

Tämän lain 14 §:ää ei sovelleta sopimuksiin, joita varten on lähetetty tarjouskilpailukutsu, tai jos tarjouskilpailukutsua ei ole tarkoitus lähettää, hankintamenettelyihin, jotka hankintaviranomainen tai -yksikkö on aloittanut ennen 10 päivä elokuuta 2023.

Ennen 9 päivä elokuuta 2021 perustettuun jäsenvaltioiden yhteiseen yksikköön sovelletaan tämän lain voimassa ollutta sääntelyä, jos kyseisen yksikön hankintamenettelyihin sovelletaan edelleen samaa lainsäädäntöä kuin mainittuna päivänä.

2.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 4 § sellaisena kuin se on laissa 980/2018,
lisätään lakiin uusi 4 a § ja 99 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 980/2018, uusi 2 momentti seuraavasti:

4 §

Maantiet

Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, millä perustein maantiet luokitellaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*).

4a §

Esitys maantien toiminnallisesta luokasta

Väylävirasto tekee Liikenne- ja viestintävirastolle esityksen maantien kuulumisesta valta- ja kantateihin ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus maantien kuulumisesta seutu- ja yhdysteihin. Väylävirasto vastaa lisäksi usean elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen alueelle ulottuvan esityksen tekemisestä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun esityksen tekemisestä vastaavan on varattava mahdollisuus osallistua esityksen valmisteluun muulle 11 §:ssä tarkoitetulle tienpidosta vastaavalle viranomaiselle, jota asia koskee, sekä niille kunnille ja maakunnan liitoille, joiden alueelle maantie sijoittuu. Ennen esityksen hyväksymistä esityksen tekemisestä vastaavan on pyydettävä lausunto mainituilta kunnilta ja maakuntien liitoilta sekä varattava mahdollisuus mielipiteiden esittämiseen. Esitys on tässä tarkoituksessa annettava tiedoksi julkisella kuulutuksella. Julkisesta kuulutuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Kuulutus ja esitys on kuitenkin pidettävä nähtävillä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu esitys voidaan valmistella tiesuunnitelman yhteydessä. Tällöin noudatetaan, mitä 2 luvussa säädetään menettelystä tiesuunnitelman valmistelussa. Kun

LUONNOS

esitys valmistellaan osana tiesuunnitelmaa, jonka valmistelusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa, keskus voi valmistella myös esityksen maantien kuulumisesta valta- ja kantateihin.

99 §

Päätöksenteko

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa maantien kuulumisen valta-, kata- seutu- tai yhdysteihin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tätä lakia sovelletaan ennen tämän lain voimaantuloa vireille tulleeseen tiesuunnitelmaan edellyttäen, että suunnitelmaa ei ole vielä asetettu nähtäville 27 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

2.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 4 §
lisätään lakiin uusi 4 a § ja 99 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 980/2018, uusi 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Maantiet

Maantiet

Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista

Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. *Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, millä perustein maantiet luokitellaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.*

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista

LUONNOS

Voimassa oleva laki

säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*).

Ehdotus

säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*).

4a §

Esitys maantien toiminnallisesta luokasta

Väylävirasto tekee Liikenne- ja viestintävirastolle esityksen maantien kuulumisesta valta- ja kantateihin ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus maantien kuulumisesta seutu- ja yhdysteihin. Väylävirasto vastaa lisäksi usean elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen alueelle ulottuvan esityksen tekemisestä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun esityksen tekemisestä vastaavan on varattava mahdollisuus osallistua esityksen valmisteluun muulle 11 §:ssä tarkoitettulle tienpidosta vastaavalle viranomaiselle, jota asia koskee, sekä niille kunnille ja maakunnan liitoille, joiden alueelle maantie sijoittuu. Ennen esityksen hyväksymistä esityksen tekemisestä vastaavan on pyydettävä lausunto mainituilta kunnilta ja maakuntien liitoilta sekä varattava mahdollisuus mielipiteiden esittämiseen. Esitys on tässä tarkoituksessa annettava tiedoksi julkisella kuulutuksella. Julkisesta kuulutuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Kuulutus ja esitys on kuitenkin pidettävä nähtävillä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu esitys voidaan valmistella tiesuunnitelman yhteydessä. Tällöin noudatetaan, mitä 2 luvussa säädetään menettelystä tiesuunnitelman valmistelussa. Kun esitys valmistellaan osana tiesuunnitelmaa, jonka valmistelusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa, keskus voi valmistella myös esityksen maantien kuulumisesta valta- ja kantateihin.

99 §

Päätöksenteko

99 §

Päätöksenteko

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa maantien kuulumisen valta-, kata- seutu- tai yhdysteihin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Tätä lakia sovelletaan ennen tämän lain voimaantuloa vireille tulleeseen tiesuunnitelmaan edellyttäen, että suunnitelmaa ei ole vielä asetettu nähtäville 27 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla.