

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista. Lisäksi kumottaisiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annettu laki ja muutettaisiin liikenteen palveluista annettua lakia sekä tehtäisiin eräisiin muihin lakeihin teknisluontoisia muutoksia. Ehdotettava sääntely perustuisi osittain EU:n niin kutsuttuun älyliikennedirektiiviin ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission delegoituihin asetuksiin ja olisi osittain kansallista.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi yhden liikennejärjestelmästä tietoa tarjoavan kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä ja ylläpidosta. Tältä osin kyseessä olisi EU-säädösten täytäntöönpano ja täydentäminen. Lisäksi säädettäisiin uudesta kansallisen yhteyspisteen päälle rakentuvasta liikennejärjestelmän perustietopalvelusta. Perustietopalvelu mahdollistaisi koostetun tiedon muodostamisen ja jakamisen. Tällaista tietoa voidaan hyödyntää laajasti eri tarkoituksiin esimerkiksi matkaketjuja muodostettaessa. Samalla muokattaisiin ja selkeytettäisiin eri toimijoiden rooleja ja tehtäviä liikennejärjestelmää koskevien perustietojen saatavuuden varmistamiseksi ja tiedonvaihdon tehostamiseksi.

Sekä kansallisen yhteyspisteen että liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestäminen, ylläpito ja kehittäminen säädettäisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Väyläviraston roolina olisi jatkossa toimia valtion väyläinfrastruktuuria koskevan tiedon tuottajana. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi valvoa laissa säädettyjen velvollisuuksien noudattamista. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavien tehtävien rahoittaminen edellyttäisi valtion budjetista annettavaa avustusta, jonka myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto. EU-sääntelyä täydennettäisiin täsmentämällä, kuinka toimijat voivat asettaa EU-säädöksissä edellytetyt tietolajit saataville kansallisen yhteyspisteen kautta.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
1.2.1 EU-säädösten valmistelu	5
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	9
2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	9
3 Nykytila ja sen arviointi	14
3.1 Nykytila	14
3.2 Nykytilan arviointi	16
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	18
4.1 Keskeiset ehdotukset	18
4.2 Pääasialliset vaikutukset	25
4.2.1 Yleistä vaikutuksista	25
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	26
4.2.3 Yritysvaikutukset	30
4.2.3.1 Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy	30
4.2.3.2 Vaikutukset muiden yritysten toimintaan	32
4.2.4 Taloudelliset vaikutukset	33
4.2.5 Vaikutukset liikennejärjestelmään	35
4.2.6 Ympäristövaikutukset	38
4.2.7 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin	39
4.2.8 Tiedonhallinnan muutosvaikutukset	40
4.2.9 Kansallisen turvallisuuden näkökulma	41
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	43
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	43
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	44
6 Lausuntopalaute	47
7 Säännöskohtaiset perustelut	49
7.1 Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista	49
7.2 Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain kumoamisesta	72
7.3 Laki liikenteen palveluista	72
7.4 Tieliikennelaki	74
7.5 Yksityistielaki	74
7.6 Kyberturvallisuuslaki	75
8 Lakia alemman asteinen sääntely	75
9 Voimaantulo	75
10 Toimeenpano ja seuranta	75
11 Suhde muihin esityksiin	76
11.1 Suhde talousarvioesitykseen	76
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	76
12.1 Julkisen hallintotohtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle	76
12.2 Henkilötietojen suoja	82
12.3 Muiden perusoikeuksien toteutuminen	84

12.4 Ahvenanmaan erityisasema	85
LAKIEHDOTUKSET	86
1. Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista	86
2. Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain kumoamisesta	96
3. Laki tiikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	97
4. Laki tieliikennelain 71 §:n muuttamisesta	101
5. Laki yksityistielain muuttamisesta	102
6. Laki kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta	103
LIITE	104
RINNAKKAISTEKSTIT	104
3. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	104
4. Laki tieliikennelain 71 §:n muuttamisesta	113
5. Laki yksityistielain muuttamisesta	114
6. Laki kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta	116

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 22 päivänä marraskuuta 2023 direktiivin (EU) 2023/2661, jolla muutettiin tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettua direktiiviä 2010/40/EU (jäljempänä *ITS-direktiivi*, lyhenne ”ITS” tulee englanninkielisistä sanoista Intelligent Transport Systems). Direktiiviä on muutettu myös Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2017/2380. Direktiivin avulla pyritään edistämään Euroopan liikennejärjestelmän muuttumista niin, että saavutetaan tavoite tehokkaasta, turvallisesta, kestävästä, älykkästä ja häiriönsietokykyisestä liikenteestä. Käytännössä kyse on pääsääntöisesti tietojen saatavuuden ja käytettävyyden edistämisestä.

ITS-direktiivin nojalla on annettu useita komission delegoituja asetuksia, joista merkityksellisiä tämän lain kannalta ovat komission delegoitu asetus (EU) 2022/670 tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä *RTTI-asetus*, lyhenne ”RTTI” tulee englanninkielisistä sanoista Real-Time Traffic Information), komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926 EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta, sellaisena kuin se on muutettuna komission delegoidulla asetuksella (EU) 2024/490 (jäljempänä *MMTIS-asetus*, lyhenne ”MMTIS” tulee englanninkielisistä sanoista Multi-Modal Travel Information Services) sekä komission delegoitu asetus (EU) 886/2013 datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (jäljempänä *SRTI-asetus*, lyhenne ”SRTI” tulee englanninkielisistä sanoista Safety-Related Traffic Information).

Uusi ITS-direktiivi on tullut voimaan 20.12.2023, ja se on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 21 päivään joulukuuta 2025 mennessä. Direktiiviä sovelletaan vaiheittain 31.12.2025 lähtien. Direktiivi pantaisiin täytäntöön kokonaan uudella lailla. Ehdotetulla lailla täydennetään ja täsmennetään lisäksi edellä mainittuja komission delegoituja asetuksia. Uuteen lakiin siirrettäisiin myös liikenteen palveluista annetusta laista (320/2017) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *jakeluinfra-asetus tai AFIR-asetus*) sekä komission asetuksen (EU) N:o 1300/2014 vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (jäljempänä *PRM-YTE*, sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksen (EU) N:o 1300/2014 muuttamisesta esteettömyysinventaarin osalta esteiden yksilöimistä, tietojen käyttäjille antamista sekä esteettömyyden edistymisen seuranta ja arviointia varten annetulla komission asetuksella (EU) 2019/772) edellyttämiä tiedonvaihtojärjestelmiä koskevat säännökset.

Ehdotettuun lakiin sisältyy myös kansallista sääntelyä, jonka avulla tietojen saatavuutta ja käytettävyyttä tehostetaan Suomessa. Ehdotetut EU-sääntelyä täytäntöönpanevat ja täydentävät sekä niihin liittyvät kansalliset säännökset muodostavat Suomeen eheän liikenteen tietopalvelukokonaisuuden, jolla on selkeä säädöspohja.

Ehdotuksilla toteutetaan osaltaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteita vahvistaa liikennepalvelumarkkinoiden toimivuutta sekä edistää liikenne- ja logistiikka-alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, uudenlaisten liiketoimintamallien syntymistä ja hyödyntämistä sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädösten valmistelu

Euroopan komissio (jäljempänä myös komissio) julkaisi 14.12.2021 ehdotuksensa ITS-direktiivin uudistamiseksi ([KOM 2021, 813 lopullinen](#)) sekä siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin ([SWD \(2021\) 474 final](#)).

ITS-direktiivin uudistamisen keskeisenä perusteena oli Euroopan komission pyrkimys varmistaa, että direktiivin sääntely tukisi mahdollisimman tehokkaasti Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ([KOM 2019, 640 lopullinen](#)) sekä EU:n digitalisaatiopaketin ([KOM 2020, 67 lopullinen](#) sekä [KOM 2020, 66 lopullinen](#)) mukaisia kestäväan kehitykseen sekä digitaaliseen siirtymään liittyviä tavoitteita. Tähän laajempaan viitekehykseen liittyen komissio julkaisi lokakuussa 2020 ITS-direktiivin uudelleentarkastelua käsittelevän tiekartta-asiakirjan ([Inception impact assessment - Ares\(2020\)5341571](#)), jossa oli kuvattu tiiviisti uudelleentarkastelun perusteet, tavoitteet sekä ne asiakokonaisuudet, joihin uudelleentarkastelussa tulisi erityisesti keskittymään. Suomen kannat tiekartta-asiakirjaan linjattiin asiakirjassa [E2 /2021 vp](#).

Lisäksi joulukuussa 2020 julkaistussa EU:n kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategiassa ([KOM 2020, 789 lopullinen](#)) on korostettu, että liikennealan kestäväan, älykkään ja sopeutumiskykyisen kehityksen turvaaminen edellyttää eurooppalaisen liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista uudistamista. Tässä muutostyössä älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotolla on keskeinen merkitys edistettäessä digitaalisten, multimodaalisten liikkumispalveluiden kehitystä sekä vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikkumista. Tämän johdosta ITS-direktiivin uudistaminen oli nostettu yhdeksi strategian sisältämän toimintaohjelman keskeiseksi toimenpiteeksi. Suomen kannat strategiaan on linjattu asiakirjassa ([E5/2021 vp](#)).

Valmistelutyön pohjalta valtioneuvosto toimitti ITS-direktiivin uudistusta koskevan kirjelmän eduskunnalle 3.2.2022 ([U3/2022 vp](#)). Direktiiviehdotuksen EU-tason käsittelyn pohjustamiseksi järjestettiin liikenteen toimialan sidosryhmille avoin keskustelutilaisuus 10.3.2022.

Eduskunnan määrittämässä Suomen kannassa pidettiin tärkeänä ja kannatettavana liikkumisen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen sekä automaation ja tekoälyn hyödyntämiseen perustuvien teknologisten ratkaisujen käytön lisäämistä liikenteen alalla, sillä ne tarjoavat uusia mahdollisuuksia edistää kestäväan liikkumista sekä parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Näiden mahdollisuuksien täysimääräisen hyödyntämisen avulla on mahdollista vauhdittaa myös laajempien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamista, kuten esimerkiksi uusien työpaikkojen syntymistä sekä talouden kasvun ja kilpailukyvyyn vahvistamista. Tätä vasten Suomi katsoi ITS-direktiivin uudelleentarkastelun olevan perusteltua.

Suomi piti myönteisenä komission esittämää muutosta, jonka mukaisesti jäsenvaltiot ovat jatkossa velvollisia varmistamaan direktiivin liitteessä listattujen tietolajien saatavuuden sekä käytettävyyden kansallisen yhteyspisteen kautta sekä varmistamaan direktiiviin liitteessä esille nostettavien ITS-palvelujen käyttöönoton. Liikenteen olennaisten tietojen saatavuuden varmistaminen on tärkeää eri liikennemuotojen yhteistoiminnan lisäämiseksi, multimodaalisten matkaketjujen mahdollistamiseksi, liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi sekä uudenlaisten digitaalisten liikkumispalvelujen ja tähän liittyvän markkinan kehittämiseksi.

Komission lainsäädäntöehdotuksen käsittely EU:n neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (nk. liikenteen intermodaalityöryhmä) aloitettiin tammikuussa 2022. Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen kesäkuussa 2022. Direktiivi, jolla muutetaan alkuperäistä vuonna 2010 annettua direktiiviä julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 22.11.2023.

RTTI-asetus

Tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamista on säännelty unionitasolla vuodesta 2015 lukien (Komission delegoitu asetus (EU) 2015/962 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n tosiaikaisten liikennetietopalvelujen osalta, alkuperäinen RTTI-asetus). Sääntelyllä on pyritty varmistamaan, että tieliikenneviranomaisten, tienpitäjien sekä palveluntarjoajien keräämä ja digitaalisesti koneluettavassa muodossa käsittelemä tie- ja liikennedata olisi käytettävissä tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamiseksi EU:n laajuisesti. Asetuksen soveltamisalaan kuuluvat muun muassa erilaiset tieliikenneinfrastruktuurin ominaisuuksiin, tieliikenteen tilaan, sujuvuuteen, häiriöihin sekä sääntöihin ja määräyksiin liittyvät tiedot. Tietojen käytettävyyden varmistamista koskeva velvoite rajoittui maantieteellisessä kattavuudessa Euroopan laajuiseen tieliikenneverkkoon (TEN-T), tähän kuulumattomiin moottoriteihin sekä jäsenvaltioiden itsensä mahdollisesti määrittämiin prioriteettialueisiin.

Vuonna 2018 komissio päivitti ITS-työohjelmaa, jolla ohjataan ITS-direktiivin puitteissa tehtävää komission ja jäsenvaltioiden välistä operatiivisen tason EU-yhteistyötä (komission päätös [C\(2018\) 8264 lopullinen](#), 11.12.2018). Komissio asetti yhdeksi tavoitteeksi RTTI-asetuksen uudelleentarkastelun. Komission näkemyksen mukaan tieliikenteen automaatiotason kasvaessa ja digitaalisten palvelujen yleistyessä olisi perusteltua arvioida, tulisiko RTTI-asetuksen kattavuutta laajentaa, jotta se kykenisi paremmin tukemaan datan saatavuutta ja tähän perustuvien uusien teknologisten ratkaisujen käyttöönottoa ja loppukäyttäjäpalvelujen tarjoamista osana tieliikenteen automaatiokehitystä. Uudelleentarkastelua koskeva taustaselvitys valmistui vuonna 2020, jonka pohjalta komissio hahmotteli ehdotuksensa uudeksi asetukseksi.

Uusi RTTI-asetus annettiin helmikuussa 2022 (Komission delegoitu asetus (EU) 2022/670 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n tosiaikaisten liikennetietopalvelujen osalta). Uusi asetus laajentaa tie- ja liikennetietojen käytettävyyden varmistamista koskevan velvoitteen maantieteellisen soveltamisalan asteittain koko tieliikenneverkon kattavaksi. Siihen kuuluvat myös kuntien hallinnoimat tie- ja katuverkot, mutta eivät yksityistiet. Samalla sääntelyn soveltamisalaan kuuluvia tietolajeja lisättiin, muun muassa alueellisia rajoitus- ja kieltovyöhykkeitä koskevat tiedot sekä tieliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkaus- ja latauspisteitä koskevat saatavuustiedot. Asetuksen sisältämiä teknisiä määritelmiä ja tarjottavien tietojen standardointia koskevia määräyksiä myös selkiytettiin sekä mahdollistettiin mm. tieviranomaisten, tienpitäjien sekä liikenteen ohjauksesta ja hallinnasta vastaavien toimijoiden oikeus saada käyttöönsä ajoneuvodataa tieliikenneinfrastruktuuria koskevan kehitys-, kunnossapito- ja hallintatoiminnan tueksi.

Uuden asetuksen mukaisten velvoitteiden kansallinen toimeenpano on Suomessa jo hyvässä vauhdissa. Työn tueksi on tuotettu selvitys, jonka tavoitteena on selkeyttää muuttuneen EU-regulaation vaikutuksia eri sidosryhmien velvoitteisiin sekä niiden suhdetta kansalliseen lainsäädäntöön ([Selvitys Euroopan komission RTTI-asetuksen ja ITS-direktiivin päivityksen velvoitteista ja toimijoiden rooleista, Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 20/2024](#)).

MMTIS-asetus

MMTIS-asetus on peräisin vuodelta 2017 (Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta). Komissio sisällytti asetuksen päivittämisen Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian toimenpiteeseen 36. Komissio kuuli sidosryhmiä vuoden 2022 aikana sekä kyselyiden, haastatteluiden että julkisen kuulemisen avulla. Komission saamien vastausten perusteella 79 prosenttia vastaajista piti delegoitua asetusta merkityksellisenä tai erittäin merkityksellisenä multimodaalisten matkatietopalvelujen käyttöönoton tukemisen kannalta. Vastausten perusteella datan saatavuuteen ja jakamiseen liittyvät haasteet olivat vastaajien mielestä datan heikko laatu sekä tosiaikaisen datan huono saatavuus. Komissio järjesti jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa kokouksia asetuksen päivittämisestä 23.2.2022-20.1.2023 välillä. Komissio järjesti asetusehdotusta koskevan julkisen kuulemisen 2023.

Komission tavoitteena MMTIS-asetuksen uudelleentarkastelussa oli, että sen sisältöä olisi täydennetty erityisesti niiden multimodaaliseen liikkumiseen sekä yhteentoimivan EU-tasoisien lippu- ja maksujärjestelmän kehittämiseen tarvittavien tietolajien osalta, jotka tunnistettaisiin olennaisiksi samaan aikaan käynnistyväksi suunnitellun EU-sääntelyhankkeen puitteissa, jonka tavoitteena oli luoda yhdenmukainen perusta multimodaalien digitaalisten liikkumispalveluiden tarjoamiselle (multimodal digital mobility services, MDMS). Komission vuoden 2022 työohjelmassa uusi MDMS-sääntelyehdotus oli määritetty julkaistavaksi vuoden 2022 loppuun mennessä. Komissio ei kuitenkaan kyennyt tuottamaan sääntelyehdotusta luvatussa aikataulussa. Joulukuussa 2024 työnsä aloittanut uusi Euroopan komissio on käynnistänyt uudelleen lakihankkeen valmistelun (EU rules on multimodal digital mobility services and single digital booking & ticketing).

MDMS-hankkeen etenemättömyys johti siihen, että komissio tyytyi esittämään MMTIS-asetuksen uudelleentarkastelussa vain vähäisiä muutoksia sääntelyyn. Keskeisin uudistus oli se, että aiemmin vapaaehtoisuuteen perustunut dynaamisten matkatietojen tarjoaminen asetuksen mukaisesti muuttui pakolliseksi. Lisäksi asetuksen soveltamisalan piiriin tuli joitain uusia tietolajeja, kuten esimerkiksi kulkuvälineiden esteettömyystiedot, liikkumispalvelujen myöhästymisiä ja peruutuksia koskevat tiedot sekä pysäköintipaikkojen sijainti- ja hintatiedot ja liityntäpysäköintiä koskevat tiedot.

Komissio antoi alkuperäistä MMTIS-asetusta muuttavan delegoidun asetuksen 29.11.2023, ja se tuli voimaan 4.3.2024 (Komission delegoitu asetus (EU) 2024/490 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 muuttamisesta).

SRTI-asetus

Komission delegoitu asetus (EU) 886/2013 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille, on yksi ensimmäisistä ITS-direktiivin nojalla hyväksytyistä komission delegoiduista asetuksista. Sääntely velvoittaa julkiset ja yksityiset tienpitäjät sekä palveluntarjoajat huolehtimaan tarvittavien edellytysten luomisesta, jotta tieliikenteen turvallisuuteen vaikuttavat tapahtumat ja olosuhteet kyettäisiin havaitsemaan ja tunnistamaan sekä näitä koskevat liikennetiedot tarjottua mahdollisuuksien mukaan ilmaiseksi tieliikenteen käyttäjille. Jäsenvaltioiden tehtävänä on varmistaa, että tietopalvelun kansallinen käyttöönotto ja käyttö

tapahtuvat yhteensopivasti, yhteen- toimivasti ja jatkuvuuden turvaavalla tavalla asetuksessa säädettyjen teknisten määritelmien mukaisesti.

Asetuksen voimaantullessa kymmenen vuotta sitten merkittävin osa asetuksen soveltamisalaan kuuluvien tapahtumien havainnoinnista sekä kerättävien tietojen jakamisesta tapahtui pitkälti tieviranomaisten ja tienpitäjien toimesta. Koska liikenneturvallisuuteen liittyvien tietojen kerääminen ja jakaminen tapahtui viranomaisten toimesta, ja velvoitteena oli mahdollisuuksien mukaan jakaa tietoja ilmaiseksi käyttäjille, ei toimialalle syntynyt markkinalähtöisiä kaupallisia palveluja. Liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksen myötä tilanne on kuitenkin muuttunut, sillä nykyautoihin asennettu, kuljettajaa avustava teknologia mahdollistaa myös asetukseen kuuluvien tapahtumien ja olosuhteiden laaja-alaisen havainnoinnin sekä näitä koskevan tiedon keräämisen. Autonvalmistajat sekä autoissa hyödynnettävien teknologiaratkaisuiden tuottajat ovat kuitenkin olleet haluttomia jakamaan hallinnoimiaan tietoja, koska nykyinen SRTI-asetus ei määritä riittävän selkeästi tietojen jakamiseen liittyvistä vastuista ja velvoitteista tai huomioi toimintaan liittyvässä arvoverkossa mukana olevia lukuisia eri toimijoita ja heidän erilaisia roolejaan. Lisäksi nykyinen asetusta ei mm. luo eroa raakadatan ja sen pohjalta jalostetun tiedon välille, mikä on luonut epäselvyyttä asetuksen soveltamisesta. Lisäksi ajoneuvodataa ja sen hyödyntämiseen liittyy merkittäviä tietosuojanäkökulmia, joiden ratkaiseminen on hidastanut ja vaikeuttanut tietojen jakamista.

Tätä taustaa vasten EU komissio on päättänyt käynnistää SRTI-asetuksen uudelleentarkastelun. Komissio järjesti joulukuussa 2024 kaksi EU-tason työpajaa, joissa se kokosi niin jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kuin yksityisen sektorin toimijoiden näkemyksiä kohdista, joita SRTI-asetuksen uudistamisessa olisi syytä erityisesti tarkastella. Komission tavoitteena on, että uudistustyö saataisiin päätökseen vuoden 2026 puoleenväliin mennessä.

Jakeluinfra-asetus

Ehdotettavaan uuteen lakiin siirretään jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaa täydentävä sääntely, joka sisältyy liikenteen palveluista annetun lain 154 b §:ään. Liikenteen palveluista annettua lakia muutettiin 14.4.2025 voimaan tulleella lailla 150/2025, ja sitä koskee hallituksen esitys HE 182/2024 vp.

Euroopan komissio julkaisi 14.7.2021 ehdotuksen jakeluinfra-asetukseksi (COM (2021) 559 final) ja sitä koskevan vaikutusarvioinnin SWD(2021)631 final. Ehdotuksen käsittely neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (ns. intermodaali-työryhmä) käynnistyi 16.7.2021. Komission ehdotuksesta jakeluinfra-asetukseksi 4 annettiin eduskunnalle 30.9.2021 valtioneuvoston U-kirjelmä U 53/2021 vp. Asian käsittely eduskunnassa oli yhdistetty asiaan E 97/2021 vp ”55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”. Eduskunnassa U-kirjelmästä lausunnon antoivat liikenne- ja viestintävaliokunta LiVL 27/2021 vp, talousvaliokunta TaVL 46/2021 vp, ympäristövaliokunta YmVL 25/2021 vp ja suuri valiokunta SuVL 5/2021 vp. Jakeluinfra-asetus julkaistiin 13.9.2023 ja se tuli voimaan 12.10.2023.

Rautatieasemien esteettömyystiedot

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättiin rautatieasemien esteettömyystietopalvelua koskeva 154 a § lailla 1087/2023. Asiaa koskee hallituksen esitys HE 24/2023 vp. Euroopan unionin rautatievirasto (European Union Agency for Railways, *jatkossa ERA*) on rakentanut Euroopan rautatieasemien esteettömyystietokantaa (European Railway Station Accessibility Database, *jatkossa ERSAD*), johon kerätään kaikkien ETA-alueen rautatieasemien esteettömyystiedot. ERSAD-tietokannasta säädetään EU:n komission asetuksessa 1300/2014,

joka tunnetaan lyhenteellä ”PRM-YTE” (asetus vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä). Asetusta on muutettu komission asetuksella (EU) 2019/772).

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana on käyty keskusteluja Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kanssa. Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla Säädös-valmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta (hanketunnus: [LVM015:00/2024](#))

ITS-direktiivin uudelleentarkastelusta johtuvien muutosten kansallista toimeenpanoa tukeakseen komissio on edistänyt EU-tasoisia keskustelua mm. ITS-direktiivin nojalla perustetussa ITS-komiteassa, jossa kaikki jäsenvaltiot ovat edustettuina sekä erilaisissa teema- ja sääntelykokonaisuuksittain koolle kutsutuissa EU-tason asiantuntijaryhmissä.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 27.3.-9.5.2025. Lausuntoja pyydettiin viranomaisilta, kuntakentältä, etujärjestöiltä ja kansalaisjärjestöiltä sekä liikkumispalveluiden tarjoajilta, yhteensä noin sadalta toimijalta. Lausuntoja saatiin yhteensä 40 kappaletta. Lausunnoista on laadittu [lausuntoyhteenveto](#).

Hallituksen esityksestä on käyty kuntalain (410/2015) 11 §:n mukainen neuvottelu ja asia on käsitelty kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa 13.6.2025.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan teitä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

ITS-direktiivin ensisijaisena tavoitteena on vauhdittaa älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä ja rajapintojen kautta myös muissa liikennemuodoissa koko EU:n laajuisesti. Älykkäillä liikennejärjestelmillä tai ITS-järjestelmillä tarkoitetaan direktiivin mukaan tieliikenteen infrastruktuuriin, ajoneuvoihin, käyttäjiin, liikenteen ja liikkuvuuden hallintaan sekä rajapintoihin liittyviä järjestelmiä, joissa sovelletaan tieto- ja viestintäteknologiaa. Tässä esityksessä käytetään kautta linjan terminä ITS-järjestelmää, jotta termin ”älykäs liikennejärjestelmä” sekoittuminen ehdotettavan uuden lain nimessäkin käytettyyn kotoperäiseen termiin ”liikennejärjestelmä” voidaan välttää.

Direktiivin mukaisilla toimilla EU on kehittänyt yhteistä eurooppalaista toimintaympäristöä uusien digitaalisten palvelujen ja liikenteen automaation yhteentoimivuuden varmistamiseksi ja avoimeen ja syrjimättömään pääsyyn perustuvan markkinan edistämiseksi. Sääntelyllä on haluttu myös varmistaa ITS-palvelujen rajatylittävä jatkuvuus koko Unionin laajuisesti. Lisäksi direktiivi on osaltaan ollut myötävaikuttamassa siihen, että EU on kyennyt vahvistamaan kilpailukykyään liikenteen ja liikkumisen toimialalla.

Alkuperäinen ITS-direktiivi on luonteeltaan puhdas puitedirektiivi, joka on tarjonnut tarkoituksenmukaisen välineen määrittää koko EU:n kattavat yleiset periaatteet sekä edellytykset älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönnotolle ja vahvistaa toimintaa tukevat, tarvittavat tekniset määritelmät ja standardit.

ITS-direktiivissä on määritetty neljä ensisijaista toimialaa (I-IV), joiden puitteissa toteutettavilla toimilla pyritään varmistamaan älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitu ja johdonmukainen käyttöönotto ja käyttö koko unionin alueella. Uudistetun ITS-direktiivin mukaisesti nämä neljä ensisijaista alaa ovat:

- I. Tietoja ja liikkumista koskevat ITS-palvelut
- II. Matka-, kuljetus- ja liikenteenhallinnan ITS-palvelut
- III. Liikenneturvallisuutta sekä tieto- ja järjestelmäturvallisuutta koskevat ITS-palvelut
- IV. Yhteistoiminnallisen, yhteen liitetyn ja automatisoidun liikenteen ITS-palvelut.

ITS-direktiivin nojalla EU:n jäsenvaltiot ovat siirtäneet Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisesti Euroopan komissiolle säädösvaltaa antaa delegoituja säädöksiä direktiivissä määritettyjen ensisijaisten alojen osalta. Tämä säädösvalta on siirretty komissiolle määräajaksi. Määräaikaisen, toimivallan siirtoa koskevan toimikauden kesto on viisi vuotta. Säädösvallan siirtoa jatketaan aina toimikauden päättyessä ilman eri toimenpiteitä, ellei Euroopan parlamentti tai neuvosto päättä erikseen vastustaa jatkamista. Nykyinen säädösvallan siirtoa koskeva toimikausi päättyy 27.8.2027. Delegoidut asetukset ovat suoraan jäsenvaltioissa sovellettavaa lainsäädäntöä.

Komissio on vuoden 2024 loppuun mennessä hyväksynyt ITS-direktiivin nojalla määritykset ja antanut näitä koskevat delegoidut säädökset seuraavien ensisijaisten toimien osalta:

- a. EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamista koskeva delegoitu asetus (EU) 2017/1926 – muutettu (EU) 2024/490;
- b. EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista koskeva delegoitu asetus (EU) 2022/670;
- c. Käyttäjille ilmaiseksi tarjottavia liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 886/2013;
- d. eCall-hätäpuhelinjärjestelmän yhtenäistä tarjontaa koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 305/2013 – muutettu (EU) 2024/1180;
- e. Kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisiin ja valvottuihin pysäköintipaikkoihin liittyvien tietopalvelujen tarjoamista koskeva delegoitu asetus (EU) N:o 885/2013.

Direktiivissä määritettyjen täytäntöönpanovaltuuksien käytössä komissiota avustaa direktiivin nojalla perustettu ja jäsenvaltioiden edustajista muodostettu Euroopan ITS-komitea (komiteamenettely). Lisäksi komissio on direktiivissä sille annettujen toimivaltuuksien puitteissa perustanut liikennealan sidosryhmäedustajista koostuvan Euroopan neuvoo-antavan ITS-ryhmän, joka neuvoo komissiota ITS-järjestelmien käyttöönottoon ja käyttöön liittyvissä kaupallisissa ja teknisissä kysymyksissä. Ryhmä koostuu asiaankuuluvien ITS-palveluntarjoajien, käyttäjäjärjestöjen, liikenteen ja infrastruktuurialan toimijoiden, valmistusteollisuuden, työmarkkinaosapuolten, ammattijärjestöjen, paikallisviranomaisten ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmätahojen korkean tason edustajista.

Komission ja jäsenvaltioiden yhteistyötä ITS-direktiivin tavoitteiden mukaisten toimien valmistelussa ohjaa erillinen työohjelma. Nykyinen voimassa oleva työohjelma on laadittu

vuosille 2024-2028. Se hyväksyttiin loppuvuodesta 2024 ([Komission täytäntöönpanopäätös direktiivin 2010/40/EU työohjelman vahvistamisesta vuosiksi 2024–2028, C/2024/6798](#)).

ITS-direktiivin uudelleentarkastelu

Komission ehdotuksessa ITS-direktiivin uudistamistyölle oli asetettu kolme ensisijaista tavoitetta.

1. Parantaa älykkäiden liikennejärjestelmien digitaalista yhteen toimivuutta ja rajat ylittävää jatkuvuutta niin järjestelmätasolla kuin myös palveluissa;
2. Lisätä EU-tason yhteistyötä eri sidosryhmien välillä sekä tehostaa toiminnan koordinaatiota;
3. Laajentaa liikenteen uusien palvelujen kehitystä tukevien tietovarantojen saatavuutta sekä hyödynnettävyyttä.

Vuonna 2023 EU:ssa hyväksytyn, uudistetun ITS-direktiivin keskeinen säännös on 6 a artikla, joka sisältää jäsenvaltiolle asetettuja velvoitteita varmistaa datan saatavuutta ja ITS-palvelujen käyttöönottoa. Artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot ovat jatkossa velvollisia varmistamaan, että jos taustalla olevat tiedot ovat jo olemassa, direktiivin liitteessä III listattuja tietoja on saatavilla niin ikään liitteessä kerrotussa maantieteellisessä kattavuudessa. Kyseinen säännös siis velvoittaa digitalisoimaan muussa muodossa jo olevaa dataa. Jäsenvaltion velvollisuutena on myös 6 a artiklan mukaan varmistaa kyseisten datojen käytettävyys kansallisten yhteyspisteiden kautta liitteessä III mainittuihin päivämääriin mennessä. Lisäksi 6 a artikla velvoittaa jäsenvaltion varmistamaan, että direktiivin liitteessä IV mainitut ITS-palvelut otetaan käyttöön maantieteellisessä kattavuudessa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja joka tapauksessa viimeistään kyseisessä liitteessä mainittuina päivämääriin. Toistaiseksi liitteessä IV on vain yksi palvelu, liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu. Se on otettava käyttöön Euroopan laajuisella maanteiden ydinverkolla ja kattavalla verkolla 31.12.2026 mennessä. Direktiivin 6 a artiklan velvoitteet ovat direktiivin 5 artiklan mukaan se vähimmäistaso, joka jäsenmaita velvoittaa. Muutoin 5 artiklan mukaisesti jäsenvaltioilla on oikeus päättää ITS-sovellusten ja -palveluiden käyttöönotosta alueellaan.

ITS-direktiivin liitteen III mukaisesti jäsenvaltiot ovat velvollisia tuottamaan tietoja tieliikenteen voimassa olevista rajoituksista ja määräyksistä (delegoitu asetus EU 2022/670), tietoja tieliikenneverkon tilasta (delegoitu asetus EU 2022/670), kuorma-autojen ja hyötyajoneuvojen turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista (delegoitu asetus EU 885/2013), liikenteen turvallisuuteen liittyviä vähimmäistason liikennetietoja (delegoitu asetus EU 886/2013) sekä multimodaalisia staattisia matkatietoja (delegoitu asetus EU 2017/1926 sekä EU 2024/490). Multimodaalien matkatietojen osalta direktiivi velvoittaa digitoimaan yksilöityjen liityntäpisteiden sijainnin kaikissa suunnitelluissa liikennemuodoissa, mukaan lukien tiedot liityntäpisteiden sekä vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä (kuten tiedot hisseistä ja liukuportaista).

Direktiivin liite III sisältää joidenkin tietolajien osalta kansallista liikkumavaraa. Esimerkiksi staattisten ja dynaamisten liikennesääntöjen alaluokassa ”tunneleiden käyttörajoitukset, siltöjen käyttörajoitukset, nopeusrajoitukset, ohituskielto raskaille tavarankuljetusajoneuvoille ja paino-/pituus-/leveys-/korkeusrajoitukset” soveltaminen voitaisiin rajata kattavan Euroopan laajuisen verkon teille, muille moottoriteille ja pääteiden osuuksille, joilla keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8500 ajoneuvoa. Kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien osalta soveltaminen voidaan rajata kaduille, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7000 ajoneuvoa.

Direktiivi sisältää valtuutuksen, jonka mukaan komissiolla on toimivalta esittää muutoksia direktiivin liitteen III sisältöön (lisätä tai poistaa tietolajeja) kuitenkin niin, että esitettävien muutosten tulee rajoittua liitteessä jo listattuihin tietokategorioihin, ja lisäksi tietojen digitaalista saatavuutta ja käytettävyyttä koskevat velvoitteet eivät maantieteellisen soveltamisalan osalta voi olla laajempia kuin mitä direktiivin liitteessä III on tällä hetkellä säädetty. Lisäksi komission on tuotettava liitteen III muuttamisesta hyöty-kustannusanalyysi, jonka tulosten tulee selkeästi osoittaa muutoksella saavutettava direktiivin tavoitteiden mukainen hyöty tai lisäarvo.

Mikäli ITS-direktiivin liitteeseen III halutaan sisällyttää kokonaan uusia tietokategorioita taikka laajentaa liitteeseen listattujen tietolajien digitaalista saatavuutta ja käytettävyyttä koskevaa maantieteellisen kattavuuden soveltamisalaa, tulee näistä säätää EU:n tavallista lainsäädäntöjärjestystä noudattaen. Direktiivin liitteen IV muuttaminen edellyttää lainsäädäntömuutosta EU:n tavallisen lainsäädäntöjärjestyksen mukaisesti.

Muilta osin kuin mitä ITS-direktiivissä ja sen liitteissä III ja IV säädetään, ITS-direktiivin nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä annettuja määräytyksiä sovelletaan yleisiä, vahvistettuja periaatteita noudattaen silloin, kun ITS-sovelluksia ja -palveluita otetaan käyttöön. Delegoidut asetukset eivät rajoita jäsenvaltioiden oikeutta päättää itse sovellusten ja palveluiden käyttöönotosta alueillaan. Delegoiduissa asetuksissa määritellään ainoastaan kriteerit niille sovelluksille ja palveluille, jotka ovat jo jäsenvaltioissa käytössä tai jotka jäsenvaltiot ovat ITS-direktiivin nojalla veloitettuja ottamaan kansallisesti käyttöön.

RTTI-asetus

Komissio antoi delegoidun asetuksen, joka täydentää ITS-direktiiviä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen osalta ensimmäisen kerran vuonna 2015 (EU) 2015/962. Komission delegoitu asetus (EU) 2022/670 korvasi kokonaan aikaisemman asetuksen. Uudessa RTTI-asetuksessa tietolajien määrää lisättiin, ja samalla luovuttiin jaottelusta staattiseen ja dynaamiseen dataan.

Asetuksen 3 artikla sisältää jäsenvaltion näkökulmasta tärkeimmän säännöksen, eli jäsenvaltiolla on sen mukaisesti velvollisuus perustaa kansallinen yhteyspiste. Asetuksen 4 artiklassa säädetään infrastruktuuria koskevan datan käytettävyydestä, vaihdosta ja uudelleenkäytöstä. Asetuksen 5 artikla kohdistuu sääntöjä ja rajoituksia koskevaan dataan, 6 artikla verkon tilaa koskevaan dataan ja 7 artikla verkon tosiaikaista käyttöä koskevaan dataan.

Toimijoiden näkökulmasta RTTI-asetus sisältää suoraan sovellettavan velvoitteen tarjota (provide) toimijan keräämä asetuksen liitteessä lueteltu data standardoidussa muodossa uudelleenkäyttöä varten kansallisen yhteyspisteen kautta. Asetuksessa ei sen johdantolauseen 19 mukaisesti velvoiteta mitään sidosryhmää aloittamaan sellaisen datan keräämistä, jota se ei jo kerää, eikä digitoimaan sellaista dataa, joka ei ole jo saatavilla digitaalisessa muodossa. Asetus ei kuitenkaan tarkemmin määrittele, millaisessa digitaalisessa muodossa olevaa dataa velvoitteet koskevat, eikä siinä anneta merkitystä sille, mihin tarkoitukseen data on alun perin kerätty.

Infrastruktuuria koskevan datan osalta veloitettuja datan toimittamiseen ovat tieviranomaiset, tienpitäjät, tietullialan toimijat sekä lataus- ja tankkausalan sidosryhmät. Sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan toimittamisvelvoite kohdistuu tieviranomaisiin, tienpitäjiin ja tietullialan toimijoihin. Verkon tilaa koskevan datan toimittamisvelvoite kohdistuu tieviranomaisiin ja tienpitäjien lisäksi ajoneuvon tuottaman datan haltijoihin ja palveluntarjoajiin, ja verkon tosiaikaista dataa koskien toimittamisvelvoite kohdistuu näiden lisäksi lataus- ja tankkausalan sidosryhmiin. Toimittaminen käsittää metadatan toimittamisen kansalliseen yhteyspisteeseen.

Lisäksi asetuksessa säädetään niistä ehdoista, joita uudelleenkäytölle voidaan asettaa. Näitä ovat syrjimättömyys, vähimmäislaatuvaatimukset ja asianmukainen aikaikkuna. Kuten johdantolauseessa 6 todetaan, asetuksessa ei edellytetä datan jakamista maksutta yksityisten datan haltijoiden hallussa olevan datan uudelleenkäytön osalta.

Asetuksessa on myös artiklat, joissa säädetään tietojen päivittämisestä kunkin datakategorian osalta. Lisäksi tietojen toimittamista koskevissa säännöksissä säädetään datan muodosta edellyttämällä DATEX II -muotoa tai joissakin tapauksissa vaihtoehtoisesti TN-ITS -muotoa.

Uuden RTTI-asetuksen velvoitteita sovelletaan laajimmillaan koko Euroopan tieverkkoon, joka on yleisesti moottoriliikenteen käytettävissä, mukaan lukien kuntien katuverkko. Poikkeuksena ovat yksityistiet. Asetuksen soveltaminen on alkanut 1.1.2025. Joulukuun 31 päivään 2027 ulottuvalla siirtymäkaudella velvollisuudet kattavat kuitenkin ainoastaan asetuksen liitteen kohdissa 2 ja 4 tarkoitetut välttämättömät tiedot. Muiden datatyypin osalta soveltaminen kohdistuu ensivaiheessa kattavaan Euroopan laajuiseen verkkoon, moottoriteihin, jotka eivät sisälly Euroopan laajuiseen tieverkkoon ja pääteihin.

MMTIS-asetus

Komissio antoi asetuksen, joka täydentää ITS-direktiiviä EU-laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen täydentämisen osalta vuonna 2017 ((EU) 2017/1926), ja sitä uudistettiin asetuksella (EU) 2024/490. Myös MMTIS-asetukseen lisättiin tietolajeja. Uusi asetus ei myöskään enää erittele datan toimittamiseen velvoitettuja, vaan velvoite kohdistuu datan haltijoihin eli toimijoihin, joilla on oikeus myöntää pääsy hallinnassaan olevaan dataan.

Jäsenvaltioiden velvollisuutena on asetuksen 3 artiklan mukaan perustaa kansallinen yhteyspiste. Datan haltijoiden on annettava pääsy asetuksen liitteessä lueteltuun staattiseen, aiempaan ja havaintoihin perustuvaan matka- ja liikennedataan sekä dynaamiseen matka- ja liikennedataan kansallisen yhteyspisteen kautta. Asetus säätää käytettävistä standardeista sekä datan päivittämisestä. Asetuksen mukainen kansallinen vähimmäisprofiili Suomessa on NeTex Nordic -profiili.

MMTIS-asetus tulee myös asteittain voimaan, mutta laajeneminen tapahtuu paitsi liikenneverkolla laajentuen, myös asetuksen liitteen palvelutasojen mukaisesti. Asetuksen siirtymäajat ulottuvat 1 päivään joulukuuta 2028. Kansallista liikkumavaraa sisältyy asetukseen liitteen kohtaan 2.3, jossa on kyse dynaamisesta ajoneuvon varausastetta koskevasta tiedosta. Asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti jäsenvaltiot voivat päättää, onko datan haltijoiden annettava kyseinen data kansallisen yhteyspisteen kautta.

SRTI-asetus

ITS-direktiiviä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille täydentävä komission delegoitu asetus on vanhin ITS-kehikon säädöksistä, ja se annettiin vuonna 2013 ((EU) 886/2013). Asetuksen uudistustyö on parhaillaan alkamassa komissiossa.

Asetuksen 3 artiklassa on luettelo tiedoista, jotka julkisten ja/tai yksityisten tienpitäjien ja/tai palveluntarjoajien on asetettava 7 artiklan mukaisesti saataville kansallisen yhteyspisteen kautta DATEX II -formaattissa tai sen kanssa yhteensopivassa koneluettavassa muodossa. Tällaisia tietoja ovat tiedot tilapäisesti liukkaasta tiestä, tiedot eläimistä, ihmisistä, esteistä, tai rojusta tiellä, tiedot suojaamattomasta onnettomuuspaikasta, tiedot lyhytaikaisista tietöistä ja

heikentyneestä näkyvyydestä sekä tiedot väärään suuntaan ajavasta kuljettajasta, hallitsemattomasta tiesulusta ja poikkeuksellisista sääolosuhteista.

Näihin tietoihin on sisällytettävä osatekijöinä tiedot tapahtuman tai olosuhteen sijaintipaikasta ja ajokäyttäytymisohjeet, jos se on tarkoituksenmukaista. Lisäksi asetuksen 6 artiklassa edellytetään, että toimijoiden on luotava ja käytettävä menetelmiä, joilla tapahtumat havaitaan ja olosuhteet tunnetaan.

Jäsenvaltioiden on pitänyt asetuksen 5 artiklan mukaan nimetä ne Euroopan laajuisen tieverkon osuudet, joilla on otettava käyttöön liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu. On huomattava, että uudistettu ITS-direktiivi velvoittaa jatkossa tarjoamaan palvelua vähintään direktiivin liitteessä IV määritellyillä tieosuuksilla niin ikään liitteessä määritellyyn päivämäärään mennessä.

Jakeluinfra-asetus

Esitys liittyy ainoastaan jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2-4 kohtien täytäntöönpanoon. Asetuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista dataa maksutta. Datatyypit on määritelty artiklan 2 kohdassa. Kunkin vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjän tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajan on 20 artiklan 3 kohdan mukaan otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn tähän dataan, ja toimitettava tietoa kyseisestä ohjelmointirajapinnasta kansallisille yhteyspisteille. Lisäksi 20 artiklan 4 kohdan mukaisesti jäsenvaltion on varmistettava, että kansallisen yhteyspisteen kautta voidaan asettaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot saataville. Kansallisen yhteyspisteen osalta kohdassa viitataan RTTI-asetuksen asiaan liittyviin säännöksiin.

Rautatieasemien esteettömyystiedot

Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2008/57/EY täydentävä komission täytäntöönpanoasetus PRM-YTE annettiin vuonna 2014 ja sitä muutettiin vuonna 2019 (Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/772 asetuksen (EU) N:o 1300/2014 muuttamisesta esteettömyysinventaarin osalta esteiden yksilöimistä, tietojen käyttäjille antamista sekä esteettömyyden edistymisen seuranta ja arviointia varten). Täytäntöönpanoasetuksen 7 a artiklassa säädetään asemien esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta. Kunkin jäsenvaltion on päätettävä, mitkä yksiköt vastaavat esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta. Jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta. Toisin sanoen kansallisesti on nimettävä yksikkö, joka vastaa tietojen toimittamisesta rautateiden esteettömyystietokantaan eli ERSAD-tietokantaan.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Nykytila

ITS-Sääntely

ITS-direktiivi on perusluonteeltaan nimensä mukaisesti puitedirektiivi. Älyliikenteen EU-sääntelyn kokonaisuus on saanut keskeisen sisältönsä direktiivin nojalla annetuista komission delegoiduista asetuksista, ja itse direktiivi on sisältänyt pääasiassa säännöksiä annettavista määräyksistä eli käytännössä delegoiduista asetuksista. Vuoden 2010 direktiivi on siksi Suomessa täytäntöön pantu varsin kevyesti liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 160 ja 188 §:llä. Näistä liikenteen palveluista annetun lain 160 §:llä on täytäntöön pantu 5 artikla, minkä lisäksi säännöksessä on viittaukset 2, 3 ja 6 artikloihin. Liikenteen palveluista annetun lain 188 §:llä on osoitettu ITS-direktiiviin liittyvä viranomaistatoimivalta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Delegoidut asetukset ovat suoraan sovellettavaa oikeutta. Niiden keskeisenä sisältönä ovat eri toimijoihin kohdistuvat velvoitteet asettaa asetuksissa määriteltyjä datatyyppisiä koskevat tiedot kansallisen yhteyspisteen kautta saataville. Itse dataa ei toimiteta kansalliselle yhteyspisteelle, vaan asetuksissa tarkemmin määriteltyjen julkisten ja yksityisten datan haltijoiden on toimitettava metadata, jotta datan käyttäjät ja hakijat voivat hakea ja käyttää dataa kansallisten yhteyspisteiden kautta. Jäsenvaltioihin kohdistuu velvollisuus perustaa kansallinen yhteyspiste (National Access Point, NAP), mutta tarkempia säännöksiä järjestämisen tavoista ei ole annettu. Jäsenvaltiot voivat muun muassa osoittaa tehtävän julkisille tai yksityisille toimijoille. Kansallisten yhteyspisteiden edellytetään kuitenkin tarjoavan datan käyttäjille hakupalveluita, jotka mahdollistavat pyydetyn datan hakemisen vastaavan metadatan sisältöä käyttämällä.

Suomessa ei ole toistaiseksi ollut voimassa sääntelyä, joka suoraan mainitsisi termin ”kansallinen yhteyspiste” ITS-sääntelyn merkityksessä. Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä mainitulla ”tietopalvelulla” on kuitenkin käytännössä tarkoitettu MMTIS-asetuksen mukaista kansallista yhteyspistettä. Laissa velvollisuus huolehtia tietopalvelun järjestämisestä on osoitettu Liikenne- ja viestintävirastolle, jolla on säännöksen mukaan mahdollisuus hankkia tietopalvelun järjestäminen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

RTTI-asetuksessa tarkoitettujen datojen osalta ei selkeää säädöspohjaa ole nykytilassa olemassa. RTTI-asetuksen mukaisena kansallisena yhteyspisteenä on toiminut osaksi Digiroad -järjestelmä, joka perustuu lakiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä (991/2003). Lain 4 §:n mukaisesti tietojärjestelmän perustamisesta, hallinnosta, ylläpitämisestä, tietopalveluista ja tietojen luovuttamisesta sekä järjestelmän teknisestä kehittämisestä huolehtii Väylävirasto. Osaksi RTTI-asetuksen yhteyspisteenä on toiminut Digitraffic -järjestelmä. Se on Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hoidossa oleva järjestelmä. Sen tilaajana on toiminut Väylävirasto osana liikenteen palveluista annetun lain 137 §:ssä tarkoitettua liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua. Tietojen luovuttamiseen järjestelmästä on sovellettu liikenteen palveluista annetun lain 146 §:ää.

Nykytilassa ei ole myöskään sääntelyä, joka suoraan liittyisi SRTI-asetukseen. Asetuksen 5 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot saavat itsenäisesti päättää, millä hallinnoimansa tieliikenneverkon osilla liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu on tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön liikenne- ja turvallisuusolosuhteiden vuoksi. Suomi on ilmoittanut, että Suomessa SRTI-tietoja tarjotaan seuraavilla tieliikenneverkon osilla: E18 (Turku-Vaalimaa), Kehä I, Kehä II, Kehä III sekä lisäksi seuraavat pääkaupunkiseudun sisääntuloväylät Kehä III:n sisäpuolelta: valtatie 3, valtatie 4, kantatie 51, kantatie 45, kantatie 170 ja seututie 120. Osan asetuksen tietolajeista voidaan katsoa annettavan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtäväksi liikenteen palveluista annetun lain 137 §:n 1 momentissa tarkoitettujen onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelun kautta.

Jakeluinfra-asetus ja rautatieasemien esteettömyystiedot

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan tietosäätelyä on hiljattain täydennetty liikenteen palveluista annettuun lakiin lisätyllä 154 b §:llä. Sen 1 momentti on luonteeltaan informatiivinen ja sisältää viittaukset asetuksen tekstiin. Toisessa momentissa velvollisuus huolehtia kansallisesta yhteyspisteestä on osoitettu Väylävirastolle, joka voi hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Rautatieasemien esteettömyystietojen saatavuutta koskevan EU-säätelyn täytäntöönpanemiseksi lisättiin liikenteen palveluista annettuun lakiin uusi 154 a § vuonna 2023. Säännöksessä vastuu asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta osoitettiin Liikenne- ja viestintävirastolle, esteettömyystietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

3.2 Nykytilan arviointi

ITS-säätely

Myös uudistettu ITS-direktiivi on perusluonteeltaan puitedirektiivi, minkä johdosta moni sen artikloista ei edellytä kansallista täytäntöönpanoa. Komissio on katsonut, että uudistetun direktiivin sisällöstä kansallista täytäntöönpanoa eivät edellytä seuraavat: 4 a artikla, 6 artiklan 8 kohta, 6 a artiklan 1 kohdan 4 kappale, 7 artikla, 7 a artiklan 1, 2 ja 4 kohdat, 8 artikla, 10 a artikla, 12 artiklan 2, 3 ja 6 alakohdat, 15 artikla, 17 artiklan 1–4 kohdat ja 18 a artikla. Erityistä kansallista liikkumavaraa sisältyy komission mukaan 6 artiklan 6 kohdan 3 kappaleeseen, jossa on kyse jäsenvaltion mahdollisuudesta nimetä yksi tai useampi vaatimustenmukaisuuden arviointielin, sekä 7 a artiklan 3 kohtaan, jossa on kyse jäsenvaltion mahdollisuudesta toteuttaa poikkeuksellisia toimia hätätilanteessa.

Alkuperäisestä direktiivistä on kumottu 13 ja 14 artiklat sekä 17 artiklan 5 kohta. Lisäksi on katsottava, että kansallista täytäntöönpanoa eivät edellytä seuraavat, jo alkuperäisessä direktiivissä olleet artiklat: 1 artikla (Kohde ja soveltamisala), 6 artiklan 1-5 ja 7 kohdat (Määritykset), 7 artikla (Liitteen III muuttaminen), 9 artikla (Ei-sitovat toimet), 12 artiklan 1 sekä 4-5 kohdat (Siirretyn säädösvallan käyttäminen), 16 artikla (Euroopan neuvoa-antava ITS-ryhmä), 17 artiklan 2-4 kohdat (Raportointi), 19 artikla (Voimaantulo) ja 20 artikla (Osoitus). Näissä on kyse pääosin komissiolle osoitetuista tehtävistä ja niihin liittyvästä säätelystä. Lisäksi jäsenvaltion on noudatettava artiklan 17 kohdan 1 mukaista raportointivelvollisuuttaan ja 18 artiklan mukaista velvollisuuttaan saattaa direktiivin noudattamisen edellyttämät säädökset osaksi lainsäädäntöään ilman nimenomaista kansallista säännöstä.

Direktiivin 2 artiklassa on huomattava määrä määritelmiä. Niistä osa liittyy artikloihin, jotka kohdistuvat komission tehtäviin, eivätkä siksi edellytä kansallista säätelyä. Tämän johdosta katsotaan, että myöskään vastaavia määritelmiä ei tarvitse täytäntöönpanna, eikä niitä myöskään käytetä ehdotettavassa uudessa laissa.

Voimassa olevalla lainsäädännöllä on pantu kansallisesti täytäntöön 2 ja 3 artiklat, 5 artiklan 1 kohta ja 6 artiklan 6 kohdan 3 kappale. Nämä säännökset on tarpeen siirtää uuteen lakiin. Direktiivin uudistuksen myötä on selvää, että jäsenvaltioon kohdistuu enemmän velvoitteita, minkä johdosta myös täytäntöönpanoa on tarkennettava. Keskeisen uuden 6 a artiklan lisäksi täytäntöönpanoa edellyttävät 5 artikla, 7 a artiklan 3 kohta sekä 10 ja 11 artiklat. Lisäksi lakiin on otettava lisää määritelmiä.

ITS-direktiivissä ja delegoiduissa asetuksissa edellytetään jäsenvaltioiden vastaavan kansallisten yhteyspisteiden perustamisesta. Nykyinen kansallinen säätely on tältä osin osittain

epäselvä ja osittain puutteellinen, joten sääntelyä on tarpeen selkeyttää ja täydentää. Nykytilassa kansallisten yhteyspisteiden hoitaminen on ollut eri järjestelyihin perustuen hallinnonalan virastojen tehtävänä, ja nämä ovat hankkineet palveluita Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Nykytilanne on johtanut kokonaisuuden kannalta sirpaloituneeseen tilanteeseen, jossa eri tehtävät on hoidettu hieman erilaisilla toimintamalleilla. Järjestely ei ole mahdollistanut kehittämistoimintaa eikä kokonaisuuden luomista tehokkaasti toimivaksi. Sääntelypohja ei ole kattava, ja toiminta on osittain perustunut säännöksille, joita ei ole alun perin laadittu kyseistä käyttötarkoitusta silmällä pitäen. Toimintamalli, jossa tehtävät osoitetaan joko Liikenne- ja viestintäviraston tai Väyläviraston tehtäviksi, on johtanut tilanteeseen, jossa tiedonhallintaan liittyvät roolit ovat epäselviä, ja jossa toimintaan on kohdistunut osittain ristiriitaisia vaatimuksia ja tavoitteita. Tehtävien siirtäminen on edellyttänyt erillisiä sopimuksia Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n ja virastojen välillä, ja näiden sopimusten jatkuvaa hallintaa. Järjestely on johtanut epäselvyyksiin virastojen ja yhtiön rooleissa. Etenkin Liikenne- ja viestintävirastolla on jo nykytilassa ollut periaatteellisesti haastava kaksoisrooli palveluiden tilaajana ja sääntelyn valvojana. Jatkossa tämä haaste nousisi entistä suurempana esille, jos mallia jatkettaisiin myös uudessa laissa. Myös Väyläviraston roolia tiedonvaihtojärjestelmässä on tarpeen kirkastaa.

Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä on luotu useita toimintamalleja, jotka ovat edistäneet Suomen asemaa digitalisaation kärkimaiden joukossa EU:ssa. Pykälän 1 momentissa mainitut toimijat on ensinnäkin velvoitettu huolehtimaan multimodaalien matkaketjujen muodostamisessa tarvittavien perustietojen saatavuudesta, eli pelkästään jo digitaalisessa muodossa olevien datojen saatavuuteen ei ole nykytilassa tyydytty. Sääntely on ollut rinnakkainen myöhemmin voimaan tulleen MMTIS-asetuksen kanssa, mutta asetus itsessään on ollut suoraan velvoittava tähänkin saakka. Ehdotuksilla selkeytetään nykytilaa, kun päällekkäinen sääntely poistuu.

Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä edellytetään, että datat asetetaan saataville rajapinnan kautta ja vapaasti käytettäviksi. Koska kysymys on digitaalisessa muodossa olevasta tiedosta, on ohjelmointirajapintojen käyttäminen tiedonvaihdoissa käytännössä välttämätöntä. Tätä ei kuitenkaan ole suoraan EU-asetuksissa säädetty lukuun ottamatta jakeluinfra-asetusta. Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä edellytetään myös, että rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoa-aineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Edelleen liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n 3 momentissa edellytetään, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tarjoaa teknisen palvelun, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa. Kyse on niin sanotusta reitti- ja aikataulueditorista (ns. RAE-työkalu), jonka avulla erityisesti pienemmät toimijat voivat toimittaa tietonsa ilman ohjelmointirajapintaa. Jatkossakin on tarpeen säätää näistä asioista EU-säädöksiä täydentävästi, koska ne kertovat, kuinka toimijat voivat käytännössä noudattaa niille asetettua velvollisuutta asettaa tietonsa uudelleenkäytettäviksi kansallisen yhteyspisteen kautta.

Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ään perustuva multimodaalidatan kansallinen yhteyspiste FINAP on luonteeltaan ITS-kehikon asettamien vähimmäisvaatimusten mukainen metadata -katalogi. Sen avulla saatavissa on tieto siitä, mistä löytyy tietoa, mutta jokaisen toimijan on itse haettava datat rajapinnoista. Hakupalvelusta ei toistaiseksi ole säädetty laissa, joten siitä on syytä sisällyttää ehdotuksiin selkeyttävä säännös. Digiroad ja Digitraffic -järjestelmät ovat luonteeltaan koontipalveluja, joista on suoraan saatavilla yhdistettyä tietoa. Tällainen tieto on huomattavasti hyödyllisempää ja vaivattomampaa käyttää kuin metadata -

katalogi. Koontikantojen tuottaminen ei tällä hetkellä perustu laissa olevaan säännökseen, mutta tarve koontipalvelujen tuottamiseen on ilmeinen.

Jakeluinfra-asetus ja rautatieasemien esteettömyystiedot

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan sääntely ja sitä koskeva kansallinen liikenteen palveluista annetun lain uusi 154 b § liittyvät RTTI-asetukseen, koska jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettut tiedot asetetaan saataville RTTI-NAP:n kautta. Lisäksi asetuksissa tarkoitettut tietolajit ovat sillä tavalla päällekkäisiä, että RTTI-asetuksen vaihtoehtoisin polttoaineisiin liittyvät tietolajit ovat varsin ylatasoisia ja kattavat jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettut yksityiskohtaisemmat tiedot.

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaan on sisällytetty kaikki keskeiset elementit. Siinä veloitetaan toimijat varmistamaan, että jakeluinfraa koskevat perustiedot ovat maksutta saatavilla ohjelmointirajapinnan kautta. Kyseisen artiklan 3 kohdassa myös todetaan, että tietoa rajapinnasta on toimitettava kansalliselle yhteyspisteelle. Liikenteen palveluista annetun lain 154 b §:ssä on osoitettu kansallisen yhteyspisteen järjestäminen Väyläviraston vastuulle. Samassa yhteydessä katsottiin selkeyden vuoksi tarpeelliseksi säätää informatiivinen säännös jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaan liittyen. Kun kansallisen yhteyspisteen toiminta jatkossa säädettäisiin yhdenmukaisella tavalla uudessa laissa, voidaan jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaa täydentävää sääntelyä yksinkertaistaa, kun se siirretään osaksi ehdotettavaa lakia.

Rautatieasemien esteettömyystietopalvelua koskevan liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n säännös on laadittu poikkeavalla tavalla sen johdosta, että Suomessa ei voitu säännöksen säätämisen aikoihin selkeästi määrittää yhtä tahoja, jolle asemanhaltijan velvoitteet tulisi asettaa. Asemilla on useita eri toimijoita, joiden omistukseen asemien eri rakenteet ja toiminnot kuuluvat. Vastuu esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdesta osoitettiin siksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Liityntäpisteitä koskeva tieto, mukaan lukien rautatieasemat, sisältyy myös MMTIS-asetukseen. Liityntäpisteitä koskevan tiedon kehittäminen on tavoitteena ITS-direktiivin III liitteen 4 kohdassa mainitulla jäsenvaltioita velvoittavalla tavalla. Rautatieasemien esteettömyystiedon kehittäminen on syytä sulauttaa yleiseen liityntäpisteitä koskevan tiedon, mukaan lukien esteettömyystiedon, kehittämiseen.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi laki, nimeltään laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista. Lailla pantaisiin täytäntöön EU:n uudistettu ITS-direktiivi ja täydennettäisiin sen nojalla annettuja RTTI-, MMTIS- ja SRTI-asetuksia. Jakeluinfra-asetuksen tiedonvaihtojärjestelmää koskeva säännös ja EU:n rautateiden esteettömyystietoa koskeva säännös siirrettäisiin myös osaksi uutta lakia. Uuden lain säätämisen myötä kumottaisiin Digiroad -järjestelmää koskeva laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä (991/2003). Samalla kumoutuisi sen 3 §:n 2 momentin nojalla annettu valtioneuvoston asetus tie- ja katuverkon tietojärjestelmään tallennettavista ominaisuustiedoista (997/2003) Liikenteen palveluista annetusta laista kumottaisiin joitakin pykäläiä ja tehtäisiin joihinkin muutoksia. Keskeistä olisi 154, 154 a ja 154 b §:n sisällön siirtäminen muutettuna osaksi ehdotettavaa lakia. Lain 154 §:n kumoutuessa kumoutuu myös sen nojalla annettu asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista. Lisäksi eräisiin muihin lakeihin tehtäisiin teknisiä muutoksia.

Ehdotettavassa laissa olisi myös kansallista sääntelyä, joka muodostaisi yhdessä EU-pohjaisen sääntelyn kanssa liikennejärjestelmää koskevan tiedonvaihdon perusrakenteen. Suomi on

voimassa olevan lainsäädännön ja syntyneiden käytäntöjen johdosta ollut yksi digitaalisesti edistyneimpiä maita Euroopassa liikennesektorilla. Uudistettu ITS-direktiivi ja sen nojalla annetut komission delegoidut asetuksen luovat pohjan edetä liikennettä koskevan tiedon saatavuudessa ja hyödynnettävyydessä. Siihen yhdistettävät kansallisen sääntelyn jatkokehittämisen elementit mahdollistavat edelläkävijyyden myös tulevaisuudessa.

Ehdotettavan uuden lain kaksi päälukua rakentuisivat siten, että ehdotettavan lain 2 luvussa saatettaisiin ITS-direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä tarpeellisilta osiltaan ja täydennettäisiin ja täsmennettäisiin komission delegoiduissa asetuksissa toimijoille annettuja datan saatavuuteen liittyviä velvollisuuksia. Ehdotetun lain 3 luku käsitelisi kansallista liikennejärjestelmän perustietopalvelua.

Kansallinen yhteyspiste

Ehdotetussa laissa säädettäisiin selkeästi kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan 6 kappaleen säännös sekä täydennettäisiin RTTI- ja MMTIS-asetuksen 3 artiklojen 1 kohtia. Yksi kansallinen yhteyspiste palvelisi niin RTTI-, MMTIS-, SRTI- kuin AFIR-tietoakin. Ehdotettavan lain 3 §:ään sisältyvän määritelmän mukaan kansallisella yhteyspisteellä tarkoitetaan digitaalista palvelua, jonka kautta laissa tarkoitettu data ja sitä vastaava metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten, tai jossa tämän datan lähteet ja metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten.

Kansallisen yhteyspisteen järjestämistä ja ylläpitoa ei enää osoitettaisi viraston vaan suoraan valtion erityistehtäväyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Ehdotus selkeyttäisi ja vahvistaisi Fintraffic -konsernille jo sen perustamisen yhteydessä osoitettua liikenteen dataekosysteemin keskeisen tiedonvaihdon solmupisteen roolia. Samalla se selkeyttäisi virastojen rooleja siten, että Väyläviraston tehtävänä olisi olla erityisesti merkittävä RTTI- ja SRTI-tiedon lähde. Liikenne- ja viestintävirasto tehtävä toimia ehdotetun lain valvojana selkeytyisi ja vahvistuisi.

Tosiaikaiset liikennetiedot

Laissa pyritäisiin identifioimaan sellaiset toimijat, joille käytännössä kertyy asetuksissa tarkoitettua dataa Suomessa, ja osoitettaisiin niille velvollisuus pyrkiä huolehtimaan datan saatavuudesta. Tältä osin kyse ei olisi absoluuttisesta velvollisuudesta, vaan tavoitetilän asettamisesta. Varsinainen velvollisuus kohdistuisi tieviranomaisiin, liikenteellisesti merkittäviin kuntiin ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajiin, ja perustuisi suoraan ITS-direktiivin velvoitteeseen digitoida taustalla olevat tiedot. Velvollisuus kohdistuisi ITS-direktiivin III liitteessä esitettyihin datatyyppeihin. Velvollisuus laajenisi maantieteellisesti direktiivin III liitteen mukaisesti eri datatyyppejen osalta erilaisella aikataululla. Dynaamisten tietojen osalta merkitystä on myös sillä, onko kyse uudesta syntyvästä tiedosta vai historiatiedosta. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan 1 kappaleen säännös.

Valmistelun yhteydessä on arvioitu, että RTTI-asetuksen tietolajeissa on kyse varsin perustavaa laatua olevista tiedoista, jotka ovat valtion tieverkon osalta jo olemassa hyvinkin kattavalla tavalla, ja tiedot ovat myös saatavissa Digiroad -järjestelmästä. Kuntien osalta ainakin tietojen saatavuudessa arvioidaan olevan toistaiseksi enemmän puutteita, mikä johdosta kuntien osalta velvollisuus huolehtia taustalla olevien tietojen digitoimisesta koskisi siksi tässä vaiheessa vain ”liikenteellisesti merkittäviä kuntia”. Kyse on uudesta käsitteestä, joka kattaisi ITS-direktiivissä edellytetyt TEN-T-asetuksen mukaiset kaupunkisolmukohtien keskuksissa sijaitsevat

kaupungit eli Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Jyväskylää ja Kuopio. Näihin lisättäisiin ainoastaan muut pääkaupunkiseudun kunnat eli Vantaa, Espoo ja Kauniainen, koska pääkaupunkiseudun voidaan katsoa muodostavan liikenteellisen kokonaisuuden. Näiden 10 kaupungin osalta otettaisiin kuitenkin käyttöön direktiivin sallima kansallinen liikkumavara rajoittaa soveltaminen sellaisiin katuihin, joilla päivittäinen liikenne on vuosittain keskimäärin yli 7000 ajoneuvoa.

RTTI-asetuksessa tarkoitetuissa tietolajeissa kyse on perustiedoista, jotka pääsääntöisesti syntyvät jossakin muodossa jo suunnitteluprosessin aikana. RTTI-asetus ei erottele erilaisia digitaalisia muotoja, vaan sen voidaan katsoa koskevan missä tahansa digitaalisessa muodossa olevaa tietoa. Siinä ei myöskään edellytetä, että tieto olisi alun perin kerätty tiettyä tarkoitusta varten. Onkin huomattava, että RTTI-asetuksesta suoraan tuleva velvoite asettaa saataville jo digitaalisessa muodossa olevat tiedot koskee kaikkien kuntien koko katuverkkoa 1.1.2025 alkaen asetuksen välttämättömät -kategorioiden tietolajien osalta. Kaikki asetuksessa tarkoitettut tiedot kaikkien kuntien koko katuverkon osalta tulevat velvoitteet piiriin 1.1.2028.

RTTI-asetuksessa edellytetään, että toimijat asettavat tietonsa saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, mutta tarkempaa sääntelyä siitä, kuinka tämä velvollisuus voidaan käytännössä toteuttaa, ei ole. Siksi ehdotettaisiin, että esityksessä säädettäisiin täydentävänä elementtinä toimijoiden velvollisuudesta ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta ja toimittaa sitä koskevat verkko-osoitteet ja metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Koska kyse on digitaalisesta tiedosta, ohjelmointirajapinta on käytännössä se menetelmä, jolla data liikkuu järjestelmien välillä. Ehdotus vastaa olemassa olevaa liikenteen palveluista annetun lain liikkumispalveluihin liittyviä olennaisia tietoja koskevaa 154 §:ää sekä AFIR-asetuksen 20 artiklaa. Lisäksi täydennettäisiin käytännön toteuttamista koskevaa sääntelyä siten, että toimijat velvoitetaan toimittamaan ohjelmointirajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet kansalliselle yhteyspisteelle, sekä tarvittaessa päivittämään näitä tietoja. Sääntely vastaa myös tältä osin liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää.

Digitoimisessa ja tietojen asettamisessa saataville helpottaisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettu velvollisuus tarjota työkaluja ohjelmointirajapinnan kautta toimittamisen vaihtoehtoksi, sekä yhtiön tehtävä antaa tarvittavaa ohjeistusta ja neuvontaa. Digitointityökalussa sääntelyn ja toteuttamisen mallia voidaan ottaa nykyisestä liikennepalvelulain 154 §:ssä edellytetystä RAE-työkalusta. Ehdotuksen voidaan arvioida tukevan erityisesti pienempiä kuntia, jotta ne voivat täyttää RTTI-asetuksesta tulevat velvoitteensa.

RTTI-asetuksessa säädetään suoraan käytettävistä standardeista. Lisäksi asetuksessa säädetään niistä ehdoista, joilla datan käyttäjät voivat uudelleenkäyttää toimijan rajapinnastaan tarjoamaa dataa. Asetuksen johdantolauseiden mukaan huomioon on kuitenkin otettava INSPIRE-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/2/EY Euroopan yhteisön paikkatietoinfrastruktuurin (INSPIRE) perustamisesta) sekä avoimen datan direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1024 avoimesta datasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä). Kyseisten direktiivien kansallisen täytäntöönpanon mukaisesti INSPIRE-direktiivin alaiset tietoaineistot ovat arvokkaita tietoaineistoja, jotka on saatava käyttöön maksutta. RTTI-asetuksen mukaisten tietojen voidaan katsoa osittain kuuluvan myös INSPIRE-direktiivin tietokategorioihin. Lisäksi on huomattava, että tietojen laajalla uudelleenkäytöllä tavoitellaan sellaisia liikennejärjestelmähyötyjä, joiden voidaan katsoa hyödyttävän koko yhteiskuntaa. Siksi on tarkoituksenmukaista, että julkisen sektorin toimijoiden julkisilla varoilla tuottama dataa on voitava uudelleenkäyttää maksutta ehdotettuun lakiin sisällytettävän nimenomaisen säännöksen johdosta. Yksityisen sektorin toimijoiden osalta vastaavaa ei voida edellyttää, koska RTTI-asetuksen säännösten mukaisesti

yksityisen sektorin toimijoille ei voida ylipäättään asettaa velvoitetta myöntää pääsyä yksityisille datan käyttäjille.

Multimodaalit matkatiedot

MMTIS-tiedon osalta muutokset merkitsevät liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n kumoamista. Sanotun pykälän kumoamisen myötä kumoutuisi myös valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Jatkossa sääntely kohdistuisi MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin datan haltijoihin ja niin ikään MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin tietoihin. Asetuksen määritelmien mukaan datan haltijalla tarkoitetaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan dataan. Esimerkkeiksi annetaan liikenneviranomaiset, infrastruktuurin haltijat ja kysyntäohjauksisten liikennepalveluiden tarjoajat. Käytännössä velvollisuus kohdistuisi ainakin Väylävirastoon ja kuntiin etenkin liityntäpysäköintipaikkojen osalta, joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, asemanhaltijoihin ja muihin liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijoihin, liikkumispalveluiden tarjoajiin ja liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajiin. Olennaisten tietojen asetuksen kumoaminen tarkoittaisi sitä, että mahdolliset kansallisen tason ja EU-sääntelyn väliset ristiriidat vaadittujen datojen suhteen poistuisivat. Pääosin kyse on kuitenkin samoista tietolajeista. Datojen osalta otettaisiin käyttöön MMTIS-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan kansallinen liikkumavara eikä edellytettäisi dynaamisen ajoneuvon varausastetta koskevan tiedon antamista.

MMTIS-asetuksessa kuten RTTI-asetuksessakaan ei kerrota tarkemmin, kuinka toimijat käytännössä voivat toteuttaa niille asetetun velvollisuuden asettaa dataa saataville. Käytännössä kyse on ohjelmointirajapinnan käytöstä, minkä johdosta liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n sääntely siirrettäisiin tältä osin uuteen lakiin. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä olisi myös jatkossakin liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä säädetyn kaltainen velvollisuus tuottaa työkalua, jonka avulla myös nämä tiedot voitaisiin vaihtoehtoisesti toimittaa.

MMTIS-asetuksessa säädetään suoraan käytettävistä standardeista, eikä kotimaista sääntelyä katsota tarpeelliseksi täydentää niiden osalta. Uudelleenkäyttöä koskevista ehdoista asetuksessa säädetään, että datojen on oltava käytössä syrjimättömästi ja julkisesti, joskin rekisteröitymistä voidaan edellyttää. Voimassa olevassa liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä on edellytetty, että tiedot ovat vapaasti käytettävissä. Säännöstä on käytännössä tulkittu niin, että kyse olisi myös maksuttomuudesta. Tämä on edistänyt liikkumispalveluita koskevan tiedon saatavuutta, ja sitä kautta loppukäyttäjille tarjottavien palveluiden, kuten esimerkiksi reittioppaan, kehittämistä. Jatkossa maksuttomuudesta säädettäisiin suoraan viranomaisten ja julkista hallintotehtävää hoitavien osalta. Sääntely olisi yhdenmukainen RTTI-tietoja koskevan sääntelyn kanssa.

Ehdotetussa laissa annettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle oikeus ja velvollisuus käsitellä kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi saatettuja tietoja niin, että esimerkiksi liityntäpisteiden sijainnista ja niiden esteettömyydestä syntyy kattava ja mahdollisimman ajantasainen koontikanta. Velvollisuus multimodaalisia liityntäpisteitä koskevan tiedon kehittämiseen on asetettu suoraan ITS-direktiivissä. Kotimaaisessa täytäntöönpanossa tavoitteena on, että liityntäpistettä koskevan tiedon toimittaa kansalliseen yhteyspisteeseen se toimija, jolla on tiedot hallussaan. Lisäksi tietoja on päivitettävä tarvittaessa. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on varmistaa, että tiedot saadaan kaikista liityntäpisteistä, ja että ne ovat yhteismitallisia ja riittävän laadukkaita.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät vähimmäisliikennetiedot

SRTI-tietoa koskeva ehdotettava sääntely perustuisi keskeisiltä osiltaan samoihin periaatteisiin kuin muukin ehdotettava sääntely. Maantieverkon tienpitäjän ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi ehdotuksen mukaan pyrittävä huolehtimaan SRTI-asetuksessa mainittujen tietojen saatavuudesta koneluettavassa muodossa. Näiden toimijoiden sekä SRTI-asetuksessa suoraan tarkoitettujen palveluntarjoajien olisi otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka avulla datat ovat saatavissa kansallisen yhteyspisteen kautta. Dataformaattit tulevat suoraan SRTI-asetuksesta. Maksuttomuus kohdistuisi viranomaisiin ja julkista hallintotehtävää hoitaviin. Tältä osin SRTI-asetuksen sääntely on tulkinnanvarainen, sillä vaikka tietoja on tarkoitus tarjota käyttäjille jo asetuksen nimen mukaisesti ilmaiseksi, uudelleenkäytön ehtojen joukossa sitä ei ole mainittu. Sääntely olisi yhdenmukainen RTTI- ja MMTIS-tietoon liittyvän sääntelyn kanssa.

SRTI-tiedon merkitys on kasvamassa paitsi asetuksen tulevan uudistuksen johdosta, myös sen takia että uudistettu ITS-direktiivi velvoittaa jäsenvaltion ottamaan käyttöön tiedotuspalvelun, joka mahdollistaa näiden tietojen saatavuuden. Tämän tietopalvelun tuottaminen annettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi lain kolmannessa luvussa. Koska SRTI-asetuksen tietolajit ovat toistaiseksi varsin haastavia etenkin huomattavan dynaamisuutensa johdosta, ei soveltamisessa poikettaisi ajallisesta tai maantieteellisestä laajuudesta ITS-direktiivin liitteessä IV säädetyistä. Tietopalvelun tuottamista koskevaa vaatimusta sovellettaisiin siten Euroopan laajuisella maanteiden ydinverkolla ja kattavalla verkolla 31.12.2026 lähtien. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 6 a artiklan 2 kohdan vaatimus.

Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitetut tiedot ja rautatieasemien esteettömyystiedot

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan täytäntöönpanoon liittyvä säännös siirrettäisiin omaksi pykäläkseen ehdotettavassa laissa. Toisin kuin voimassa olevassa liikenteen palveluista annetun laissa, asetuksen artiklan sisällön toistamista informatiivisesti ei pidetä tarpeellisenä uudessa kokonaisuudessa. Sääntely täydentyisi vain siltä osin, että rajapintaa ja sen käyttöä koskevien verkko-osoitteiden ilmoittamista kansalliselle yhteyspisteelle edellytettäisiin samalla tavalla kuin muidenkin tietolajien osalta.

Rautateiden esteettömyystiedon osalta menettelyt yhdenmukaistettaisiin lain muiden eri toimijoihin kohdistuvien velvoitteiden kanssa. Myös tältä osin velvollisuus toimittaa tietoa saataville koneluettavassa muodossa kansallisen yhteyspisteen kautta kohdistuisi niihin toimijoihin, joilla on hallussaan rautatieasemiin liittyvää tietoa, mukaan lukien sijainti ja esteettömyystieto. Esteettömyystiedon saatavuutta pyritäisiin parantamaan osana ehdotettavan lain 3 luvussa säädettävää Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettua velvollisuutta muodostaa koontikantoja. Laissa myös osoitettaisiin yhtiölle velvollisuus toimittaa tietoja EU:n esteettömyystietokantaan.

Liikennejärjestelmän perustietopalvelu

Ehdotetun lain kolmas luku olisi pääosin kansallista, ja sen avulla luotaisiin pohja liikennejärjestelmän perustietopalvelulle. Ehdotuksessa lähdettäisiin liikkeelle tieliikennettä koskevasta tiedosta sekä multimodaalista matkatiedosta, mutta myöhemmin mukaan voitaisiin ottaa muitakin liikennemuotoja koskevaa tietoa, mikä palvelisi paremmin koko liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen kehittämistä. Liikennejärjestelmän digitaalisella kaksosella tarkoitetaan dataa, luottamukseen sekä toimintavarmaan ja turvalliseen digitaaliseen infrastruktuuriin perustuvaa, reaaliajassa päivittyvää virtuaalista toisintoa liikennejärjestelmästä, sen ominaisuuksista, olosuhteista, tilasta ja liikenteestä.

Ehdotusten mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on tarjota liikennejärjestelmän perustietopalvelua, jossa yhdistetään liikenneinfrastruktuurin ominaisuuksiin liittyvää dataa (tiedata), liikenteeseen liittyvää tosiaikaista dataa ja historiadataa (liikennedata), multimodaalisten matkaketjujen tarjoamiseen tarvittavaa dataa (matkadata) ja liikenteen turvallisuuteen liittyvää dataa. Yhtiö hyödyntäisi palvelussa kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi saatua dataa, itse tuottamaansa dataa sekä viranomaisilta, kuten esimerkiksi Hätäkeskuslaitokselta liikenteen palveluista annetun lain 142 ja 144 §:n nojalla saamaansa dataa. Myös Maanmittauslaitoksen tuottama data huomioitaisiin.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle annettaisiin oikeus käsitellä tietoja siten, että niistä voidaan muodostaa koontikantoja. Ehdotuksissa määriteltäisiin ne koontikannat, joita yhtiö sääntelyn perusteella tuottaisi. Näitä olisivat ainakin nykyiset Digiroad- ja Digitraffic-järjestelmien kattamat tiedot, multimodaalidata (nykyinen ns. koontikanta), liityntäpisteitä koskevat tiedot, lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot ja tie- ja katutöitä koskevat tiedot. Tietopalvelusta tarjottaisiin mahdollisimman kattavaa ja ajantasaista tietoa, jonka oikeellisuudesta vastaisi datan haltija.

Tietopalveluihin kuuluisivat lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettava velvollisuus tuottaa liikennejärjestelmän kokonaistilannekuvaa, joka yhdistäisi kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien palveluistaan yllä pitämät ajantasaiset tilannekuvat. Liikenteen palveluista annetun lain 137 §:ää tarkennettaisiin samalla tältä osin. Tiedotuspalvelusta annettaisiin koneluettavaa tietoa kansallisen yhteyspisteen kautta, minkä lisäksi tiedot saatettaisiin tarvittavilta osin suoraan loppukäyttäjien saataville digitaalisten loppukäyttäjäpalveluiden kautta.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettaisiin ehdotettavassa laissa myös yhteistyövelvoitteita. Yhtiön tulisi koordinoida liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitettun yhteistyöverkoston toimintaa. Tässä yhteistyössä kehitetään laissa tarkoitetun tiedon laatua, laaditaan tarvittavia yhteisiä tiedonvaihtoa koskevia käytänteitä sekä muutoin edistetään tiedonvaihdon yhteentoimivuuden ja yhteensopivuuden edellytyksiä. Lisäksi yhtiön tulisi osallistua EU:n tukemien operatiivisten koordinoitiverkostojen yhteistyöhön. Jälkimmäisellä velvoitteella pantaisiin osaksi täytäntöön ITS-direktiivin 5 artiklan 3 kohta.

Tietosuoja ja vastuukysymykset

Ehdotettavaan lakiin sisällytettäisiin erityinen tietosuojaa koskeva pykälä, jolla pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 10 artikla. Ehdotettavassa laissa ei säädettäisi erikseen tietolajeista, jotka toimijoiden on asetettava saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, vaan säännöksissä viitattaisiin suoraan EU-asetuksiin. Niihin sisältyvissä tietolajeissa kyse henkilötiedoista vain rajallisesti, ja arkaluontoisia henkilötietoja niihin ei sisälly lainkaan. Tietoja ei anneta kansallisen yhteyspisteen kautta eikä myöskään liikennejärjestelmän perustietopalvelusta, vaan kyse on tiedoista, joita saatetaan joutua käsittelemään taustalla. Lähinnä kysymys voi olla henkilön nimestä, jos toimintaa harjoitetaan sellaisen sisältävällä toiminimellä sekä yhteyshenkilöiden yhteystiedoista (nimi, sähköposti, puhelin). Pääosin näissäkin on kuitenkin kyse organisaation tiedoista. Lisäksi ehdotettavaan lakiin otettaisiin säännös lain suhteesta muuhun lainsäädäntöön, jossa viitattaisiin vahingonkorvauslakiin (412/1974) ja tuotevastuulakiin (694/1990). Säännöksellä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 11 artikla.

Valvonta

Ehdotettavan lain 4 lukuun sisällytettäisiin viranomaistehtäviä ja seuraamuksia koskevat säännökset. Lakia valvoisi Liikenne- ja viestintävirasto, kuten ITS-sääntelyä tähänkin saakka voimassa olevan mutta kumottava liikenteen palveluista annetun lain 188 §:n nojalla. Luku sisältäisi viranomaistehtävien hoitamiseksi tarpeelliset perussäännökset tiedonsaantioikeuksista, valvontapäätöksestä ja uhkasakosta.

Liikenne- ja viestintävirasto toimisi myös ITS-direktiivissä ja delegoiduissa asetuksissa tarkoitettuna vaatimustenmukaisuuden arvioijana. Viraston olisi myös tehtävä muiden maiden viranomaisten kanssa yhteistyötä, joka koskee vaatimustenmukaisuuden arvioinnin käytäntöjen ja valvonnan mekanismien kehittämistä. Kyseisillä säännöksillä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 6 artiklan 6 kohdan 3 kappale ja 5 artiklan 3 kohta osittain.

Muut ehdotukset

Erinäisiä säännöksiä sisältävään ehdotettavan lain 5 lukuun otettaisiin uudentyyppinen säännös riskiarvion tekemisestä. Vaikka ITS-direktiivissä ja sen nojalla annetuissa asetuksissa säädetyissä tietolajeissa on kyse perustiedoista, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan erilaisten toimintojen kannalta, on esimerkiksi tietojen yhdistelemisen mahdollisuuteen liittyvät riskit syytä arvioida huolellisesti. Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin olisi tehtävä arvio heti lain voimaan tultua, ja arviota olisi päivitettävä vuosittain yhteistyössä arvioinnin tekemisen kannalta keskeisten viranomaisten kanssa. Arvio olisi annettava tiedoksi viranomaisille salassapitosäännösten estämättä.

Lisäksi luvussa säädettäisiin varautumisesta mahdollisesti havaittavaan poikkeukselliseen tietoliiketoimintaan tilanteissa, joissa olisi syytä epäillä tietojen mahdollista väärinkäyttöä tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaarantumista. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi tällaisessa tilanteessa keskeyttää tai rajoittaa tietojen luovuttamisen liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tai keskeyttää tai rajoittaa liikenteen kokonaistilannekuvan yleistä saatavuutta korkeintaan vuorokauden ajaksi. Yhtiön on välittömästi annettava tieto toimenpiteestä ja siihen johtaneista syistä Liikenne- ja viestintävirastolle, jolle päätöksenteko asiassa siirtyisi.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi omasta aloitteestaan tai pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka Rajavartiolaitoksen esityksestä rajoittaa datan käytettävyyttä tai kieltää datan jakamisen joko kansallisen yhteyspisteen kautta tai perustietopalvelusta. Kielto tai rajoitus voidaan asettaa vain, jos se on välttämättöntä maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Päätös voisi vain välttämättömän ajan, ja enintään 14 vuorokautta. Jos kieltä tai rajoitusta on tarpeen jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, päätöksen siitä tekisi valtioneuvosto.

Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus estää tai rajoittaa pääsyä dataan kansallisen yhteyspisteen kautta perustuisi ITS-direktiivin 7 a artiklan 3 kohtaan. Kaikkineen säännös olisi uutta sääntelyä ja mahdollistaisi varautumisen ennalta arvaamattomiin, poikkeuksellisiin ja vakaviin tilanteisiin. Muodoltaan Liikenteenohjausyhtiön mahdollisuus toimia poikkeuksellisissa tilanteissa vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 137 §:n 2 ja 3 momentissa säädettyä menettelyä tilanteessa, jossa liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja joutuu esimerkiksi sulkemaan tunnelin. Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus toimia vastaisi menettelyä, jota käytetään lentoliikenteen rajoittamiseksi niin ikään poikkeuksellisissa tilanteissa.

Lain 5 luvussa olisi myös säännös tehtävän rahoittamisesta valtionapuna. Avustuksen myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto valtion talousarvioon otettavan määrärahan rajoissa. Määrärahaan

sovellettaisiin tällöin valtionavustuslakia (688/2001). Tehtävien rahoittaminen virastojen budjettimomenteilta ei enää jatkossa olisi mahdollista, kun tehtävien hoitamista ei osoitettaisi laissa niiden vastattavaksi.

Ehdotettava laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026. Uudessa ITS-direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot saattavat direktiivin noudattamiseksi tarvittavat säädökset voimaan viimeistään 21.12.2025. Direktiivi tulee sovellettavaksi portaittain sen liitteessä III mainittuina päivämäärinä. Niistä aikaisimmat ovat 31.12.2025. Kansallisen lain voimaantuloajaksi ehdotetaan kuitenkin vuoden ensimmäistä päivää rahoitusjärjestelyn muuttumisen takia, mikä on tarkoituksenmukaisinta hoitaa vuoden 2026 valtion talousarvioehdotuksessa. Lisäksi ehdotettavan lain mukaiset järjestelyt edellyttävät muun muassa virastojen ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisten sopimusten muuttamista tai irtisanomista sekä tietojärjestelmien hallintaan liittyvien järjestelyjen tekemistä. Tällaiset järjestelyt ovat tarkoituksenmukaisinta ajoittaa tilikauden alkuun.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutuksista

Esityksellä on sekä välittömiä että välillisiä vaikutuksia. Niitä pyritään mahdollisuuksien mukaan arvioimaan tässä jaksossa. Välittömillä eli suorilla vaikutuksilla tarkoitetaan sellaisia vaikutuksia, jotka ovat suoraan seurausta tehtävistä ehdotuksista. Välillisillä eli epäsuorilla vaikutuksilla tarkoitetaan sellaisia vaikutuksia, jotka syntyvät muista tekijöistä riippuvien vaikutusketjujen kautta.

EU-sääntelyyn perustuva kansalliseen yhteyspisteeseen liittyvä sääntely muodostaa pohjan tiedonvaihdon kehittämiseksi, mutta vasta kansallisen liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämisellä voidaan saada suurempia hyötyjä. Kansallinen yhteyspiste on palvelutasoltaan metadatakatalogi, josta tiedon käyttäjät voivat saada tietoa siitä, mistä varsinaiset datat ovat saatavissa. Käyttäjän oman aktiivisuuden varassa on hakea tarvitsemaansa dataa ja muodostaa siitä hyödynnettävää tietoa. Liikennejärjestelmän perustietopalvelussa puolestaan muodostetaan koostetun tiedon palveluota. Tällöin palvelusta saa suoraan tietoa, jota on pyritty kokoamaan valmiiksi tarkoituksenmukaisella tavalla.

Esityksen merkittävimmät välittömät vaikutukset kohdistuvat viranomaisten toimintaan ja yrityksistä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:hyn. Kuntiin kohdistuvat vaikutukset ovat pääosin peräisin EU-sääntelystä. Tällöin vaikutusten syntyminen on vain vähäisiltä osin seurausta kansallisesti valituista sääntelykeinoista. Lisäksi esityksellä on voi olla varsin huomattaviakin vaikutuksia liikennejärjestelmäkehitykseen, koska sen avulla kehitetään rakenteita liikennejärjestelmän tietopohjaisen kehittämisen tueksi.

Esityksellä on lisäksi vähintään epäsuoria, mutta potentiaalisesti merkittäviäkin vaikutuksia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen sekä mahdollisuuteen muodostaa multimodaalisia matkaketjuja. Lisäksi sillä edistetään automaatioon perustuvien liikenteen uusien teknologisten ratkaisujen käyttöönottoa sekä digitaalisten liikkumispalvelujen ja siihen liittyvän markkinan kehittymistä. Jos näitä hyötyjä onnistutaan toteuttamaan, voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittymiseen kohti turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää liikennettä.

Esitetyllä tietosääntelyn kokonaisuudella on myös vaikutuksia sääntelyn selkeyteen ja siten viranomaisten ja kuntien mahdollisuuksiin kehittää toimintaansa. Merkittävimmät vaikutukset arvioidaan olevan valtio-osapuolen toimijoiden roolien kirkastamisella ja kansallisten yhteyspisteen ylläpitäjän tehtävän osoittamisella suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n

tehtäväksi. Yhdessä ehdotetut tehtävät tukevat toisiaan ja niillä vaikutetaan erityisesti eri toimijoiden mahdollisuuksiin kehittää ja hyödyntää liikennetiedonhallinnan prosessia kustannustehokkaasti.

Etenkin välillisten, mutta myös välittömien vaikutusten määrälliseen arviointiin liittyy epävarmuuksia. Vaikutustenarvioinnin epävarmuudet liittyvät jo itsessään verrattain monimutkaiseen toimintaympäristöön, ja tiedon hyödyntämisen osuutta on vaikea tarkkarajaisesti osoittaa. Liikennejärjestelmä on teknologinen kokonaisuus, jonka lisäksi siihen liittyy myös sosiaalinen ja yhteiskunnallinen ulottuvuus, eli ihmiset järjestelmän käyttäjinä sekä yhteiskunta järjestelmän mahdollistajana ja hallinnoijana. Sen kehitys voi olla vaikeasti ennakoitavaa ja epälineaarista, ja järjestelmässä aiemmin tehdyt valinnat ja kehityskulut vaikuttavat järjestelmän nykytilaan ja tulevaisuuteen. Se myös kehittyy kaksisuuntaisessa vuorovaikutuksessa muiden järjestelmien, kuten maankäytön kanssa¹.

Esityksen vaikutusarvioinnissa ei ole kaikilta osin arvioitu tiedon hyödyntämisen laskennallisia euromääräisiä summia, sillä siihen liittyvää luotettavaa tietoa ei ole ollut saatavilla. ITS-direktiivin uudistamisen yhteydessä Euroopan unionin komission laatima vaikutustenarviointi on ottanut tarkastelun pohjaksi merkittävästi suurempia liikennemääriä, eikä sen soveltaminen Suomen verrattain vähäiseen liikenteeseen ole arvioitu tarkoituksenmukaiseksi. Merkittävimmät taloudelliset hyödyt syntyisivät kuitenkin todennäköisesti tienpitoon liittyvistä tehtävistä, mikäli väyläinfrastruktuurin omaisuudenhallinnassa voidaan hyödyntää tiedonhallintaa kustannushyötyjen aikaansaamiseksi. Toinen merkittävä taloudellinen hyöty liittyy liikenneturvallisuusvaikutuksiin, sillä onnettomuuksien laskennalliset yksikkökustannukset ovat itsessään merkittävät.

Ehdotettujen muutosten toteuttamatta jättäminen tai vain välttämättömien EU-säädösten toimeenpanon toteuttaminen jättäisi kansallisen liikenteen tietosäätelyn peruseriaatteiltaan nykytilaa vastaavaksi. Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tarjoamat koostetun tiedon mahdollisuudet jäisivät ainakin osittain toteutumatta. Monet toimijat kokevat omat sekä muiden roolit ja vastuut epäselviksi, mikä ei ole kannustanut toimijoiden omien prosessien kehitysohjon. Monet tiedon hyödyntämisen mahdollisuudet jäisivät silloin hyödyntämättä.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Väylävirasto ja sen ohjauksessa olevat alueelliset tienpitäjät

Ehdotusten mukaan Väyläviraston rooli liikennejärjestelmän digitaalisten tietopalvelujen osalta keskittyisi valtion väyläinfrastruktuuria koskevan tiedon tuottamiseen, ja se luopuisi kansallisen yhteyspisteen ylläpito- ja tilaajavastuista. Samalla nykyiset tiedonhallintaan ja julkisen palvelutehtävän sopimuspohjaiseen siirtämiseen liittyvät epäselvyydet viraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n roolituksissa poistuisivat.

Väylävirastolle on nykytilassa tie- ja katuverkon kansallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa annettu tehtäväksi ylläpitää kansallista tie- ja katuverkon tietojärjestelmää eli Digiroadia, johon on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon keskilinjageometria sekä tärkeimmät ominaisuustiedot. Nykytilassa Digiroad täyttää RTTI-asetuksen vaatimuksen kansallisen

¹ Lehtonen, E., Helminen, V., Mesimäki, J., Tuominen, A. ja Wallius, E. Liikenteen uusien teknologioiden ja palveluiden vaikutusmekanismit. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisuja 2024:36.

yhteyspisteen vaatimuksista staattisten tietojen osalta. Nyt ehdotetulla lailla kumottaisiin laki tie- ja katuverkon kansallisesta tietojärjestelmästä sekä sen nojalla annettu asetus järjestelmään tallennettavista ominaisuustiedoista. Lain kumoamisen myötä Väylävirastolta poistuisi Digiroad-ylläpitotehtävät, jotka osoitettaisiin tällä esityksellä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

Väylävirasto vastaa tienpitäjänä hallinnoimansa maantieverkon liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun järjestämisestä. Väylävirasto on hankkinut liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, ja tähän sopimukseen on sisällytetty myös Digitraffic ja liikenteen tilannekuvaa loppukäyttäjille tarjoavien liikennetilannepalveluiden hankinta. Esitettävällä lailla Digitraffic ja loppukäyttäjille tarkoitettujen liikennetilannepalveluiden verkko- ja mobiiliversiot osoitettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäviksi.

Liikenteen palveluista annetun lain 154 b §:ssä osoitetaan Väylävirastolle jakeluinfra-asetuksen mukaista lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen tietopalvelun kansallisen yhteyspisteen ylläpitäjän tehtävää. Tällä esityksellä jakeluinfra-asetuksen edellyttämän kansallisen yhteyspisteen tehtävät osoitettaisiin jatkossa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Väylävirastolla ei jatkossa olisi jakeluinfra-asetuksen edellyttämään tiedonvaihtoon liittyviä velvoitteita.

Tieviranomaisen ja tienpitäjän ominaisuudessa Väylävirasto sekä sen ohjauksessa toimivat alueelliset tienpitäjät (elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, aluehallintouudistuksen jälkeen elinvoimakeskukset) ovat toimijoita, joihin kohdistuisi ITS-direktiivin velvollisuus huolehtia siitä, että jos taustalla olevat data ovat olemassa, ITS-direktiivin liitteessä III tarkoitetut datatypit digitalisoidaan samaisessa ITS-direktiivin liitteessä III säädetyssä aikataulussa ja maantieteellisessä kattavuudessa. Lisäksi niihin kohdistuu digitaalisessa muodossa oleva RTTI-asetuksen velvoite asettaa digitaalisessa muodossa oleva infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data ja verkon tilaa koskeva data saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, siltä osin kuin kyse on niiden hallinnoitavana olevasta infrastruktuurista tai niille laissa osoitettujen tehtävien hoitamisesta.

Valmistelun aikana on arvioitu, että ehdotetun sääntelyn edellyttämät tiedot ovat valtion tieverkolta jo olemassa joitakin yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta. Myös tietojen toimittamiseen tarvittavat ohjelmointirajapinnat ovat Väyläviraston osalta käytännössä jo olemassa, sillä jo nykytilanteessa Digiroad saa valtion maantieverkkoa koskevat tiedot Väyläviraston muista järjestelmistä. Väylävirastolle tulee uusia velvollisuuksia liittyen ITS-direktiivin täytäntöönpanoasetuksissa tarkoitettujen tietojen asettamiseen datan käyttäjien käytettäväksi. Esityksen mukaan Väyläviraston on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta tämän mahdollistamiseksi sekä toimitettava rajapintaa koskevat tiedot kansalliselle yhteyspisteelle. Rajapinnan käyttöönotto ja ylläpito tulevat aiheuttamaan Väylävirastolle kertaluonteisia ja jatkuvia kustannuksia. Tiedon saataville asettamista koskevien velvoitteiden vaikutukset arvioidaan kuitenkin vähäisiksi.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintävirastolle on liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä annettu tehtäväksi vastata tietopalvelusta (käytännössä kansallinen yhteyspiste) liikkumispalveluita koskevien olennaisten tietojen osalta. Esityksessä ehdotetaan 154 §:n ja sen nojalla annetun olennaisten tietojen asetuksen kumoamista. Virasto on toteuttanut tehtävänsä hankkimalla FINAP-palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä laissa olevan valtuutuksen nojalla. FINAP on nykytilassa MMTIS-asetuksen mukainen kansallinen yhteyspiste, ja sen

ylläpitotehtävät osoitettaisiin tällä esityksellä suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi.

Liikenne- ja viestintävirasto on tilannut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä myös liikennepalvelulain 154 a § mukaista rautatieasemien esteettömyystietopalvelua. Esityksellä esteettömyystietopalvelu osoitettaisiin suoraan yhtiön ylläpidettäväksi osana kansallista yhteispistettä.

Koska nykytilassa Liikenne- ja viestintävirastolla on myös säädösten valvontaviranomaisen tehtävät, palvelun tilaajan tehtävät ovat johtaneet periaatteellisesti haastavaan kaksoisrooliin. Osoittamalla viraston nyt liikenteen palvelusta annetun lain nojalla tilaamat tehtävät suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle selkeytetään Liikenne- ja viestintäviraston roolia valvovana viranomaisena. Tilaajaroolin poistumisen myötä virastolta poistuvat tilaajasopimuksen ylläpitämiseen ja kehittämiseen liittyvät tehtävät.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle ehdotetut uudet tehtävät esitetään rahoitettaviksi valtionapuna. Valtionapuinstrumentti olisi uusi, ja ehdotuksen mukaan valtionapuviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Virasto toimii jo nykyisin valtionapuviranomaisena, ja ehdotuksen on arvioitu soveltuvan hyvin sen nykyisiin tehtäviin.

Liikenne- ja viestintävirastolta olisi ehdotuksen mukaan siis poistumassa tilaajatehtävä, mutta sen tilalle olisi tulossa uusi valtionaputehtävä. Valtionapuna myönnettävässä rahoituksessa kyse olisi hallinnonalan sisäisestä siirrosta, jossa virastojen tilaajatehtävien hoitamiseen käytetyt varat siirtyisivät jaettavaksi valtionapuna.

Virastolla säilyisi ehdotuksen mukaan liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskevien kansallisten säädösten ja EU:n suoraan sovellettavien asetusten valvontatehtävä, jonka sisältö laajenee, kun vaatimusten piiriin tulevien toimijoiden ja palveluiden määrä kasvaa säädöksissä vahvistettujen siirtymäaikojen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirastolle ei esitetä tehtävän hoitamiseksi uusia resursseja, vaan laajentuvat vastuut esitetään otettaviksi haltuun dynaamisin tehtäväjärjestelyin, toiminnan vaikuttavuutta painottaen.

Vaikutukset muiden viranomaisten toimintaan

Esityksen mukaisesti Maanmittauslaitos toimittaisi tietopalveluun hallussaan olevat, paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa (421/2009) tarkoitetut liikenneverkkoja koskevat tiedot ohjelmointirajapinnan kautta. Säännös korvaisi esityksellä kumottavan tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain sisällöltään vastaavan kirjauksen, jonka mukaan Maanmittauslaitos on toimittanut liikenneväylien sijainti- ja ominaisuustietoja Digiroad -järjestelmään. Jatkossa Maanmittauslaitos toimittaisi tietoja siis Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n ylläpitämään liikennejärjestelmän perustietopalveluun. Väylävirasto saa omia tehtäviään varten tarvitsemansa tiedot Maanmittauslaitoksen kanssa jatkossakin tehtävän sopimuksen nojalla liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 101 a §:n nojalla.

Vaikutukset muihin kuin edellä mainittuihin viranomaistahoihin ovat välillisiä ja liittyvät tiedon hyödyntämiseen. Esimerkiksi pelastuslaitokset ovat todenneet kunnossapitoon liittyvän tiedon puuttumisen välittämisen ongelmana muun muassa kaivuutöiden ja muun kadunpidon tilannekuvan osalta. Myös Hätäkeskuslaitos on pitänyt parempaa kunnossapitoon liittyvää tiedonhallintaa heidän toimintaansa palvelevana seikkana. Molemmat tahot ovat toivoneet asian

ohjausta lainsäädännön avulla ja vastuiden selkeyttämistä. Myös joukkoliikenteen edustajat ovat todenneet, että yleisesti ottaen tieto kulkee kirjavasti ja osin heikosti, ja että parempi tiedon hallinta ratkaisisi monta käytännön ongelmaa liikennöinnissä ja matkaketjujen sujuvuudessa.²

Kuntiin kohdistuvat vaikutukset

Tietojen toimittamisvelvollisuuden osalta kunnilla on erilaisia rooleja. Yhtäältä velvollisuudet voivat perustua niiden rooliin kunnan tie- ja katuverkon pitäjänä, toisaalta tietojen toimittamisvelvollisuus voi perustua niiden roolin tieliikenteen toimivaltaisina viranomaisina, jotka järjestävät julkista liikennettä alueellaan. Nykytilassa kuntiin kohdistuu jo tietojen toimittamiseen liittyviä velvoitteita sekä EU-säntelystä että kansallisesta sääntelystä.

Vuodesta 2010 saakka voimassa ollut ITS-direktiivi ja sen nojalla myöhemmin annetut delegoidut asetukset ovat velvoittaneet myös kuntia toimittamaan osaltaan tietoja kansalliseen yhteyspisteeseen, mikäli asetuksissa erikseen määriteltyt tiedot ovat olleet olemassa digitaalisesti koneluettavassa muodossa. Uudistunut ITS-direktiivi laajentaa tätä velvoitetta siten, että asettaa TEN-T asetuksessa määriteltyille kaupunkisolmukohdille velvollisuuden digitoida direktiivin liitteessä III määriteltyt tietyt RTTI- ja MMTIS-asetuksen tiedot, mikäli taustalla oleva tieto on olemassa. Suomessa on seitsemän TEN-T-asetuksen mukaista kaupunkisolmukohtaa: Helsinki, Jyväskylä, Kuopio, Lahti, Oulu, Tampere ja Turku. Pääkaupunkiseudulla Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten on arvioitu muodostavan yhden selkeän liikenteellisen kokonaisuuden. Tämän vuoksi ITS-direktiivin kaupunkisolmukohtia koskevia velvoitteita ehdotetaan laajennettavan kansallisesti myös Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkeihin. Näitä 10 kaupunkia kutsuttaisiin uudessa laissa ”liikenteellisesti merkittäväksi kunnaksi”, joka olisi uusi termi. Ehdotuksessa otettaisiin käyttöön ITS-direktiivin mahdollistama kansallinen liikkumavara, jossa joitakin tietoja koskevan maantieteellisen kattavuuden soveltaminen rajattaisiin katuihin, joilla kulkee vuorokaudessa keskimäärin vähintään 7000 ajoneuvoa. Velvollisuus kohdistuisi ITS-direktiivin III liitteessä esitettyihin datatyyppeihin. Velvollisuus laajenisi maantieteellisesti direktiivin III liitteen mukaisesti eri datatyyppien osalta erilaisella aikataululla. Lisäksi ehdotetussa laissa liikenteen digitaalisista tietopalveluista toimijoille, joille käytännössä kertyy ITS-direktiivissä ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitettua dataa Suomessa, osoitettaisiin velvollisuus pyrkiä huolehtimaan datan saatavuudesta. Tältä osin kyse ei kuitenkaan olisi absoluuttisesta velvollisuudesta, vaan tavoittilan asettamisesta.

ITS-kehikon delegoidut asetukset sisältävät velvoitteita asettaa digitaalisessa muodossa oleva data saataville kansallisen yhteyspisteen kautta. Nykytilassa kuntien katuverkkojen tietojen saatavuudessa on puutteita. Valmistelun aikana on kuitenkin arvioitu, että koska infrastruktuurin suunnittelua ja rakentamista on tehty jo pitkään lähes täysin tietokoneilla, kyseessä olevat infrastruktuuria koskevat tiedot ovat hyvin usein digitaalisesti koneluettavassa muodossa. ITS-direktiivin nojalla annetut asetukset eivät tarkemmin säädä siitä, millaista muotoa digitaalisuudelta edellytetään, vaan kyse on mistä tahansa digitaalisesta muodosta. Asetusten velvollisuudet eivät myöskään ole riippuvaisia siitä, mihin tarkoitukseen tieto on alun perin kerätty. Valmistelun aikana on arvioitu, että käytännössä haasteena on pikemminkin tietojen välittäminen tietojärjestelmästä toiseen, kuin varsinainen tiedon digitointi tai keräys. Kyse on siis tietojen ja niihin liittyvistä toimintamallien yhteentoimivuushaasteista. Tätä tunnistettua haastetta varten ehdotetaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle

² Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) toimivuusarviointi. Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:43

koordinoitavaksi liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämistä varten, jonka arvioidaan edistävän kuntasektorin kehittymisen edellytyksiä. Esitetyllä tietosääntelyn kokonaisuudella on arvion mukaan myönteisiä vaikutuksia kuntien tiedon hyödyntämiseen.

Kansallisesti EU-sääntelyä täydennettäisiin toimijoiden velvollisuudella ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta. Käytännössä sekä EU-tasolla että kansallisesti on jo pidempään lähdetty siitä, että ohjelmointirajapinta on käytännössä se tekninen ratkaisu, jonka avulla koneluettavassa muodossa olevaa tietoa voidaan siirtää. Ehdotuksella kuitenkin myös laajennettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n velvollisuutta tuottaa työkalua, jonka avulla ITS-direktiivin nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitettuja tietoja voidaan toimittaa kansalliseen yhteyspisteeseen vaihtoehtoisella tavalla liikkumispalveluita koskevista MMTIS-tiedosta myös RTTI- ja SRTI-tietoihin. Tämä saattaa helpottaa etenkin pienempien kuntien osalta tietojen toimittamista. Fintrafficilla on lisäksi esityksen mukaan velvollisuus antaa ohjausta ja neuvontaa tietojen toimittamiseksi. Lisäksi sen tehtävänä on koordinoita digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitettua yhteistyöverkon toimintaa. Esityksen voidaan arvioida vastaavan kuntasektorin toimijoiden esittämiin nykytilan haasteisiin liittyen tiedon hallinnan ohjeistuksiin, rooleihin sekä vastuisiin.

MMTIS-asetuksen tietojen osalta ehdotetut muutokset merkitsevät liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n kumoamista ja sääntelyn siirtämistä uuteen lakiin. Jatkossa kansallisessa sääntelyssä viitattaisiin MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin datan haltijoihin ja niin ikään asetuksessa tarkoitettuihin tietoihin. Datan haltijoilla, joihin voi sisältyä myös kuntia tai kuntayhtymiä, etenkin liityntäpysäköintiin liittyvien tietojen osalta. Lisäksi osa kunnista toimii joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina, joihin MMTIS-asetuksen datan haltijaan liittyvät vaatimukset kohdistuisivat.

Ehdotuksen mukaan julkisen sektorin toimijoiden datojen olisi oltava saatavilla uudelleenkäyttöä varten maksutta. Datojen saatavuudella pyritään edistämään erilaisia yhteiskunnallisen kehityksen kannalta toivottavia suuntauksia. Kuntien osalta kysymys on muun muassa joukkoliikenteen käytön edistämisestä ja erilaisten käyttäjäryhmien palveluiden saatavuudesta esimerkiksi esteettömyystiedon kehittämisen kautta. Tämän johdosta on pidettävä perusteltuna, että julkisin varoin tuotetut tiedot ovat saatavilla maksutta.

Esitykseen sisältyvät ehdotukset tarkoittaisivat joka tapauksessa sitä, että kuntien tarvitsisi asettaa tietonsa saataville ainoastaan kansallisen yhteyspisteen kautta. Mahdolliset päällekkäiset tietojen toimittamisen velvollisuudet poistettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n ja olennaisten tietojen asetuksen kumoamisen sekä tieliikennelain 71 §:n muuttamisen myötä.

4.2.3 Yritysvaikutukset

4.2.3.1 Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö, jolle on sen perustamisesta lähtien tarkoitettu merkittävä rooli liikenteeseen liittyvän tiedonvaihdon solmupisteenä. Ehdotukset vahvistaisivat yhtiön roolia ja mahdollistaisivat tietopalveluiden nykyistä kokonaisvaltaisemman kehittämisen.

Kansallinen yhteyspiste

Nykytilanteessa EU-sääntelyn edellyttämiä kansallisia yhteyspisteitä on kolme, joista jokainen palvelee eri tietoja. Kolmen yhteyspisteen nykytila on peräisin siitä, että EU-sääntelyn edellyttämiksi yhteyspisteeksi on aiemmin ilmoitettu jo entuudestaan olemassa oleva

kansallinen järjestelmä. Näin on välttytty merkittäviltä kehityskustannuksilta, mutta toisaalta menettely on yhdessä muun sääntelyn kehityksen myötä johtanut jokseenkin vaikeasti hahmotettavaan kokonaistilanteeseen, eikä kaikilla toimijoilla ole ollut aina selvää kaikista velvollisuuksistaan. Liikennejärjestelmää koskevan tiedon sääntelyyn ja käytännön toimintamallien kehitykseen on siis tunnistettu tarve.

Kolmesta EU-sääntelyn edellyttämästä kansallisesta yhteyspisteestä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää tällä hetkellä kahta, Digitrafficiä ja FINAPia. Digitrafficiä on tuotettu sisällyttämällä se Väyläviraston ja yhtiön väliseen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tilaamista koskevaan sopimukseen ja rahoitettu perusväylänpidon budjettimomentilta. Liikenne- ja viestintävirasto hankkii Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä FINAP-palvelua liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n nojalla. Kolmas kansallinen yhteyspiste on Digiroad, jota ylläpitää Väylävirasto ja jonka säädösperusta on laissa tie- ja katuverkon kansallisesta tietojärjestelmästä.

Nyt esitettävällä lailla säädettäisiin selkeästi yhdestä kansallisesta yhteyspisteestä, jonka järjestäminen ja ylläpito osoitettaisiin suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Kansallinen yhteyspiste palvelisi niin RTTI-, MMTIS-, SRTI- kuin jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettuja tietoja. Kansallinen yhteyspiste palvelisi myös rautatieasemien esteettömyystietopalvelua Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy myös vastaisi tietojen toimittamisesta Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi toteutettava EU-sääntelyn edellyttämä kansalliseen yhteyspisteeseen liittyvä hakupalvelu, joka tekee hakuja kansalliseen yhteyspisteeseen toimitetusta metadatasta. Esityksessä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettaisiin lisäksi velvollisuus tarjota työkaluja ohjelmointirajapinnan kautta tietojen toimittamisen vaihtoehdoksi sekä tehtävä antaa tarvittavaa ohjeistusta ja neuvontaa tietojen toimittamisesta. Nämä tehtävät olisivat kansallista sääntelyä. Jo nykyisellään yhtiöllä on ollut MMTIS-asetuksen osalta velvollisuus tuottaa reitti- ja aikataulueditoria eli RAE-työkalua tietojen vaihtoehtoiselle toimittamiselle. Digiroadin osalta tietojen päivittäminen on jo nyt mahdollista sekä erillisen käyttöliittymän että rajapintojen avulla. Merkittävimmät kehityskohteet liittyvät tieliikenneverkon tilaa ja käyttöä koskevien tietojen toimittamiseen. Jo olemassa olevia työkaluja laajentamalla voidaan pääosin kattaa myös näiden tietojen tuotantoon liittyvät työkalutarpeet.

Liikennejärjestelmän perustietopalvelu

Esitetyllä lailla osoitettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi myös liikenteen perustietopalvelun tarjoaminen, jossa yhdistetään liikenneinfrastruktuurin ominaisuuksiin liittyvää dataa (tiedata), liikenteeseen liittyvää tosiaikaista dataa ja historiadataa (liikennedata), multimodaalisten matkaketjujen tarjoamiseen tarvittavaa dataa (matkadata) ja liikenteen turvallisuuteen liittyvää olennaista dataa. Esityksen mukaisesti yhtiön olisi huolehdittava siitä, että liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tarjottavat tiedot ovat laadultaan, rakenteeltaan ja muodoltaan sellaisia, että ne mahdollistavat loppukäyttäjän kannalta lisäarvoa tuottavan palvelun tarjoamisen. Lisäksi yhtiö muodostaisi tiedoista mahdollisimman kattavia koontipalveluja/-kantoja mm. tieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä olosuhteita koskevista tiedoista ja liikkumispalveluihin ja infrastruktuuriin liittyvistä esteettömyystiedoista. Koontipalveluiden tietoja luovutettaisiin tietojärjestelmästä ohjelmointirajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti vapaasti käytettäväksi.

Liikennejärjestelmän perustietopalveluun liittyvät tehtävät ovat lähes kokonaan kansallista sääntelyä. Koontipalveluihin kuuluisi kuitenkin esimerkiksi liityntäpisteiden sijainnista ja

esteettömyydestä saatavan tiedon kehittäminen EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla. Lisäksi yhtiölle asetettaisiin velvollisuus tuottaa osana tiedotuspalvelua liikenneturvallisuuteen liittyvien vähimmäisliikennetietojen tiedotuspalvelua. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön uudessa ITS-direktiivissä jäsenvaltiolle asetettu velvollisuus ottaa käyttöön SRTI-asetuksen mukainen liikenneturvallisuuteen liittyvät vähimmäisliikennetiedot tarjoava palvelu. SRTI-asetuksen mukainen vähimmäistietopalvelu kattaisi TEN-T-asetuksen mukaisen maanteiden ydinverkon ja kattavan verkon Suomessa ja olisi luonteeltaan kokoavaa tietopalvelua.

Kansallisesti säädettäisiin myös Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n velvollisuudesta tuottaa liikennejärjestelmän kokonaistilannekuvaa, joka yhdistäisi kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien palveluistaan yllä pitämät tilannekuvat.

Muita kuin ehdotuksien mukaisia palveluita tarjotessaan yhtiöllä olisi oikeus koostaa ja yhdistellä liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietoja maksullisten lisäarvopalvelujen tarjoamiseksi. Tällaisia palveluita voisivat olla esimerkiksi erilaiset tilasto- ja ennustepalvelut sekä analytiikkapalvelut. Lähtökohta on, että kaikilla toimijoilla on mahdollisuus saada käyttöönsä samat pohjatiedot, jonka päälle ne voivat rakentaa tietoliiketoimintaa. Esityksen markkinoihin kohdistuvan vaikutuksen voidaan siten olla pikemminkin positiivinen kuin negatiivinen.

Yhteistyö ja neuvonta

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi osoitettaisiin myös liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitetun yhteistyöverkoston toiminnan koordinointi. Sidosryhmät ovat esittäneet toiveita selkeämmästä säädöspohjasta sekä paremmin koordinoitua ja ohjatusta kokonaisuudesta. Tulevaisuudessa tavoitteena tulisi olla, että nämä perustiedot olisivat saatavilla koko maantieverkolta ja kaikkien kuntien koko katuverkolta. Liikennesektorilla nykytilassa on useita toimijoita, joilla on tiedolla johtamisen, tietojen hallintaan tai välittämiseen liittyviä haasteita joko yksittäisissä hankkeissa, organisaation sisällä tai organisaatioiden välillä. Nykytilan haasteita ja tiedolla johtamisen hyötyjä liikennesektorilla on avattu tarkemmin kohdassa 4.2.5 ”Vaikutukset liikennejärjestelmään”.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle esitettävien tehtävien arvioidaan vastaavan alan toimijoiden esittämiin nykytilan haasteisiin ja selkeyttävän nykyistä tiedon hallintaan liittyvää tilannetta. Yhtiölle osoitettulla tehtävillä pyritään myös helpottamaan muun toimijakentän sopeutumista paitsi EU-säännöksistä peräisin tuleviin velvoitteisiin, myös luomaan edellytyksiä toimijoiden omalle tiedon hyödyntämiselle. Ehdotetut tehtävät tukevat toisiaan ja niillä pyritään minimoimaan muun muassa kuntasektorille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa. On kuitenkin huomattava, että esimerkiksi yhteistyön tuloksellisuus ei ole kiinni pelkästään Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toiminnasta, vaan se edellyttää aktiivisuutta myös muilta toimijoilta.

4.2.3.2 Vaikutukset muiden yritysten toimintaan

Ehdotetun lain tiedon toimittamiseen liittyvät yritysvaikutukset ovat lähtökohtaisesti peräisin MMTIS-, RTTI- ja jakeluinfra-asetusten asettamista velvoitteista. Jakeluinfra-asetus velvoittaa vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjiä huolehtimaan lataus- ja tankkauspisteitä koskevien datojen saatavuudesta. Myös RTTI-asetus velvoittaa lataus- ja tankkausalan sidosryhmiä, mutta jakeluinfra-asetuksen sääntely kattaa tältä osin myös RTTI-asetuksen velvoitteen. RTTI-asetus koskettaa lisäksi palveluntarjoajia, ajoneuvojen tuottaman datan haltijoita sekä tietuallialan toimijoita. Suomessa ei tällä hetkellä ole tietuallialan toimijoita. Ajoneuvojen tuottaman datan haltijat ja palveluntarjoajat voivat olla

yksityisiä tai julkisia toimijoita. MMTIS-asetus velvoittaa datan haltijoita, eli muun muassa liikenteenharjoittajia, kysyntäohjattujen liikennepalveluiden tarjoajia sekä infran haltijoita asettamaan saataville asetuksessa tarkemmin määriteltyjä tietoja.

Ehdotetussa laissa ITS-direktiivin nojalla annettuja delegoituja asetuksia täydennettäisiin siten, että toimijoiden edellytettäisiin ottavan käyttöön ohjelmointirajapinnan, jonka avulla asetuksissa tarkoitetut datat voidaan asettaa saataville. Vaatimus ohjelmointirajapinnasta sisältyy suoraan jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaan, ja lisäksi sitä on jo kansallisesti edellytetty multimodaalin matkatiedon osalta. Käytännössä ohjelmointirajapinta on se tekninen ratkaisu, jonka avulla koneluettavassa muodossa olevaa dataa voidaan siirtää. Lisäksi etenkin pienempien toimijoiden mahdollisuutta hoitaa asetuksista tulevat velvoitteensa voi auttaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettava velvollisuus tuottaa vaihtoehtoista työkalua, jonka avulla tiedot voidaan toimittaa kansalliselle yhteyspisteelle. Tämän työkalun tuottaminen koskisi jatkossa myös muita kuin MMTIS-tietoja.

Ehdotuksien arvioidaan kohtelevan erikokoisia yrityksiä samalla tavoin. Ehdotuksilla pyritään selkeyttämään liikenteen tiedonhallintaa ja yhtenäistämään sitä koskevaa markkinaa. Yhtenäisillä markkinoilla ja yhtenäisin standardein pienien ja keskisuurien yritysten voidaan arvioida hyötyvän alhaisemmista toiminnan laajentamisen kynnyksistä ja ne voivat kilpailla suuryritysten kanssa tasavertaiselta pohjalta.

Kunnossapitolain jälkiarvioinnissa jotkin liikkumispalveluita tarjoavat yritykset kokivat kuntasektorin tiedonhallinnan kehittämisen oman toiminnan tehostamisen kannalta hyödylliseksi. Katuverkon suunnittelu ja kunnossapito kuuluvat kuntien toimivaltaan, ja on siten todennäköistä, että liikkumispalveluita tarjoavat yritykset hyötyvät hieman enemmän kuntien hallussa olevista tietolajeista, kuin valtion.

4.2.4 Taloudelliset vaikutukset

Valtiontalous

Esityksen taloudelliset vaikutukset liittyvät keskeisesti kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun ylläpitämisen kustannusten korvaaminen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

Esityksessä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavien kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun tehtävien vuosittainen pysyvä rahoitustarve olisi 5 100 000 euroa. Lisäksi tarvittaisiin 1 150 000 euron lisämääräraha kansallisen yhteyspisteen kehittämiseen uudistetun ITS-direktiivin vaatimusten mukaisesti sekä liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämiseksi. Lisämääräraha tarvitaan erityisesti ehdotuksista seuraavien tietojärjestelmien muutostarpeiden tekemiseksi. Lisämääräraha jakautuu vuosille 2026–2028 siten, että vuonna 2026 se olisi 920 000 euroa ja vuosina 2027–2028 115 000 euroa. Summiin on lisättävä arvonlisäveron osuus 1,535 miljoonaa euroa vuonna 2026. Vuosina 2027 ja 2028 arvonlisäveron osuus laskisi 1,330 miljoonaa euroon. Vuodesta 2029 eteenpäin lisämäärärahan tarve poistuu, jolloin kokonaisrahoitustarve arvonlisävero huomioiden on yhteensä 6,401 miljoonaa euroa. Arvonlisäveron osuus olisi tällöin 1,301 miljoonaa euroa.

Tehtävien rahoittaminen edellyttäisi valtion budjetista annettavaa avustusta, joka ohjataan Liikenne- ja viestintäviraston vastattavaksi. Määräraha ei olisi kokonaan uusi, vaan virastot käyttävät tällä hetkellä vastaavien tietopalveluiden ostoon Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic

Oy:ltä yhteensä 3 790 000 euroa. Rahoitus toteutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan sisäisinä momenttisiirtoina.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Vuoden 2026 talousarvioesityksessä kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun toteuttamiseen on varattu yhteensä 7,555 miljoonaa euroa momentille 31.20.51 (Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin).

On mahdollista, että osa tästä rahasta voitaisiin saada takaisin EU:n Verkkojen Eurooppa (CEF)-rahoitusvälineestä, jolla tuetaan tehokkaiden, kestävien ja tehokkaasti yhteenliitettyjen Euroopan laajuisten verkkojen kehittämistä liikenteen, energian ja digitaalisten palvelujen alalla.

Esitys vaikuttaa Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston toimintaan. Niille tulee joitakin uusia tehtäviä, mutta toisaalta tehtäviä myös poistuu. Kaikkineen esitys selkeyttää molempien rooleja liikennettä koskevan tiedon hallinnan kokonaisuudessa. Esityksen vaikutukset valtion viranomaisten osalta arvioidaan varsin vähäisiksi, eikä esitykseen sisälly uusia määrärahatarpeita virastoille.

Kuntatalous

Esityksen kuntiin kohdistuvien kustannuksien osalta ei ole pystytty tekemään luotettavia arvioita, sillä kuntien toimintamallit ja valmiudet tiedon keräämisen ja hyödyntämisen osalta vaihtelevat merkittävästi. Kuntien omat katurekisterit ja liikennettä koskevat tietojärjestelmät ovat arvion mukaan sinänsä kuitenkin melko yleisiä, eikä tarvetta kokonaan uusien järjestelmien käyttöönotolle pidetä todennäköisenä. Kustannuksia sen sijaan voi syntyä kertaluonteisista kehitystehtävistä, kuten rajapintojen käyttöönotosta ja kunnan sisäisten tiedon tuotannon prosessien selkeyttämisestä. Arvion mukaan kuntien tiedon tuottamiseen liittyvät valmiudet vaihtelevat, jonka vuoksi niiden kehittämisen kustannuksia on vaikea arvioida tarkemmin. On kuitenkin huomattava, että kuntiin kohdistuvat velvollisuudet ovat lähes täysin seurausta EU-sääntelystä. Esityksellä pyritään myös selkeyttämään sääntelyä tavoitteena se, että yksi tieto tarvitsisi toimittaa vain kertaalleen yhteen paikkaan. Esitys myös sisältää ehdotuksia, joiden avulla etenkin pienempiä kuntia pyritään auttamaan, jotta ne voivat täyttää suoraan EU-sääntelystä tulevat velvoitteensa.

Kuntiin kohdistuvat esityksen EU-minimisääntelyn ylittävät velvoitteet liittyvät liikenteellisesti merkittävien kuntien määrittelyyn sekä säännöksiin rajapintojen käyttöönotosta tietojen välityksessä. Julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetussa laissa edellytetään ensisijaisesti rajapintojen hyödyntämistä viranomaisten välisessä tietojen vaihdossa. Koska jo tiedonhallintalain tavoitteena on parantaa tietojen tehokasta luovuttamista ja käyttöä viranomaisten, muiden toimijoiden ja palvelujen välillä, tämän esityksen rajapintavaatimuksen kustannusvaikutuksen ei siten arvioida kohdistuvan vain nyt ehdotettuun lakiin vaan on osin seurausta jo olemassa olevan lainsäädännön tavoitteista. Rajapintojen käyttö tietojen vaihdossa edellyttää tietojen koneluettavuutta. Mikäli tietojen koneluettavuuden varmistaminen aiheuttaa kustannusvaikutuksia, ei niitäkään siten voisi kohdistaa täysimääräisesti tähän esitykseen. Myös ehdotukseen sisältyvät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n velvollisuudet tuottaa vaihtoehtoisia työkaluja tietojen toimittamiseen sekä toimijaverkoston yhteistyön koordinointiin tasoittavat etenkin pienempiin kuntiin kohdistuvia vaikutuksia.

Toisaalta tiedon hyödyntämisen arvioidaan tuovan myös taloudellisia hyötyjä, joskin näiden arviointiin liittyy epävarmuutta muun muassa siksi, että pelkästään tiedon hyödyntämisen

osuutta esimerkiksi infrastruktuurin kunnossapidossa saatavissa säästöissä tai onnettomuuksien vähenemissä on vaikea täsmällisesti osoittaa. Tutkimuksien mukaan esimerkiksi infra-alalla on kuitenkin merkittävää potentiaalia tuottavuuden lisäämiseksi. Tiedon hyödyntämistä infra-alalla on käsitelty laajemmin luvussa 4.2.5 ”Vaikutukset liikennejärjestelmään.

Muut taloudelliset vaikutukset

Esityksen ehdotuksilla edistetään tiedon hyödyntämistä liikennesektorilla ja välillisesti vaikuttaa myös liikenteen datatalouden liiketoimintavaikutuksiin. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n selvityksen³ mukaan Suomessa liikenteen datatalouden arvo oli 400 miljoonaa euroa vuonna 2022. Liikennedatan liiketoimintapotentiaali liittyy erityisesti kumipyörälogistiikkaan, kun taas maanteiden henkilöliikenteessä hyötyjen arvioidaan muodostuvan laajempien sosioekonomisten vaikutusten kautta. Tällaisia on esimerkiksi matka-ajan säästöt ja liikenteen haitallisten ulkoisvaikutusten pieneneminen. Selvityksen mukaan liiketoimintapotentiaalia on jonkin verran myös multimodaalisissa henkilöliikennepalveluissa, merilogistiikassa ja rautatielogistiikassa. Toisaalta liiketoiminnan haaste on älykkään liikenteenohjauksen ratkaisujen skaalattavuus. Kannattava liiketoiminta vaatii toimivien ja skaalattavien palvelukokonaisuuksien luomista.

4.2.5 Vaikutukset liikennejärjestelmään

Vaikutukset liikenteen turvallisuuteen, sujuvuuteen ja palveluihin

Liikenneturvallisuuteen liittyvien vähimmäisliikennetietojen voidaan arvioida parantavan liikenteen turvallisuutta, vaikka määrällisiä arvioita erityisesti siitä, mikä merkitys puhtaalla datan hyödyntämisellä on, ei olekaan mahdollista esittää. Liikenne kuitenkin digitalisoituu parhaillaan kovaa vauhtia, ja niin ajoneuvot kuin liikenneinfrastruktuurikin pystyvät kommunikoimaan toistensa kanssa. Suomessa talven sää- ja keliolosuhdetiedoilla on erityistä merkitystä riskien vähentämiselle. Pidemmällä tähtäimellä tarkka ja reaaliaikainen sää- ja kelitieto voi laajentaa myös automaattisten ajoneuvojen suunniteltua toimintaympäristöä (ODD), joka voi osaltaan myös vähentää onnettomuusriskejä. Ajantasaisen tie- ja katuverkon tilannekuvan myötä matka-aikojen ja kuljetusketjujen hallittavuus voivat parantua matkojen ja kuljetusten ennustettavuuden parantuessa. Häiriötilanteiden hallinnalla on erityistä merkitystä. Vaikutusten toteutuminen edellyttää aktiivista tiedon tarjontaa ja hyödyntämistä matka- ja kuljetusketjuissa ja solmupisteissä. Liikenteelliset vaikutukset riippuvat kuitenkin myös monista muista liikennejärjestelmätason ratkaisuista. Olosuhdetietoihin panostamisella voi olla positiivisia vaikutuksia erityisesti tie- ja katuverkon talvihoidon kustannuksiin, kun toimenpiteiden ajoittaminen tarkentuu ja kuormitustilanteita voidaan hallita paremmin. Määrällistä arviota turvallisuusvaikutuksista ei ole mahdollista tehdä, koska vaikutusketjua ei voida määrälliseen aineistoon pohjautuen kuvata. Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin liikennekyselyn mukaan kuljettajat kuitenkin arvostavat maksutonta informaatiota ajo-olosuhteista sekä liikennemääristä. Yhtiön tuottama tieto on usein pohjana myös muiden sovelluskehittäjien tuotteissa.

³ Fintraffic 2023. Impact Potential of the Traffic Data Ecosystem.
https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2023-08/Impact%20Potential%20of%20the%20Traffic%20Data%20Ecosystem%20-%20Report%20_FintrafficIntra.pdf

Tietojen saatavuuden parantumisella arvioidaan olevan myös edellytyksiä älykkään liikenteenohjauksen vaikuttavuuden lisäämiseksi. Jo nykyisin liikennedatata käytetään muun muassa liikennetiedotteissa, multimodaalisissa reittioppaissa, navigointipalveluissa ja logistiikkapalveluissa. Esimerkiksi joukkoliikenteen matkatietoihin tehtiin Digitransit-alustalla 2024 viimeisellä neljänneksellä noin 4,5 miljardia rajapintakyselyä ja kasvua edellisvuoteen oli lähes viidennes. Suomalaiset joukkoliikenteen reittioppaat hyödyntävät laajasti yhteistä tietopohjaa Digitransit-alustan kautta. Tärkeimpänä liikenteenohjauksessa käytettävän ja käytännön tekemisessä syntyvän tiedon jakelukanavana on Digitraffic-palvelu, jonka tarjoamiin liikennedatan rajapintoihin tehtiin 2024 viimeisellä vuosineljänneksellä 1,56 miljardia kyselyä. Lisäksi Fintraffic Mobiili -sovelluksen kautta on tarjolla reaaliaikaiset tiedot Suomen maanteiltä ja rautateiltä ja käyttäjät saavat ilmoituksia liikenteen häiriöistä ja varoituksista suoraan puhelimeensa. Sovelluksen kautta voi myös ilmoittaa havainnoista ja vaaran paikoista liikenteessä muille käyttäjille. Vuonna 2024 Fintraffic Mobiili voitti Suomen paras asiakasteko -palkinnon.

Älykkään liikenteenohjauksen taustalla on monipuolisen, reaaliaikaisen datan kerääminen ja yhdistäminen liikenteen tilannekuvan muodostamiseksi. Tämä edellyttää datan keräämistä useista eri lähteistä. Dataan perustuvien liikennepalveluiden säädösohjaus perustuu tällä esityksellä toimeenpantavaan ITS-direktiiviin. Toimiakseen älykäs liikennejärjestelmä vaatii digitalisaation laaja-alaista hyödyntämistä ja yhteistyötä eri sektoreilla.

Tietojen saatavuuden varmistaminen luo edellytykset kehittää uusien digitaalisten palveluiden käyttöönottoa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden sekä kestävä liikuttamisen edistämiseksi. Tiedon saatavuus voi edistää myös automaattisten ajoneuvojen ja kuljetuslaitteiden yleistymistä. Tietojen saatavuuden varmistaminen mahdollistaa eri liikennemuotojen välisen yhteistoiminnan sekä uusien, helppokäyttöisten matka- ja kuljetusketjujen kehittämisen. Tietojen saatavuuden paraneminen vauhdittaa myös uusien tekoälyn hyödyntämiseen perustuvien teknologisten ratkaisujen laajempaa käyttöönottoa ja hyödyntämistä liikenteessä sekä edistää uusien innovaatioiden syntyä. Uusi teknologia voi muuttaa suoraan liikuttamisen kysyntää. Tällöin teknologia vaikuttaa suoraan matkoihin: vähentämällä, luomalla uusia tai muuttamalla olemassa olevia liikuttamiskäytäntöjä.

Liikenteen palveluiden osalta nämä voivat tarkoittaa niiden palvelutason parantumista eli houkuttelevuuden lisääntymistä. Liikenteen palveluiden positiivinen palvelutasomuutos näyttäytyy kestävien kulkumuotojen matkavastuksen alentumisena ja edelleen kulkumuotojakauman muutoksena. Kestävien kulkumuotojen edistäminen voi lisätä myös terveyshyötyjä ja pienentää myös liikennesektorin päästöjä. Luotettava ja reaaliaikainen liikenteen palveluita koskeva tieto voi myös lisätä vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia käyttää esteetöntä julkista liikennettä, mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne, joka on sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaan ensisijainen liikuttamisen tuki toimintakyvyltään heikentyneen väestön liikuttamisen mahdollistamisessa.

Vaikutukset liikennejärjestelmän tietopohjaiseen kehitykseen

Ehdotetun lain tietosäätelyn kehittämiseen tähtäävistä tavoitteista merkittävimpana voidaan pitää pyrkimystä luoda uudenlaista pohjaa liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehitykselle. Toimintaympäristön kehitys kattaa paitsi osaamisen lisäämisen, myös uusien toimintamallien käyttöönoton, joka voi tarkoittaa yhtäältä rakenteellisia muutoksia mutta myös tekoälyn käytön hyödyntämisen kaltaisia toimia. Ehdotetun lain arvioidaan myötävaikuttavan liikenteen toimintaympäristön muotoutumiseen sekä liikenteen, liikuttamisen ja koko liikennejärjestelmän tietopohjaiseen hallintaan.

Nykyajan liikennejärjestelmät ovat monimutkaisia järjestelmiä, jotka kehittyvät vuorovaikutuksessa muun muassa teknisten, taloudellisten ja sosiaalisten ulottuvuuksien kanssa. Vaikutusketjujen muodostaminen on haastavaa, mutta tietoa hyödyntävät uudet teknologiat ja toimintatavat voivat tarjota uudenlaisia, entistä tehokkaampia välineitä liikennejärjestelmän hallintaan. Tämän mahdollistaminen kuitenkin edellyttää, että liikenteen tietopohja on paitsi käytettävissä, myös riittävän laaja, laadukas ja yhteen toimiva.

Esityksen mukaisella liikenteen tietosäätelyn päivityksellä pyritään luomaan myös pohja liikennealan digitaalisen kaksosen kehitystyöhön. Digitaalinen kaksonen voi mahdollistaa uusia menetelmiä liikenteen, liikkumisen, liikenneinfrastruktuurin sekä koko liikennejärjestelmän hallintaan, kehittämiseen ja operointiin. Digitaalisen toisinnon luominen liikennejärjestelmästä tarjoaisi siihen kerättävän datan osalta mahdollisuuksia lisätä toiminnan tehokkuutta, uusien digitaalisten palvelujen monipuolisuutta sekä vauhdittaa uusiin teknologioihin ja automaatioon perustuvien teknisten ratkaisujen käyttöönottoa ja hyödyntämistä.

Liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen merkittävin hyöty ja lisäarvo syntyisi kuitenkin siitä, jos kerättävän datan päälle rakennettaisiin tekoälyä hyödyntäviä, digitaalisia työkaluja, joilla olisi mahdollista mallintaa, ennustaa ja simuloida liikenteeseen, liikkumiseen, infrastruktuuriin ja liikennejärjestelmään liittyviä toimia, kompleksisia elementtejä sekä ennustaa tulevaa kehitystä tai muutosta. Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen sekä siihen sovellettavat tekoälypohjaiset sovellukset ja työvälineet voivat auttaa myös ennakoimaan monitahoisia ilmiöitä ja ymmärtämään näistä muodostuvia uusia mahdollisuuksia. Tietopohjaisten ennustemallien hyödyntämisellä voidaan varmistaa, että liikennejärjestelmään kohdistettavat toimet ja panostukset olisivat koordinoituja ja kohdentuisivat tehokkaasti tavoitteiden mukaisesti. Näiden hyötyjen realisoituminen edellyttää kuitenkin, että saatavilla oleva tietoa on riittävän kattavaa ja oikea-aikaista.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen yhteydessä pidetyssä liikenteen digitalisaatiota koskevassa sidosryhmätyöpajassa sekä aihetta koskevissa selvityksissä eri toimijat ovat nostaneet esille erilaisia tiedon hallintaan ja hyödyntämiseen liittyviä haasteita. Tutkimuksissa on havaittu kehitystarve erityisesti hankintakäytäntöihin tiedon hallinnan osalta⁴. Nykyiset toimintamallit ja käytännöt eivät tue digitaalista prosessia, jonka vuoksi tieto on sirpaleista ja voidaan joutua tuottamaan useampaan kertaan. Suunnittelun lopputuote on usein pelkkä pdf-tiedosto, josta digitaalista tietoa ei ole helposti saatavissa eteenpäin. Vastuu tietojen pyytämisestä, hallinnasta ja toimittamisesta eteenpäin on hajanainen erityisesti kuntasektorilla. Tiedon hallintaan liittyvät käytännöt ja ohjeistus koetaan puutteelliseksi sekä myös säätelyn edellytyksistä koetaan epätietoisuutta. Ratkaisuksi ja tavoitteiksi mainittiin ohjeistuksien ja suositusten laatiminen, konkreettiset tiedon rakenteet ja laatukuvaukset, rajapintojen käyttöönotto tiedon toimittamiseksi sekä tarkemmin määritellyt tiedon vastuutahot.

Mitä ajantasaisempaa ja tarkempaa infrastruktuuria koskeva tieto on, sitä paremmat edellytykset sillä on palvella myös liikenneinfrastruktuuria koskevaa omaisuudenhallintaa. Omaisuudenhallinta on tiedon keräystä paljon laajempi kokonaisuus, mutta digitaaliset

⁴ ProDigi-al-tutkimusohjelma kehottaa parantamaan hankintaosaamista ja yhteistyötä infra-alalla.
<https://projects.tuni.fi/prodigial/uutiset/prodigial-tutkimusohjelma-kehottaa-parantamaan-hankintaosaamista-ja-yhteistyota-infra-alalla/>

prosessit, laadukas tieto ja työkalut ovat keskeisiä tehokkaan omaisuudenhallinnan mahdollistajia.

Nykytilassa vähitellen kehittynyt sääntely yhdessä muun teknologisen kehityksen kanssa on aiheuttanut tilanteen, joka näyttäytyy sidosryhmille sirpaleiselta ja vaikeasti hahmotettavalta kokonaisuudelta. Esityksen tavoitteena on sääntelyn yhdenmukaistamisen lisäksi koota tällä hetkellä monin paikoin hajallaan oleva tieto standardoidulla tavalla yhteen, mikä parantaa edellytyksiä kehittää liikennejärjestelmän palveluita ja siihen liittyvää tietopohjaista päätöksentekoa niin yhteiskunnan tasolla kuin yksittäisissä yrityksissä. Tällä lailla pyritään luomaan ensimmäiset perusrakenteet laaja-alaisemmalle liikennejärjestelmän datapohjaiselle hallinnoinnille ja operoinnille sekä edellytykset liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen kehittämiseksi. Siten esityksen voidaan arvioida vastaavan myös alalla esitettyihin nykytilan haasteisiin. Esityksen vaikutukset riippuvat kuitenkin merkittävän paljon käytännön toimintamallien kehityksestä.

4.2.6 Ympäristövaikutukset

Esityksessä ei ehdoteta muutoksia, joilla olisi suoria mitattavia ympäristövaikutuksia. Esityksestä ei suoraan johdu esimerkiksi sääntelyä siihen, millaisia varsinaisia liikkumispalveluita kyseisen datan avulla tarjotaan. Tiedon saatavuuden parantamisen avulla liikenteeseen liittyviä palveluita tarjoavat toimijat voivat kuitenkin kehittää palveluitaan vastaamaan entistä paremmin ihmisten yksilöllisiä liikkumistarpeita. Liikenteen dataekosysteemin tavoitteena on hyödyntää liikennetietoa entistä paremmin ja sitä kautta edistää alan palveluiden kehitystä. Ekosysteemi tarjoaa kotimaiseen ja kansainväliseen markkinaan tarjottavia kilpailukykyisiä ja skaalattavia liikenne- ja liikkumispalveluita, jotka mahdollistavat liikennemuotoja yhdistäviä turvallisia, vähäpäästöisiä ja käyttäjälähtöisiä matka- ja logistiikkaketjuja.

Ympäristövaikutuksien arvioidaan tulevan siten välillisinä ja liittyvän liikennepalveluiden palvelutason seurauksena mahdolliseen kulkutapajakauman muutokseen: jos kestävien kulkumuotojen matkavastus suhteessa yksityisautoiluun pienentyy, aiheuttaa se todennäköisesti positiivisia ympäristövaikutuksia.

Liikkumispalveluita koskeva tieto on yksi osatekijä kuljetuspalveluiden palvelutasossa, ja siksi ympäristövaikutuksien määrälliseen arviointiin liittyy epävarmuuksia. Kuitenkin liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n vaikuttavuusselvityksen mukaan liikennetiedon hyödyntämisessä on ollut merkittävää kasvua viime vuosien aikana. Fintrafficin liikenteen datan hyödyntäminen kasvoi vuoden 2024 aikana noin 30 prosenttia. Tiedon hyödyntäminen esimerkiksi matkustajainformaatioon on erityisen tärkeää silloin, kun liikenteessä on häiriö. Jo pelkkä tieto saatavilla olevasta poikkeusilanteesta vähentää koettua tyytymättömyyttä, vaikka se ei varsinaista matkaa nopeuttaisikaan. Valtaosa Suomessa käytetyistä joukkoliikenteen reittioppaista perustuu Digitransitin kautta tuotettuun reittioppaaseen tai joukkoliikennedatoihin. Liikennepalvelun tarjoajat voivat toimittaa tietoja Digitransit-alustalle ja edelleen reittioppaisiin toimittamalla tietorajapinnan FINAP-palveluun tai tuottaa itse säännöllisen henkilöliikenteen tiedot Fintrafficin tarjoamalla Reitti- ja aikataulueditorilla (RAE-työkalu).

Jakeluinfra-asetusta koskevassa komission vaikutusarvioinnissa ([SWD \(2021\) 631 final](#)) todetaan jakeluinfra-sääntelyn osalta, että ympäristöhyödyt ovat keskeinen peruste esitettyjen toimien toteuttamiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin nopeamman ja laajemman käyttöönoton edistämiseksi. Vaikutusarvioinnissa on todettu myös, että tietojen ja palvelujen yhteentoimivuudesta ja käyttäjille tarjottavista kattavimmista tiedoista johtuvia

ympäristövaikutuksia ei voida laskea määrällisesti, eikä niitä siten voida myöskään tarkemmin arvioida.

4.2.7 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia perus- ja ihmisoikeuksiin. Vaikutusten arvioidaan kuitenkin olevan pikemminkin positiivisia kuin negatiivisia.

Liikkumispalveluiden esteettömyyttä koskevan tiedon voidaan nähdä edistävän vammaissopimuksen periaatteiden toteutumista Suomessa, jonka vuoksi esitys kytkeytyy perustuslain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettuun yhdenvertaisuuteen. Joukkoliikenteen esteettömyyden kehittäminen on laaja ja moninainen kokonaisuus, jolla voidaan saavuttaa useita hyötyjä niin käyttäjille, yhteiskunnalle kuin alan toimijoillekin. Esteettömyystietojen kerääminen asemilta ja niiden tuominen rajapintoihin ja sitä kautta esimerkiksi reittioppaisiin lisää käyttäjien saatavilla olevan matkatiedon määrää. Monille matkustajille ennakoon saatava tieto matkan esteettömyydestä on olennaisen tärkeä ja vaikuttaa päätökseen siitä, tehdäänkö tietty matka. Lisäämällä tietoa matkan esteettömyydestä voidaan parantaa kaikkien käyttäjien mahdollisuuksia käyttää liikennejärjestelmää ja joukkoliikennepalveluita. Vaikka esteettömyystiedon määrän kasvu edistää erityisesti vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä, minkä lisäksi se yleisesti parantaa liikennejärjestelmän houkuttelevuutta kaikille käyttäjille.

Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla ei suoraan säädettäisi tarjottavista liikkumisen palveluista tai niiden sisällöstä, vaan ehdotuksien tavoitteena on edistää liikenteen eri toimijoiden saatavilla olevaa dataa, jonka avulla voidaan sekä parantaa jo olemassa olevia palveluja että myös edistää tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä ja siten tietopohjaisuutta ja sen tuomia mahdollisuuksia koko liikennejärjestelmän tasolla. Kun yhä useammalla on esimerkiksi paremman esteettömyystiedon myötä aiempaa alhaisempi kynnys käyttää itsenäisesti joukkoliikennettä, eri käyttäjäryhmien, kuten vammaisten ja ikääntyneiden, mahdollisuudet toteuttaa tarpeitaan ja osallistua yhteiskunnan toimintaan parantuvat. Valtio-omisteisen yhtiön koordinaatirooli tiedonhallintajärjestelmässä ja palveluissa edelleen mahdollistaa tiedon tasapuolisen saannin kaikille. Yhdistämällä esteettömyystiedot jo Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n nykyisin hallinnoimaan reitti- ja aikataulutietoon, matkaketjuista saatavilla olevien tietojen määrä kasvaa entisestään.

Niiltä osin kuin tiedon hyödyntäminen koskee kestävien kulkutapojen edistämistä, välillisten tasa-arvovaikutusten osalta on myös huomattava, että naiset käyttävät joukkoliikennettä ja kestäviä kulkutapoja miehiä enemmän. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan tutkittaessa suomalaisten kestäviä kulkutapoja vuoden 2021 aikana, naisten tekemillä matkoilla jalankulun osuus oli 27 %, pyöräliikenteen 8 % ja joukkoliikenteen 7 %. Vastaavat osuudet miesten tekemillä matkoilla olivat 18 % jalankulkumatkoja, 7 % pyöräliikennematkoja ja 5 % joukkoliikennematkoja. Naisilla jalankulku oli yleisintä alle 18-vuotiailla ja yli 64-vuotiailla. Joukkoliikennematkat olivat yleisimpiä alle 35-vuotiaiden ja yli 74-vuotiaiden naisten joukossa. Miehillä kaikki kestävät kulkutavat ovat yleisimmin käytössä alle 18-vuotiaiden ryhmässä, minkä jälkeen jalankulun ja pyöräliikenteen käyttö laskee selvästi.

Esityksessä ei säädettäisi siitä, mitä tietoja on asetettava saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, vaan tämä sääntely tulisi suoraan EU-oikeudesta. Näihin tietoihin sisältyy vain rajallisesti henkilötietoja. Lähinnä voisi olla palvelun tarjoamisesta toiminimellä tai yhteyshenkilön yhteystiedoista. Esitykseen sisältyisi kuitenkin tietosuoja koskeva säännös, jolla pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 10 artikla.

Esitykseen sisältyvä, yrityksiin kohdistuva vaatimus ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta ei voi katsoa vaarantavan omaisuuden suojaa. Vaatimus tiedon asettamisesta saataville koneluettavassa muodossa on suoraa seurausta EU-sääntelystä, ja täydentävä kansallinen säännös edustaa käytännönläheistä lähestymistapaa vaatimuksen toteuttamiselle. Lisäksi mahdollisia vaikutuksia pienentää se, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tulee tarjota tiedon toimittamiseen ohjelmointirajapinnalle vaihtoehtoisia toimitustapoja sekä parantaa alan toimijoiden yhteistyötä.

4.2.8 Tiedonhallinnan muutosvaikutukset

Julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019), jäljempänä tiedonhallintalaki, 8 §:n 2 momentissa säädetään toimialasta vastaavan ministeriön velvollisuudesta laatia tiedonhallintalain 5 §:n 3 momentin mukainen arviointi, kun valmisteltavat säännökset vaikuttavat tietoaaineistoihin ja tietojärjestelmiin. Tiedonhallinnan muutosvaikutusten arvioinnilla pyritään varmistamaan, että valmisteltavat säännökset toteuttavat tarkoituksenmukaisella tavalla niille asetetut tavoitteet aiheuttamatta ennakoimattomia, ei-toivottuja vaikutuksia.

Tiedonhallintalain 5 §:n 3 momentin mukaan suunniteltaessa tiedonhallintamallin sisältöön vaikuttavia olennaisia hallinnollisia uudistuksia ja tietojärjestelmien käyttöönottoa tiedonhallintayksikössä on arvioitava näihin kohdistuvat muutokset ja niiden vaikutukset suhteessa tiedonhallinnan vastuisiin, lain 4 luvussa säädettyihin tietoturvasuoritusvaatimuksiin ja -toimenpiteisiin, 5 luvussa säädettyihin tietoaaineistojen muodostamista ja luovutustapaa koskeviin vaatimuksiin, 6 luvussa säädettyihin asianhallinnan ja palvelujen tiedonhallinnan vaatimuksiin sekä muualla laissa säädettyihin asiakirjojen julkisuuteen, salassapitoon, suojaan ja tiedonsaantioikeuksiin. Tiedonhallintalain 8 §:n 2 momentissa todetaan lisäksi, että ministeriön on arvioitava suunniteltujen säännösten vaikutukset asiakirjojen julkisuuteen ja salassapitoon.

Tiedonhallintalakia sovelletaan lain 4 luvun ja 22 - 24 ja 25–27 §:n sekä 6 a luvun osalta yksityisiin henkilöihin tai yhteisöihin taikka muihin kuin viranomaisena toimiviin julkisoikeudellisiin yhteisöihin siltä osin kuin ne hoitavat julkista hallintotehtävää. Yksityisiin henkilöihin ja yhteisöihin sekä muihin kuin viranomaisena toimiviin julkisoikeudellisiin yhteisöihin sovelletaan lisäksi, mitä lain 4 ja 28 §:ssä säädetään, niiden käyttäessä julkista valtaa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla tai kun mainittu laki on säädetty erikseen sovellettavaksi niiden toiminnassa.

Esitetyssä laissa ei säädettäisi erillisistä tietoturvasuoritusvaatimuksista, joten tiedonhallintalain 4 luvun säännökset tulisivat sovellettavaksi myös Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n osalta. Ehdotettavassa laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista viitattaisiin kuitenkin kyberturvallisuuslakiin, jossa säädetään älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjien velvollisuudesta huolehtia käyttämiensä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja poikkeamien ilmoittamisesta.

Tiedonhallintalain 22 §:ssä säädetään velvollisuudesta toteuttaa viranomaisten välinen tiedonsiirto rajapintojen avulla, 23 §:ssä velvollisuudesta avata katseluyhteys viranomaiselle ja 24 §:ssä siitä, että viranomaisella voi luovuttaa teknisten rajapintojen avulla tietoja muulle kuin toiselle viranomaiselle. Ehdotetussa laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista säädettäisiin toimijoiden velvollisuudesta käyttää rajapintoja kattavasti digitaalisen tiedon siirtoon. Kansallisen yhteyspisteen osalta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi luotava hakupalvelu, jonka avulla tiedon käyttäjät voivat löytää tietoa eri toimijoiden rajapinnoista. Lain 17 §:n mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi luovutettava tiedot

liikennejärjestelmän perustietopalvelusta rajapintojen avulla. Säännöksessä ei ole syytä erotella luovuttamista viranomaiselle ja yksityisille toimijoille, ja rajapintojen käyttö olisi velvoittavaa myös suhteessa yksityisiin toimijoihin, toisin kuin tiedonhallintalain 24 §:ssä. Tietopalvelu ei ole luonteeltaan sellainen, että siihen olisi tarkoituksenmukaista luoda katseluyhteyttä, vaan kyse on lähtökohtaisesti digitaalisen tiedon siirtämisestä. Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tiedot ovat julkisia, mutta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä ja Fintraffic Tie Oy:llä on eri laeista johtuvia velvollisuuksia luovuttaa myös salassa pidettävää tietoa viranomaisille. Tavasta siirtää salassa pidettävää tietoa ei säädettäisi ehdotetussa laissa.

Tiedonhallintalain 25–27 §:n säännökset koskevat sen tyyppistä viranomaistehtävää, jota ehdotettavan lain nojalla ei käytännössä synny. Rajapintoihin tehtävät kyselyt tapahtuvat digitaalisesti, ja niitä koskee tiedonhallintalain 4 luvussa säädetty velvollisuus lokitietojen keräämiseen. Mikäli Liikenteenohjausyhtiölle kuitenkin saapuisi pykälissä tarkoitettu asiakirja, pykälää olisi noudatettava. Liikenteenohjausyhtiölle osoitettavissa tehtävissä ei ole kysymys julkisen vallan käytöstä, jossa päätettäisiin jonkun oikeudesta tai velvollisuudesta, joten automaattista ratkaisumenettelyä koskevat tiedonhallintalain 6 a luvun säännökset eivät tulisi sovellettaviksi.

Koska esityksessä ehdotetaan, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi noudatettava julkisuuslakia sen hoitaessa ehdotetussa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettua lakia, myös tiedonhallintalain 4 ja 28 § tulevat sovellettaviksi.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin viranomaistehtävistä ja seuraamuksista. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi lain noudattamista. Sillä olisi muun muassa salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään tässä laissa sekä tässä laissa viitatuissa Euroopan unionin asetuksissa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös omasta aloitteestaan tai eräiden muiden viranomaisten esityksestä rajoittaa tai keskeyttää tiedon luovuttamisen ehdotetussa laissa tarkoitetuista tietopalveluista enintään 14 vuorokauden ajaksi. Pidemmän ajan kestävästä toimenpiteistä päättäisi valtioneuvosto.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle säädettäisiin tehtäviä, joissa on kyseessä julkisen hallintotehtävän siirto perustuslain 124 § nojalla. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Esityksestä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tiedonhallintaan kohdistuvat vaikutukset olisivat varsin vähäisiä, sillä yhtiö hoitaa osittain vastaavia tehtäviä nykyäänkin lainsäädännön nojalla Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston toimeksiannosta. Ehdotettujen tehtävämuutosten vaikutus virastojen tiedonhallintaan on myös vähäinen. Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto huomioivat tehtävämuutokset tiedonhallintasuunnitelmissaan, jotka ovat luonteeltaan jatkuvasti päivittyviä dokumentteja. Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintasuunnitelmaan kohdistuu myös muita lainsäädännöstä johtuvia muutostarpeita tämän lakiehdotuksen tarkoitettuna voimaantuloajankohtana.

4.2.9 Kansallisen turvallisuuden näkökulma

Paikkatiedon kansallisen riskiarvion työryhmä on työskentelyssään tunnistanut, että tietyillä avoimilla tai julkisesti saatavilla olevilla paikkatiedoilla tai palveluilla voi olla mahdollisesti merkittävä välillinen vaikutus kansallisen tason uhkien toteutumiseen tai seurauksiin. Paikkatietojen avoimella saatavuudella voi olla vaikutusta suomalaiseen yhteiskuntaan

kohdistuvan uhan suunnitteluun, vaikkakin tiedon avoin saatavuus ei itsessään aiheuta uhkaa. Avoimia ja julkisia paikkatietoja voidaan mahdollisesti käyttää tavalla, joka lisää riskiä uhkien toteutumisiksi. Paikkatieto tuo myös merkittävää lisäarvoa erilaisille palveluille ja kansalaisten jokapäiväiselle toiminnalle ns. datatalouden puitteissa. Esimerkiksi osa avoimista paikkatiedoista on välttämätöntä sen ehkäisemiseksi, että yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisille fyysisille rakenteille, järjestelmille ja liikennevälineille ei aiheutuisi tahatonta haittaa tai vahinkoa. Tästä syystä on arvioitu välttämättömäksi julkistaa paikkatietoja, kuten merikaapelien ja lentoesteiden sijaintitietoja, tms. Tietojen julkistamatta jättäminen voisi vaarantaa jopa ihmishenkiä. Näistä ristikkäisistä tarpeista ja mahdollisuuksista johtuen paikkatiedon avoimuutta on arvioitava tapauskohtaisesti, sekä huomioiden yhtäältä tiedon avoimuuden ja toisaalta tiedon rajoittamisen mahdolliset vaikutukset. Turvallisuusympäristön muutos, yhdistettynä teknologiseen kehitykseen ja erityisesti tekoälyn nopeasti kehittyviin ratkaisuihin merkitsee kuitenkin sellaista toimintaympäristön muutosta, jossa totuttuja käytäntöjä on tarpeen tarkastella uudelleen. Tämä ei automaattisesti tarkoita sitä, että tiedon saatavuutta olisi rajoitettava. Paikkatietoa hallinnoivien toimijoiden on kuitenkin syytä huomioida yhteiskunnallinen muutos ja tarkistaa omat toimintatapansa suhteessa ajantasaiseen kansalliseen tilannearvioon.⁵

Esitetyssä laissa ei laajennettaisi sääntelyä muihin kuin EU-säädöksien määrittämiin tietolajeihin. Laissa ei suoraan säädettäisi esimerkiksi sellaisesta näkymättömästä paikkatietoinfrasta, kuten johto- tai kaapelikartoista, jota voisi suoraan käyttää haitallisiin tarkoituksiin. Väyläinfran osalta on pitkälti kyseessä tietoista, jotka kuvaavat fyysistä infraa ja ovat paikoin mahdoton salata. Liikenteen digitalisoitumisen ja automatisoitumisen myötä häiriöt tiedon laadussa voivat jatkossa aiheuttaa haittaa tai jopa vaaraa.

On kuitenkin huomioitava, että laajamittainen tietojen käsittely voi mahdollistaa tietojen yhdistelyn ennalta ennakoimattomilla tavoilla. Tämä johdosta esitykseen sisältyy suojatoimenpiteitä tietojen luovuttamisen keskeyttämiseksi. Ehdotusten mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi arvioitava liikennejärjestelmän perustietopalvelujen tietoihin ja erityisesti koostetun tiedon palveluihin liittyviä riskejä kansallisen turvallisuuden näkökulmasta. Riskiarvio olisi tuotettava ensimmäisen kerran 3 kuukauden kuluessa lain voimaan tulosta, ja sitä olisi päivitettävä vuosittain. Arvion laatimisessa yhtiön tulisi tehdä yhteistyötä relevanttien viranomaisten kanssa, ja arvio olisi myös annettava niille tiedoksi salassapitosäännösten estämättä.

Lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi enintään yhden vuorokauden ajaksi keskeyttää tai rajoittaa tietojen luovuttamisen liikennejärjestelmän perustietopalvelusta, jos se havaitsee tietoihin kohdistuvia poikkeuksellisia hakuja tai muuta poikkeuksellista tietoliikennettä palveluun tai palvelusta, ja on syytä epäillä tietojen mahdollista väärinkäyttöä tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaarantumista. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on välittömästi annettava tieto Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettusta toimenpiteestä, siihen johtaneista syistä, sekä asian selvittämiseksi tarvittavat tiedot salassapitosäännösten estämättä.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös omasta aloitteestaan tai eräiden muiden viranomaisten esityksestä rajoittaa tai keskeyttää tiedon luovuttamisen ehdotetussa laissa tarkoitetuista

⁵ Paikkatietojen kansallisen riskiarvion työryhmä. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM111%3A00/2023>.

tietopalveluista enintään 14 vuorokauden ajaksi. Pidemmän ajan kestävästä toimenpiteistä päättäisi valtioneuvosto.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Ehdotettu sääntelymalli, jossa tehtävät osoitettaisiin liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle edellyttää nykyisen rahoitusmallin muuttamista. Kun tehtävät on nykytilassa osoitettu virastoille, jotka voivat hankkia tehtävän käytännön suorittamisen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, on niiden hoitamiseksi edellytetty toimeksiantosopimusten tekemistä virastojen ja yhtiön välillä. Toimeksiantosopimuksesta virastoille aiheutuvat kustannukset on katettu niiden toimintamenoista. Ehdotettava muutos ei muuta sitä peruslähtökohtaa, että tehtävät on tarpeen rahoittaa julkisista varoista. EU-säädöksistä AFIR-asetus ja SRTI-asetus edellyttävät sitä, että tiedot on saatettava loppukäyttäjien saataville maksuttomasti. Myös muilta osin tietojen laajamittainen käyttö edellyttää maksuttomuuteen liittyvää helppoutta. Tietojen laajamittainen käyttö puolestaan on edellytys sille, että positiiviset vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämiseen, liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen sekä mahdollisuus multimodaalien matkaketjujen luomiseen voivat toteutua.

Valmistelun yhteydessä on selvitetty erilaisia malleja, joiden avulla julkinen rahoitus voitaisiin toteuttaa, kuten esimerkiksi erilaisia veromalleja tai veron kaltaisen maksun malleja. Niiden toteuttaminen etenkin lyhyellä aikavälillä on erittäin haastavaa, eikä ole mahdollista ITS-direktiivin täytäntöönpanon edellyttämässä ajassa. Toteuttamiskelpoisimmaksi vaihtoehdoksi on jäänyt valtionavustusmalli.

Esityksen valmistelun aikana vaihtoehtoisena toteuttamistapana selvitettiin nykyisen kaltaisen sääntelyrakenteen jatkamista. Tässä mallissa vastuu RTTI-, MMTIS-, SRTI-asetuksissa ja jakeluinfra-asetuksessa tarkoitetuista kansallisista yhteyspisteistä olisi osoitettu joko Liikenne- ja viestintävirastolle tai Väylävirastolle. Virastot olisivat voineet hankkia tarvittavat tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, kuten nykyäänkin. Sääntelymallissa olisi pyritty huolehtimaan siitä, että ITS-direktiivin vähimmäisedellytykset täyttyvät. Tällöin kuitenkin olisi menetetty mahdollisuus kehittää liikennejärjestelmän perustietopalvelua kokonaisuutena.

Mallissa RTTI-NAP ja SRTI-NAP olisi osoitettu Väylävirastolle, ja vastuu jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettuista yhteyspisteistä olisi säilynyt myös sillä. Väyläviraston vastuulla olisi myös ollut järjestää ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettu liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu. MMTIS-NAP olisi säilynyt Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. Liikenne- ja viestintävirasto olisi vastannut jatkossa myös siitä, että yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti- ja esteettömyystiedot ovat saatavissa kaikissa liikennemuodoissa ITS-direktiivin liitteessä III tarkoitettulla tavalla. Liityntäpisteisiin liittyvän tiedon toimittaminen saataville kansallisen yhteyspisteen kautta olisi ollut datan haltijan velvollisuutena, mutta Liikenne- ja viestintävirasto olisi vastannut siitä, että tiedot ovat saatavilla kattavasti kaikista liityntäpisteistä, ja että data on riittävän laadukasta. Edelleen Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossakin vastannut rautatieasemien esteettömyystietojen toimittamisesta Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan.

Eri toimijoihin kohdistuvat velvoitteet asettaa dataa saataville kansallisen yhteyspisteet kautta ohjelmointirajapintoja hyödyntämällä olisivat säilyneet vaihtoehtoisessa ratkaisussa samoina kuin ensisijaisessa ratkaisussa.

Vaihtoehtoisen ratkaisun pääasiallinen sisältö olisi sisällytetty liikenteen palveluista annettuun lakiin, eli uutta lakia ei olisi ehdotettu säädettäväksi. Käytännön haastetta olisivat tuoneet jonkin verran uudistetun ITS-direktiivin muut täytäntöönpantavat artikkelit kuin keskeinen 6 a artikla. Tällaisia ovat esimerkiksi tietosuojaa koskeva 10 artikla, vastuukysymyksiä koskeva 11 artikla ja direktiivin sisältämät runsaat määritelmät.

Lakia tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä olisi voitu mahdollisesti muuttaa siten, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy olisi voinut hoitaa Digiroad-järjestelmää Väyläviraston puolesta, vaikka järjestelmän omistajuus säilyisikin virastolla. Vaihtoehtoihin säännöksiin olisi voitu sisällyttää mahdollisuus muodostaa koostettua liittymäpisteisiin liittyvää tietoa ITS-direktiivin edellyttämällä tavalla sekä Digiroad- ja Digitraffic-järjestelmien nykyisessä laajuudessa. Vaihtoehtoiseen ratkaisuun ei lainkaan olisi sisällytynyt ajatusta liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämisestä, jolloin koostettua tietoa ei olisi pystytty tämän laajemmin tuottamaan. Myöskään tavoitetta selkeän yhden kansallisen yhteyspisteen aikaan saamisesta ei olisi saavutettu. Vaihtoehtoinen ratkaisumalli ei olisi mahdollistanut virastojen ja yhtiön roolien selkeyttämistä. Ratkaisu olisi ollut pakotettu sen johdosta, ettei rahoitusmallin muutosta olisi kyetty toteuttamaan.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Lainsäädäntö

ITS-direktiivin kansallinen täytäntöönpano vaihtelee huomattavan paljon jäsenvaltiosta toiseen. Osittain siihen on saattanut vaikuttaa alkuperäisen direktiivin luonne puitedirektiivinä. Eri jäsenmaissa laki on saattanut olla varsin yltäsoinen, mutta tarkempia säännöksiä on annettu asetustasolla. Uuden ITS-direktiivin täytäntöönpanotoimet jäsenmaissa ovat pääsääntöisesti vaiheessa, jossa tarkempaa tietoa ei vielä ole saatavissa. On kuitenkin todettava, että jatkossa täytäntöönpanoon saattaa vaikuttaa lähtötilanne eri maissa. Koska Suomessa on joissakin suhteissa ollut varsin pitkälle menevää datan saatavuutta ja käytettävyyttä edistävää kansallista sääntelyä jo voimassa, on tämä huomioitava uutta sääntelyä täytäntöönpanossa.

Ruotsi

Laki tieliikenteen älykkäistä liikennejärjestelmistä (Lag (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter) sisältää yleiset säännökset älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta ja käytöstä tieliikenteessä Ruotsissa. Tällä säädöksellä pannaan täytäntöön tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU. Lakia täydennetään asetuksella tieliikenteen älykkäistä liikennejärjestelmistä (Förordning, 2016:383 om intelligenta transportsystem vid vägtransporter). Asetuksessa säädetäänkin toimivaltakysymyksistä, jotka koskevat tieliikenteen älykkäitä liikennejärjestelmiä ja rajapintaa muihin liikennemuotoihin koskevista Euroopan unionin säädöksissä jäsenvaltiolle säädetyistä kysymyksistä ja tehtävistä.

Lain tarkoituksena on edistää älykkäiden tieliikennejärjestelmien tarjoamien tietojen, viestinnän, infrastruktuurin ja palvelujen sekä niiden rajapintojen yhdenmukaisuutta muiden liikennemuotojen kanssa järjestelmien rajat ylittävän toiminnan varmistamiseksi Euroopan unionissa. Lakia sovelletaan ITS-sovelluksiin ja -palveluihin, joiden on voitava toimia rajojen yli Euroopan unionissa ja jotka liittyvät tie-, tieliikenne- ja matkadatan käyttöön, tavaraliikenteen hallintaan, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen suojelun tukemiseen ja ajoneuvojen ja liikenneinfrastruktuurin väliseen vuorovaikutukseen. Lain mukaan ITS-

sovellusten ja -palvelujen on oltava älykkäiden liikennejärjestelmien edellyttämien yhteensopivuus- ja yhteentoimivuusvaatimusten mukaisia.

Ruotsissa on parhaillaan käynnissä hanke, jossa ehdotetaan muutoksia lakiin tieliikenteen älykkäistä liikennejärjestelmistä sekä asetukseen tieliikenteen älykkäistä liikennejärjestelmistä. Muutoksilla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2661, annettu 22.11.2023, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta. Hallituksen esitys on annettu parlamentin käsiteltäväksi (Regeringens proposition 2024/25:183 Intelligent transport system – genomförande av ändringsdirektiv).

Muutettua lakia yksinkertaistettaisiin. Sen keskeinen säännös olisi jatkossa 4 §, jossa säädetään kansallisesta yhteyspisteessä. Laissa ei suoraan määriteltäisi, mikä viranomainen toiminnasta vastaisi, mutta tehtävä olisi jatkossakin viranomaisen tehtävänä Ruotsissa.

Lisäksi laissa on varsin väljä valtuus antaa lakia alemmanasteisia säännöksiä sekä hallituksen että kansallisesta yhteyspisteestä vastaavan viranomaisen toimesta. Voimassa oleva asetus on vuodelta 2016 (Förordning (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter i Sveriges riksdag). Toistaiseksi ei ole tiedossa, mitä uudet alemmanasteiset säädökset tulevat sisältämään.

Tanska

Tanskassa uudistetun direktiivin täytäntöönpano on tehty asetustasolla. Uusi asetus annettiin kesäkuun alussa (BEK nro 933, 26.6.2025). Asetus sisältää osittain varsin tarkkaa direktiivin täytäntöönpanoa, siinä on muun muassa omat säännöksensä direktiivin painopisteistä ja ensisijaisista toimista. Uudistetun asetuksen keskeistä sisältöä lienee 7 §, joka koskee datan saatavuutta. Siinä säädettyä digitointivoitteessa viitataan direktiivin maantieteelliseen kattavuuteen, mutta aikataulua on joiltakin osin nopeutettu. Asetuksessa ei ole sääntelyä, joka koskisi kansallisen yhteyspisteen järjestämistä.

Itävalta

Liittovaltion laki tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä niiden rajapinnoista muihin liikennemuotoihin (Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G)) sisältää yleiset säännökset älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta, käytöstä tieliikenteessä sekä jatkokehittämisestä Itävallassa. Tällä liittovaltion säädöksellä pannaan täytäntöön tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä älykkäiden liikennejärjestelmien ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettu direktiivi 2010/40/EU. Lakia ei ole ainakaan toistaiseksi muutettu uudistetun ITS-direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

Laki sisältää alkuperäisen ITS-direktiivin varsin tarkan täytäntöönpanon, samaan tapaan kuin Tanskan asetus. Siihen on otettu säännökset muun muassa älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton perusteista ja painopistealueista. Laissa edellytetään, että liittovaltion liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeri toimittaa liikennetelematiikkaa koskevan raportin kansallisneuvostolle vuosittain. Lisäksi siinä säädetään kansallisesta ITS-neuvottelukunnasta.

Laki ei sisällä kansallista yhteyspistettä koskevaa sääntelyä ainakaan siten, että siinä käytettäisiin kyseistä termiä. Itävallassa on kaksi integraatioalustaa, joista EVIS.AT palvelee reaaliaikaista liikennedatata ja GIP AT staattista liikennetietoa.

Hollanti

Hollannissa ITS-asetuksella (ITS-Regeling) pannaan täytäntöön tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä älykkäiden liikennejärjestelmien ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettu direktiivi 2010/40/EU. Lain muuttaminen uudistetun direktiivin täytäntöönpanemiseksi on käynnissä. Kansallinen liikennetietokanta (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) on laissa määritelty kansallinen yhteyspiste. Lisäksi laissa muun muassa määritellään, millä tieosuuksilla ITS-kehikon delegoituja asetuksia on noudatettava.

Älykkään liikkumismonitorin (Smart Mobility Monitor 2023) avulla on vuodesta 2023 lähtien tiedotettu älykkään liikkumisen kehityksestä (esim. ajoneuvojen automaatio ja digitalisaatio). Seurantajärjestelmää on tarkoitus päivittää vuosittain, koska se auttaa tekemään näyttöön perustuvia päätöksiä.

RTTI-vaiikutusten arviointi ja skenaariot (RTTI Impactanalyse en scenario's). Hollannissa tehdään parhaillaan vaikutustenarviointia uudistetusta ITS-direktiivistä. Loppuraportti julkaistaan vuoden 2025 aikana. Raportti sisältää analyysin tarkistetun reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevan eurooppalaisen asetuksen (RTTI) vaikutuksista. Lisäksi raportissa kuvataan erilaisia toteutusskenaarioita. Hollannissa on käynnissä myös MMTIS-vaikutusanalyysi (MMTIS impact analysis).

Hollannin infrastruktuuri- ja vesihuoltoministeriö (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) on toimittanut parlamentille kirjeen digitaalisesta järjestelmästä liikkuvuutta varten (Kamerbrief over digitaal stelsel mobiliteitsdata, DSM). Kyseessä on hollantilainen tapa linjata tulossa olevia lainsäädäntöhankkeita ja tiedottaa niiden perustasta. Kirjeessä muun muassa kerrotaan liikkumisdatan merkityksestä liikenneturvallisuuden parantamisessa sekä toimista, joita halutaan toteuttaa, jotta voidaan varmistaa liikkumistietojen tulevaisuudenkestävyys digitaalisen liikkuvuustietojärjestelmän avulla.

Käytännön toteutukset

NAPCORE -hanke

NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe) on Euroopan laajuinen hanke, joka pyrkii parantamaan kansallisten yhteyspisteiden (NAP) yhteen toimivuutta ja harmonisointia. Hankkeessa on mukana kaikkiaan 26 EU jäsenvaltiota, myös Suomi.

NAPCORE pyrkii harmonisoimaan liikkuvuustietojen standardit ja tiedostomuodot eri puolilla Eurooppaa. Tämä parantaa tiedonvaihdon tehokkuutta ja luotettavuutta, mikä on keskeistä ITS-direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi.

Lisäksi hankkeessa määritellään ja otetaan käyttöön yhteisiä menettelyjä ja periaatteita liittyen tietojen laadunhallintaan, raportointiin ja arkkitehtuuriin, jotka vahvistavat kansallisten yhteyspisteiden asemaa ja roolia. Tämä auttaa varmistamaan, että liikkuvuustiedot ovat helposti saatavilla ja käytettävissä koko Euroopassa.

Hanke tukee askeleita kohti yhteen toimivien eurooppalaisten ratkaisujen syntymistä, jotka helpottavat EU-laajuisen liikenne- ja liikkumistiedon käyttöä.

Data for Road Safety (DfRS)

Data for Road Safety -hanke on eurooppalainen yhteistyöprojekti, joka keskittyy parantamaan liikenneturvallisuutta hyödyntämällä ajoneuvojen ja infrastruktuurin tuottamaa tietoa. Hankkeen tavoitteena on maksimoida turvallisuuteen liittyvän liikennetiedon saatavuus ja käyttö, mikä parantaa liikenneturvallisuutta kaikille tienkäyttäjille. Hankkeessa ovat mukana muun muassa Alankomaat, Belgia, Saksa, Ranska, Italia, Espanja ja Suomi.

Hanke toimii osana Safety Related Traffic Information (SRTI) -ekosysteemiä, jossa ajoneuvovalmistajat, liikennetietopalvelujen tarjoajat, autoteollisuuden toimittajat ja julkiset viranomaiset jakavat turvallisuuteen liittyvää liikennetietoa. Tämä yhteistyö mahdollistaa turvallisuuskriittisten tilanteiden havaitsemisen ja niihin reagoimisen nopeammin ja tehokkaammin.

Data for Road Safety -hanke tukee ITS-direktiivin tavoitteita turvallisuuteen liittyvän liikennetiedon saatavuuden ja käytön varmistamisessa. Hanke tarjoaa alustan, jossa turvallisuustietoa voidaan jakaa ja hyödyntää laajasti. Tämä parantaa liikennejärjestelmien tehokkuutta ja turvallisuutta koko Euroopassa.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnos oli lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 27.3.-9.5.2025. Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin lausuntoja noin 100 taholta. Lausuntoja annettiin yhteensä 35 kappaletta. Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja ympäristöministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa. Oikeusministeriö kommentoi vain esityksen tietosuoja koskevia kohtia.

Lausuntonsa asiassa antoivat Ahvenanmaan maakuntahallitus, Espoon kaupunki, Helsingin Seudun Liikenne HSL, Huoltovarmuuskeskus, Hyvinkään kaupunki, Ilmatieteen laitos, Invalidiliitto ry, ITS Finland ry, Keski-Pohjanmaan liitto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kuluttajaliitto ry, Kuopion kaupunki, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Maanmittauslaitos, Oy Matkahuolto Ab, Logistiikkayritysten Liitto ry, oikeusministeriö, Paikallisliikenneliitto ry, Poliisihallitus, Pyöräliitto ry, Riihimäen kaupunki, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Tampereen kaupunki, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Turun kaupunki, Uudenmaan ELY, Valtiontalouden tarkastusvirasto, valtiovarainministeriö, Vammaisfoorumi ry, Vantaan kaupunki, VR Group ja Väylävirasto.

Esityksen tavoitteita kannatettiin varsin yleisesti. Samoin kannatettiin esityksen peruslähtökohtia, eli kansallisen yhteispistettä ja perustietopalvelua koskevien tehtävien osoittamista Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle sekä eri toimijoiden roolien selkeyttämistä.

Kuntasektoria koskevia ehdotuksia kritisoitiin eniten. Palautteessa katsottiin yleisesti, ettei esitykseen tulisi sisällyttää EU-säätelyn yli meneviä velvoitteita, ja kansallinen liikkumavara tulisi hyödyntää. Lausunnoissa katsottiin, ettei esitykseen tulisi sisältyä velvoitteita huolehtia tietojen saatavuudesta, ja tietojen saataville asettamisen aikataulua pidettiin kireänä. Lisäksi katsottiin, ettei ehdotettavaan säätelyyn tulisi sisältyä sanktioita.

Ehdotusta on muokattu lausuntopalautteen perusteella niin, että ainoat EU-säätelyä täydentävät säännökset liittyvät EU-velvoitteiden käytännön toteuttamiseen rajapintojen avulla ja siihen, että tietojen maksuton uudelleenkäyttö koskisi julkissektorin toimijoita. Tietojen saataville asettamisen aikataulu ja maantieteellinen kattavuus määräytyisivät EU-säännösten mukaisesti, vaikka ehdotettu laki tulisiikin itsessään voimaan 1.1.2026. Myös kansallinen liikkumavara, jonka mukaan ITS-direktiivin velvoitteiden soveltaminen rajattaisiin

kaupunkisolmukohtien osalta kaduille, joiden vuosittainen liikenne ylittää 7000 ajoneuvoa vuorokaudessa, otettaisiin käyttöön. Ehdotusta, jonka mukaan liikenteellisesti merkittäviksi kunniksi, joita ITS-direktiivin velvollisuus digitoida taustalla olevat tiedot koskisi, lisättäisiin kaupunkisolmukohtien keskusalueiden lisäksi pääkaupunkiseudun kunnat Espoo, Vantaa ja Kauniainen, ei vastustettu. Mahdollisuutta asettaa uhkasakko ja muita lievempiä seuraamuksia ei muutettu, koska vastaava sääntely sisältyy jo liikenteen palveluista annettuun lakiin, ja sitä on pidettävä tavanomaisena valvonnan työkalut sisältävänä sääntelynä.

Kuntia koskeissa lausunnoissa toivottiin lisäksi, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä olisi kuntiin kohdistuva neuvonta- ja ohjausvelvollisuus. Esitykseen sisältyi jo lausuntovaiheessa ehdotus, jonka mukaan Fintrafficilla olisi velvollisuus tuottaa työkalua, jonka avulla tiedot voidaan toimittaa rajapinnan asemesta kansalliselle yhteyspisteelle. Samaa 14 §:n ehdotukseen sisältyi myös velvollisuus antaa ohjausta ja neuvontaa tietojen toimittamiseksi. Perusteluissa todetaan, että näiden järjestelyjen arvioivan voivan auttaa muun muassa pienempiä kuntia, jotta ne voivat toteuttaa EU-sääntelystä tulevat velvollisuutensa. Lisäksi ehdotetun liikenteen digitaalisista tietopalveluista annetun lain 19 §:ään sisältyy säännökset yhteistyön tekemisestä. Tässä yhteistyössä voidaan muun muassa luoda yhteisiä käytänteitä, jotka helpottavat tietojen yhteismitallisuutta ja toimittamista. Yhteistyön onnistuminen on osittain kiinni myös siihen osallistuvien toimijoiden aktiivisuudesta.

Edelleen toivottiin lisää vaikutusten arviointeja kuntiin kohdistuvien vaikutusten osalta. Vaikutusarviointeja onkin muokattu kuntiin kohdistuvien vaikutusten osalta, mutta koska ehdotukset on muutettu sellaisiksi, että kansalliset lisät on ehdotuksesta lähtökohtaisesti poistettu, ovat vaikutukset seurausta suoraan EU-sääntelystä, eikä niitä koskevia arvioita käsitellä tässä esityksessä.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja liikkumispalveluita tarjoavien yritysten ja niitä edustavien järjestöjen lausunnoissa toistui yleisimmin toive siitä, että datan haltijan määritelmää tarkennettaisiin kansallisesti. Tätä ei pidetä mahdollisena, koska käsite on määriteltä suoraan MMTIS-asetuksessa. Samaa liittyy toive siitä, että voitaisiin tarkkarajaisesti määritellä, mikä toimija mitäkin tietoa toimittaa, siltä osin kuin useammalla toimijalla voi olla esimerkiksi samaa liityntäpistettä koskevaa tietoa. Myöskään tämän osalta tarkempi määrittely ei ole mahdollista, vaan kunkin toimijan on MMTIS-asetuksen mukaisesti toimitettava sillä olevat tiedot. Kansallisessa liikenteen perustietopalvelua koskevassa sääntelyssä pyritään siihen, että tiedoissa mahdollisesti olevat päällekkäisyydet tai ristiriitaisuudet saataisiin työstettyä siten, että yhdestä datan kohteesta olisi saatavilla yhdet mahdollisimman kattavat ja ajantasaiset tiedot. Tätä tarkoitusta varten Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle annetaan ehdotetun liikenteen digitaalisia tietopalveluista koskevan lain 16 §:ssä oikeus ja velvollisuus koostetun tiedon tuottamiseen muun muassa liityntäpisteistä.

Joissakin lausunnossa katsottiin, että esityksessä olisi tarkemmin analysoitava, miltä osin kumottavassa liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä ja sen nojalla annetussa asetuksessa määritellyt tiedot eroavat MMTIS-asetuksessa säädetyistä tietolajeista. On huomattava, että MMTIS-asetus on suoraan sovellettavaa EU-oikeutta, joka on ollut voimassa jo useita vuosia, ja velvoittanut toimijat toimittamaan siinä säädetyt tiedot. Liikenteen palveluista annetun lain sääntely on ollut rinnakkaista sääntelyä, joka esityksellä poistetaan.

Edelleen joissakin lausunnoissa esitetään huolestumista siitä, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle annettavat tehtävät voisivat olla kilpailuasetelmassa yksityisten toimijoiden kanssa. Esityksessä lähdetään siitä, että EU-oikeudesta seuraava jäsenvaltion velvollisuus hoitaa kansallisen yhteyspisteen perustaminen tarkoittaa pyrkimystä siihen, että olemassa on vain yksi kansallinen yhteyspiste. Tällaisen tehtävän suorittaminen olisi Suomessa perinteisesti

joko viranomaisen tehtävä, tai kyseessä on julkisen hallintotehtävän siirtäminen, kuten esityksessä. Markkinat eivät voi tällaista tehtävää hoitaa. Lisäksi on huomattava, että esityksellä pyritään siihen, että kaikilla toimijoilla on samat pohjatiedot käytettävissään mahdollisimman yhdenmukaisilla ehdoilla. Näiden pohjatietojen päälle eri toimijat voivat rakentaa tietoliiketoimintaa. Edelleen on huomattava, että Kilpailu- ja kuluttajavirasto on lausunnossaan katsonut, että esityksellä on myönteisiä vaikutuksia muun muassa mahdollisuuden muodostaa multimodaalisia matkaketjuja.

Kansalaisjärjestöjen lausuntopalaute oli pääosin myönteistä, ja ne katsoivat, että tehdyt esitykset voivat edistää erilaisten väestöryhmien liikkumista.

Viranomaisten lausunnoissa muun muassa kannatettiin ehdotuksia, joiden mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tehtävä riskinarvio, ja joiden perusteella voidaan reagoida poikkeuksellisissa tilanteissa. Oikeusministeriön ja Tietosuojavaltuutetun toimiston lausuntojen johdosta esityksen tietosuojaa koskevia perusteluja on tarkennettu. Samoin on tarkennettu esityksen tiedonhallintavaikutuksia koskevaa arviointia valtiovarainministeriön lausunnon johdosta.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista

1 Luku. Yleiset säännökset

1 §. *Soveltamisala.* Ehdotetusta 1 momentista ilmeni lain pääasiallinen sisältö. Lain asiallinen pääsisältö muodostuisi 2 ja 3 luvuista. Näistä 2 luvussa käsiteltäisiin tietojen asettamista saataville kansallisen yhteyspisteen kautta ja yhteyspisteen toiminnan järjestämistä. Tämä osa sääntelyä perustuisi suoraan EU-säädöksiin. Lain 3 luvussa käsiteltäisiin liikennejärjestelmän perustietopalvelua. Tämä osuus olisi pääosin kansallista sääntelyä.

Laki koskisi ensimmäisessä vaiheessaan pääasiassa tieliikenteeseen liittyvää tietoa sekä multimodaalia matkatietoa. Liikennejärjestelmän digitaalista kaksosta kehitettäessä olisi tarkoituksenmukaista, että eri liikennemuotoihin liittyvä tiedonvaihto pystyttäisiin järjestämään yhdenmukaisia rakenteita ja periaatteita noudattaen. Tiedonvaihdon solmupisteenä toimisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kaikissa liikennemuodoissa perustamisajatuksensa mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaussäännös siihen, että lailla pannaan täytäntöön EU:n ITS-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista). Direktiiviä on antamisensa jälkeen muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2017/2380 sekä uudella Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2023/2661. Alkuperäinen ITS-direktiivi on pantu Suomessa täytäntöön Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 160 ja 188 §:llä, jotka kumottaisiin tämän lain antamisen yhteydessä. Lyhenne ”ITS” on peräisin direktiivin englanninkielisen nimen sanoista ”Intelligent Transport Systems”.

Lisäksi lailla täydennetään ja täsmennetään ITS-direktiivin nojalla annettuja komission delegoituja asetuksia. Näistä tosiaikaisia liikennetietoja koskeva asetus annettiin kokonaan uudestaan vuonna 2022 ((EU) 2022/670 tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajusten palvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä *RTTI-asetus*)), ja multimodaaleja matkatietoja koskevaa asetusta uudistettiin vuonna 2024 ((EU) 2017/1926 EU:n laajusten multimodaalisten

matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta, sellaisena kuin se on muutettuna komission delegoidulla asetuksella (EU) 2024/490 (jäljempänä *MMTIS-asetus*). Komission delegoitu asetus (EU) 886/2013 datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (jäljempänä *SRTI-asetus*) on asetuksista vanhin, vuodelta 2013, ja sen uudistamista koskeva työ on aloitettu komissiossa.

Lisäksi lakiin siirrettäisiin liikenteen palveluista annetusta laista säännös, joilla täydennetään ja täsmennetään vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönnotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (jäljempänä *jakeluinfra-asetus tai AFIR-asetus*) 20 artiklaa. Samoin lakiin siirrettäisiin liikenteen palveluista annetusta laista vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä annettuun komission asetukseen (EU) N:o 1300/2014 (jäljempänä *PRM-YTE*) liittyvät säännökset. Näitä ei kuitenkaan mainittaisi erikseen lain pääasiallista sisältöä koskevassa 1 §:ssä.

2 §. *Soveltamisalan rajaukset.* Pykälän 1 momentin mukaisesti lakia sovellettaisiin vain yleisiin teihin. Näihin lukeutuu kuntien katuverkko. Tieverkosta lähes kolme neljäsosaa on yksityisteitä, jotka suljettaisiin pois lain velvoittavuuden piiristä RTTI-asetuksen 1 artiklan 2 kohtaa vastaavalla tavalla. Yksityistiet Suomessa ovat pieniä ja usein vähän liikennöityjä haja-asutusalueiden tietä. Moottoritiet tai TEN-T -verkon osat eivät ole Suomessa yksityisteitä. Yksityisteitä koskevia tietoja toimitetaan kuitenkin liikennejärjestelmän perustietopalveluun ehdotetun 16 §:n 2 momentin mukaan yksityistielain (560/2018) mukaisesti.

Ehdotetussa 2 momentissa rajattaisiin soveltamisalan ulkopuolelle toiminta ja palvelut, joita tarjotaan maanpuolustuksen, kansallisen turvallisuuden, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden taikka rikosten ennalta estämisen, rikostutkinnan ja syytteeseen saattamiseksi. Säännös vastaa ITS-direktiivin 1 artiklan 3 kohdan rajausta.

3 §. *Määritelmät.* Ehdotettuun pykälään otettaisiin tämän lain kannalta keskeiset määritelmät. ITS-direktiivin 4 artiklassa on yhteensä 26 määritelmää. Näistä osa liittyy direktiivin sellaisiin artikloihin tai niihin liittyviin direktiivin liitteisiin, joiden velvollisuudet kohdistuvat komissioon, ja joita ei ole siksi tarpeen transponoida. Myöskään määritelmiä ei tällöin ole tarvetta sisällyttää ehdotettavaan lakiin. Tällaisia määritelmiä ovat ITS-direktiivin 4 artiklan 8, 9, 13, 19, 20, 24 ja 26 kohdat. Lisäksi osa määritelmistä on sellaisia, että ne mainitaan ainoastaan kertaalleen, jolloin määritelmä on sisällytetty kyseiseen pykälään.

Pykälän 1 kohta sisältäisi liikennejärjestelmän määritelmän. Määritelmä olisi identtinen liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 3 §:n 1 kohdan kanssa. Liikennejärjestelmän määritelmä on perusteltua sisällyttää määritelmiin sen johdosta, että ehdotetussa laissa on nimensä mukaisesti kyse liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista.

Pykälän 2 kohta sisältäisi ITS-järjestelmän määritelmän. Säännöksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 1 kohdan määritelmä siitä, mitä tarkoitetaan ”älykkäillä liikennejärjestelmillä” eli ”ITS-järjestelmillä”. Suomessa ei kuitenkaan käytettäisi termiä ”älykäs liikennejärjestelmä” siksi, että on olemassa sekaantumisvaara 1 kohdassa tarkoitetun kansallisen ”liikennejärjestelmä” -termin kanssa. ITS-direktiivin määritelmän mukaan näillä tarkoitetaan järjestelmiä, joissa sovelletaan tieto- ja viestintäteknologiaa tieliikenteen alalla, mukaan lukien infrastruktuuri, ajoneuvot ja käyttäjät, sekä liikenteen hallinnassa ja liikkuvuuden hallinnassa ja rajapintoihin muiden liikennemuotojen kanssa.

Pykälän 3 kohta sisältäisi ITS-sovelluksen määritelmän, ja sillä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 3 kohta. Pykälän 4 kohta sisältäisi ITS-palvelun määritelmän, ja sillä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 4 kohta. ITS-sovellukset ja -palvelut hyödyntävät ITS-järjestelmiä.

Pykälän 5 kohta sisältäisi ITS-direktiivissä usein käytetyn termin ”määritys” määritelmän. Se vastaisi ITS-direktiivin 4 artiklan 17 kohdan määritelmää. Termi on Suomen oikeusjärjestelmässä varsin vieras, mutta sitä käytetään ITS-direktiivissä. Yleisesti ottaen sillä tarkoitetaan komission direktiivin 12 artiklassa tarkoitettua menettelyssä antamaa delegoitua säännöstä. Ehdotettava laki ei sisällä valtuuksia kansallisten määräysten antamiselle.

Pykälän 6 kohta sisältäisi keskeisen ”kansallisen yhteyspisteen” määritelmän. Kohdan avulla pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 22 kohta. Ehdotettua määritelmää laadittaessa on hyödynnetty RTTI-asetuksen 2 artiklan 17 kohdan määritelmää tavoitteena saada helpommin ymmärrettävä, ehdotettavan lain kannalta keskeinen määritelmä. Kansallisen yhteyspisteen kautta saataville voidaan asettaa joko suoraan dataa tai metadataa ja tietoa datan lähteistä. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole, että kansalliseen yhteyspisteeseen kerättäisiin dataa, vaan datat haetaan ohjelmointirajapintojen avulla suoraan niiden lähteiltä.

Pykälän 7 kohta sisältäisi tiedatan määritelmän, jolla pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 14 kohta. Kyse on ITS-direktiivin määritelmän mukaisesti maanteiden infrastruktuuriin liittyvästä datasta, kuten kiinteistä liikennemerkeistä ja niiden säännönmukaisista turvallisuustekijöistä sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurista. Tällaisia tietoja koskevat erityisesti RTTI-asetus ja jakeluinfra-asetus.

Ehdotetussa 8 kohdassa määriteltäisiin liikennedata ITS-direktiivin 4 artiklan 15 kohdan mukaisesti. Kyse on liikennettä koskevasta aiemmasta ja tosiaikaisesta datasta. RTTI-asetuksessa käsitellään myös näitä tietoja.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin matkadata, ja määritelmällä laitettaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 16 kohta. Matkadata on perusdataa, kuten julkisen liikenteen aikatauluja ja hintoja, jota tarvitaan multimodaalisten matkatietojen tarjoamiseksi ennen matkaa ja sen aikana. Tavoitteena on helpottaa matkan suunnittelua, varaamista ja muuttamista.

Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin metadata, joka on myös varsin keskeinen käsite ehdotetussa laissa. ITS-direktiivi ei sisällä metadatan määritelmää, mutta ehdotuksessa on hyödynnetty RTTI-direktiivin 2 artiklan 18 kohdan määritelmää.

Ehdotetussa 11 kohdassa olisi niin ikään varsin keskeinen ohjelmointirajapinnan käsite. Ehdotuksella pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 11 kohdan rajapinnan määritelmä. Kansallisessa laissa termiä on tarkennettu siten, että kyseessä on ohjelmointirajapinta. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 154 §:ssä ei aikaisemmin tätä termiä käytetty, vaan käsitettä ”tietojärjestelmään luotu avoin rajapinta”. Julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019) 2 §:n 11 kohdassa on ”teknisen rajapinnan” määritelmä. Nyt ehdotettava ”ohjelmointirajapinnan” määritelmä vastaisi viimeksi mainittua määritelmää, mutta termiksi on valittu ”ohjelmointirajapinta” siksi, että sitä käytetään jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa. Tällöin ehdotetussa laissa käytettävä rajapintaa koskeva termi on kauttaaltaan yhdenmukainen.

Pykälän 12 kohdassa määriteltäisiin ”datan saatavuus”. Ehdotuksella pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 21 kohta. Ehdotetun 13 kohdan määritelmä ”datan käytettävyys” vastaisi

ITS-direktiivin 4 artiklan 23 kohtaa. Pykälän *14 kohdassa* ehdotettu määritelmän ”taustalla olevat tiedot” avulla pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 25 kohta.

Ehdotetussa *15 kohdassa* olisi datan haltijan määritelmä. Määritelmä vastaa RTTI-asetuksen 2 artiklan 14 kohtaa ja MMTIS-asetuksen 2 artiklan 11 kohtaa.

Pykälän *16 kohdassa* määriteltäisiin liityntäpiste. Määritelmä noudattelisi uudistetun MMTIS-asetuksen 2 artiklan 25 kohdan määritelmää. Liityntäpisteestä käytetään usein puhekielessä vastinetta ”pysäkki”, mutta määritelmä on kuitenkin laajempi kattaen muun muassa asemat.

Pykälän *17 kohta* sisältäisi yhteentoimivuuden määritelmän ja *18 kohta* yhteensopivuuden määritelmän. Ne vastaisivat ITS-direktiivin 4 artiklan 2 ja 12 kohtia.

Ehdotetun pykälän kohdat 19-22 liittyisivät kansallisiin tarpeisiin. Niiden avulla tarkennettaisiin velvoitteiden kohdentumista kotimaisiin toimijoihin. Kyse on toimijoista, jotka ovat lain kannalta keskeisiä, ja joille voidaan olettaa kertyvän paljon ITS-direktiivissä ja sen nojalla annetuissa komission delegoiduissa asetuksissa tarkoitettuja tietoja. Ehdotetussa *19 kohdassa* olisi tieviranomaisen määritelmä. Suuri osa etenkin RTTI-asetuksen ja SRTI-asetuksen velvoitteista on kohdistettu niihin. Suomessa kyse on Väylävirastosta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista. Tieviranomaisen tehtävät siirtyvät 1.1.2026 lähtien aluehallintouudistuksen yhteydessä perustettaviin elinvoimakeskuksiin (Laki elinvoimakeskuksista sekä Työllisyys-, kehittämis- ja hallintokeskuksesta 531/2025).

Pykälän *20 kohdassa* tarkoitettuja tienpitäjiä ovat Väylävirasto ja kunnat. Myös tienpitäjiin kohdistuu ITS-direktiivin nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa merkittävä määrä velvoitteita. Määritelmä eroaa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 3 §:n 5 kohdasta, sillä kyseinen laki kohdistuu vain maanteihin. Ehdotettava laki puolestaan koskee myös kuntien katuverkkoa.

Ehdotettu *21 kohta* sisältäisi uuden käsitteen ” *liikenteellisesti merkittävä kunta*”. Sillä tarkoitettaisiin ainakin ensi vaiheessa Helsinkiä, Turkuja, Tampereä, Oulua, Lahtea, Kuopiota, Jyväskylää, Espoota, Vantaata ja Kauniaista. Kyse on TEN-T-verkon mukaisista kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevista kaupungeista lisättyinä pääkaupunkiseudun kunnilla Espoo, Vantaa ja Kauniainen, koska pääkaupunkiseutu muodostaa liikenteellisen kokonaisuuden. ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion velvoitteena on varmistaa, että jos taustalla olevat tiedot ovat saatavissa, dataa on saatavilla direktiivin liitteessä III esitetyn kunkin datatyypin maantieteellisessä kattavuudessa. Kuntien katuverkon osalta ITS-direktiivin liite 3 viittaa TEN-T -verkon mukaisiin kaupunkisolmukohtien keskusosiin. Ehdotetussa laissa on tarkoituksenmukaista ulottaa velvoitteet kohdassa määritelyihin tieliikenteen kannalta merkityksellisiin kaupunkeihin.

Ehdotettu *22 kohta* sisältäisi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan määritelmän, joka noudattelee liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 10 kohdan määritelmää, mutta kohdistuu vain tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua tarjoavaan. Tällaisiin toimijoihin ei kohdistu velvoitteita suoraan EU:n ITS-säätelystä, mutta kansallisesti on arvioitu, että niille kertyy merkittävä määrä säätelyssä tarkoitettua dataa, minkä johdosta kyse on kansallisesti merkittävistä toimijoista. Toistaiseksi Suomessa tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua tarjoaa ainoastaan Fintraffic Tie Oy.

4 §. *Tietosuoja*. Ehdotettu 4 § perustuu ITS-direktiivin 10 artiklaan, ja on tarpeen sanotun artiklan saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Pykälän *1 momentissa* määritellään henkilötietojen käsittelyn perusta ITS-direktiivin 10 artiklan 1 kohtaa vastaavalla tavalla. ITS-

direktiivissä ja sen nojalla annetuissa komission delegoiduissa asetuksissa oleviin datatyypppeihin sisältyy vain rajallisesti henkilötietoja. Esitykseen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä voi lähinnä olla kysymys henkilön nimestä, jos toimintaa harjoitetaan sellaisen sisältävällä toiminimellä sekä yhteyshenkilöjen yhteystiedoista (nimi, sähköposti, puhelin). Pääosin näissäkkin on kuitenkin kyse organisaation tiedoista. ITS-sääntelyssä tarkoitetut datatyyppit eivät sisällä arkaluontoisia henkilötietoja, eikä esitykseen sisälly sellaisten tietojen käsittelyä koskevia ehdotuksia.

MMTIS-asetuksen mukaan datan haltijoiden kansallisen yhteyspisteen kautta antamat tiedot eivät saa sisältää henkilötietoja, ja RTTI-tiedot ja SRTI-tiedot eivät niitä luonteensa johdosta sisällä. Myöskään Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ei sisällytä henkilötietoja kansallisesta yhteyspisteestä annettaviin tietoihin, vaan tähänkin saakka esimerkiksi toiminimimuodossa harjoitetun liikkumispalvelun tarjoajan tiedot eivät ole olleet saatavilla FINAP:sta. Kysymys on siis tiedoista, joita voidaan joutua käsittelemään taustalla palveluiden tarjoamiseksi.

Pykälän 2 *momentti* edellyttäisi tietojen anonymisointia tai vähintään pseudonymisointia, ja perustuisi ITS-direktiivin 10 artiklan 3 ja 4 kohtiin. RTTI- ja SRTI-asetuksen tietolajeissa voi olla myös sellaista dataa, jota ajoneuvojen laitteet voivat tehokkaasti kerätä. Tämä data on lähtökohtaisesti henkilötietoa ajoneuvodatan haltijoilla ollessaan, koska dataan yhdistyy tieto siitä, mikä ajoneuvo sen on kerännyt. Kansallisen yhteyspisteen kautta saatavilla olevan datan on tarkoitus jo olla anonymisoitua, jolloin kyse ei enää ole henkilötiedosta, eikä ITS-direktiivissä tai sen nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa kyseessä olevissa datatyypeissä ole lainkaan merkitystä sillä tiedolla, mikä ajoneuvo datan on kerännyt. Direktiivin säännöksellä tarkennetaan EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen sääntelyä, etenkin asetuksen 25 artiklan osalta. Kansallinen sääntely täytäntöönpanisi ITS-direktiivin kyseiset säännökset niihin mitään lisäämättä.

5 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 1 *momentti* sisältäisi viittauksen kyberturvallisuuslakiin (124/2025). Liikenteen palveluista annettu laki sisälsi aikaisemmin 161 §:n, jossa säädettiin ITS-järjestelmän ylläpitäjän velvollisuudesta huolehtia viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja tietoturvallisuuteen liittyvästä häiriöstä ilmoittamisesta. Kyseinen pykälä on kumottu kyberturvallisuuslailla. Koska järjestelmien kyberturvallisuudesta huolehtiminen on erittäin tärkeää, on perusteltua sisällyttää ehdotettavaan pykälään viittaus kyberturvallisuuslakiin.

Pykälän 2 *momentti* sisältäisi viittaukset vahingonkorvauslakiin ja tuotevastuulakiin. Säännös on luonteeltaan informatiivinen. Se on tarpeen sen johdosta, että sillä pannaan täytäntöön ITS-direktiivin 11 artikla. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n vastuuta sen hoitaessa liikenteen palveluista annetun lain 154 sekä 154 a-c §:n mukaisia tehtäviä on koskenut saman lain 154 d §:n säännös, joka on sisältänyt viittauksen vahingonkorvauslakiin. Asia ei muuttuisi sisällöllisesti, vaikka viittaus vahingonkorvauslakiin sisällytettäisiinkin nyt ehdotetun lain 1 luvun yleisiin säännöksiin. ITS-direktiivin 11 artikla sisältää erityisen viittauksen tuotevastuusääntelyyn.

6 §. *Lainkäyttövalta ja alueellisuus.* Ehdotettu pykälä on tarpeen sen johdosta, että lain soveltaminen ulottuu Suomen alueen ulkopuolelle. Ehdotettua lakia sovelletaan paitsi toimijaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muutoin Suomen oikeudenkäytön piirissä, myös sellaisiin datan haltijoihin, joilla on hallussaan Suomen alueeseen liittyvää tai Suomen alueella tarjottavia palveluja koskevaa dataa. Ehdotettu säännös pohjautuu RTTI-asetuksen 3 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan datan käyttäjät saavat kansallisen yhteyspisteen kautta pääsyn datan haltijoiden antamaan tietyn jäsenvaltion aluetta koskevaan dataan. Ajatukseltaan vastaava säännös löytyy myös MMTIS-asetuksen 3 artiklan 1 kohdasta. Datat haltija on määriteltä

ehdotetun 3 §:n 12 kohdassa. Kyse on siis toimijoista, joilla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan dataan.

7 §. *Noudatettavat periaatteet.* Ehdotetun pykälän 1 momentilla saatetaan ITS-direktiivin 2, 3 ja 6 artikkelit sekä liitteet I ja II osaksi Suomen lainsäädäntöä viittaamalla suoraan direktiivin kyseisiin osiin. Samalla säännös panee täytäntöön direktiivin 5 artiklan 1 kohdan. Momentti vastaa liikenteen palveluista annetun lain 160 §:n 1 momenttia, joka puolestaan antamisensa aikoina vastasi voimassa olleen tieliikennelain (267/1981) ITS-järjestelmien käyttöönotossa sovellettavia periaatteita koskevan 1 a luvun 5 b §:n 1 momenttia, jolla pantiin täytäntöön alkuperäinen ITS-direktiivi. Direktiivin alkuperäinen luonne puitedirektiivinä on kansallisen täytäntöönpanon kannalta varsin haastava, sillä direktiivin keskeinen sisältö on kohdistunut säännöksiin, joiden nojalla komissio antaa ja on antanut delegoituja säännöksiä. Nämä säännökset ovat direktiivin uudistuksen yhteydessä säilyneet rakenteeltaan ennallaan, vaikka direktiiviin on samalla tullut elementtejä, joiden kansallisen täytäntöönpanon tarve on selkeämpää.

Pykälän 2 momentti sisältäisi julkisiin ja yksityisiin ITS-järjestelmien ylläpitäjiin sekä ITS-sovellusten ja -palveluiden tarjoajiin kohdistuvia velvollisuuksia noudattaa palveluita tarjotessaan ja ITS-järjestelmiä ylläpitäessään tiettyjä periaatteita. Niiden on ITS-käyttäjille palveluja tarjotessaan kiinnitettävä erityistä huomiota suojattomien tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden tai vammaisten ja liikuntarajoitteisten tarpeisiin sekä edistettävä toiminnallaan ITS-järjestelmien, ITS-sovellusten ja ITS-palveluiden yhteen toimivuutta ja yhteensopivuutta. Säännös sisältää ITS-direktiivin määritelmistä ITS-palveluntarjoajan (4 artiklan 5 kohta), ITS-käyttäjän (4 artiklan 6 kohta) sekä suojattoman tienkäyttäjän (4 artiklan 7 kohta) määritelmät. ITS-käyttäjiin lukeutuvat direktiivin mukaan muun muassa matkustajat, suojattomat tienkäyttäjät, tieinfrastruktuurin käyttäjät ja ylläpitäjät, kaluston hallinnoijat ja pelastustoimintaorganisaatiot.

2 Luku. **Datan saatavuus ja käytettävyys**

8 §. *Kansallinen yhteyspiste.* Ehdotetussa pykälässä osoitettaisiin kansallisen yhteyspisteen tehtävä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan kuudennen kappaleen mukaan jäsenvaltion velvollisuutena on varmistaa artiklassa tarkoitetun datan käytettävyys kansallisen yhteyspisteen kautta direktiivin liitteessä III mainittuihin päivämääriin mennessä. Säännöksellä pannaan täytäntöön tämä direktiivin kohta kansallisen yhteyspisteen järjestämisen osalta. Myös ITS-direktiivin nojalla annetuista komission delegoiduista asetuksista tulee jäsenvaltiolle velvoite järjestää kansallisen yhteyspisteen toiminta, sillä RTTI-asetuksen 3 artiklan 1 kohta, MMTIS-asetuksen 3 artiklan 1 kohta ja SRTI-asetuksen 7 artiklan 2 kohta velvoittavat jäsenvaltion perustamaan ja ylläpitämään kansallisen yhteyspisteen. Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 4 kohta puolestaan toteaa, että kansallisena yhteyspisteenä toimii RTTI-asetuksessa tarkoitettu kansallinen yhteyspiste.

Vaikka ITS-direktiivi sisältää päävelvoitteen datan käytettävyydestä kansallisen yhteyspisteen kautta sekä yhteyspisteen määritelmän, ei direktiivi anna tarkempia suuntaviivoja sille, kuinka kansallinen yhteyspiste tulisi järjestää. RTTI-asetuksen johtolauseessa 16 kuitenkin kerrotaan, että yhteyspiste voi olla tietovarasto, rekisteri tai verkkoportaali tai niiden kaltainen yhteyspiste datatyypistä riippuen. Dataa ei tarvitse isännöidä yhteyspisteissä, vaan ne voivat johtaa muihin paikkoihin, joissa data on saatavilla. Edelleen johtolauseessa todetaan, että jäsenvaltioiden olisi yhdistettävä nykyiset julkiset ja yksityiset yhteyspisteet yhdeksi yhteyspisteeksi, jossa on saatavilla kaikki asetuksen määrittysten soveltamisalaan kuuluvat käytettävissä olevat datan tyypit. Asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa todetaan, että jäsenvaltiot voivat jatkossakin käyttää niitä yhteyspisteitä, jotka on perustettu vanhan RTTI-asetuksen (EU) 2015/962 mukaisesti.

EU-sääntelyssä ei edellytetä, että kansallisen yhteyspisteen järjestämisen olisi oltava viranomaistehtävä, vaan se voidaan antaa myös yksityiselle toimijalle. Kuitenkin lähtökohtana on, että kussakin asetuksessa tarkoitettuja kansallisia yhteyspisteitä on vain yksi, ja se tarjoaa ainoan pääsyn asetuksissa tarkoitettuun dataan. Tämä on todettu sekä RTTI-asetuksen että MMTIS-asetuksen 3 artiklojen 1 kohdassa.

Koska kansallisia yhteyspisteitä voi olla kussakin jäsenvaltiossa vain yksi tai korkeintaan hyvin rajallinen määrä, niiden ylläpito ei voi muodostaa markkinaa eikä sen tekemiseen voi liittyä yritysten välistä vapaata kilpailua. Suomessa tehtävä on tämän seurauksena katsottu voimassa olevassa lainsäädännössä parhaimmaksi järjestää niin, että velvoite on osoitettu viranomaisen tehtäväksi julkisena hallintotehtävänä. Viranomainen on voinut hankkia tehtävän tekemisen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Järjestelyn oikeudellinen perusta on nykytilassa hajanainen ja osittain puutteellinenkin. Ratkaisusta on aiheutunut sekavuutta eri toimijoiden rooleihin tietojenvaihdon ekosysteemissä Suomessa. Roolien selkeyttämiseksi ehdotettavan pykälän 1 momentissa tehtävä osoitettaisiin valtion kokonaan omistamalle erityistehtäväyhtiölle eli Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Erityisen luonteensa johdosta tehtävän katsottaisiin jatkossakin olevan luonteeltaan julkinen hallintotehtävä, mutta siirto tehtäisiin nyt suoraan lain nojalla. Tehtävä osoitettaisiin nimenomaan Fintraffic -konsernin emoyhtiölle, joka on tähänkin saakka hoitanut virastojen sille siirtämiä kansalliseen yhteyspisteeseen liittyviä tehtäviä.

Nyt ehdotettavalla lailla säädettäisiin selkeästi yhdestä kansallisesta yhteyspisteestä, joka palvelisi niin RTTI-, MMTIS-, SRTI- kuin jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettua tietoakin. Kansallinen yhteyspiste palvelisi myös rautatieasemien esteettömyystiedon saatavuutta. Kokoamalla kaikki kansalliset yhteyspisteet yhdeksi voidaan saavuttaa paitsi ITS-säännösten tavoite yhdestä kansallisesta yhteyspisteestä, myös mahdollistaa synergiaetuja. Sekä datan haltijoille että käyttäjille ratkaisu tarjoaa selkeyttä ja helppokäyttöisyyttä.

Käytännössä yksi kansallinen yhteyspiste koostuu tietojärjestelmistä, jotka jatkavat olemassaoloaan. RTTI-NAPeina toimineista järjestelmistä Digitraffic on tähänkin saakka ollut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n järjestelmä, ja Digiroad siirretään Väylävirastolta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. MMTIS-NAPina jatkaa FINAP. Se on tähän saakka ollut Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla, ja sen operointi ja ylläpito on tilattu Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Jatkossa tavoitteena on yksi yhteinen kansallinen yhteyspiste yleiseurooppalaisten tavoitteiden mukaisesti.

Ehdotetussa pykälässä avattaisiin lisäksi kansallisen yhteyspisteen luonnetta kertomalla, että kansallisen yhteyspisteen tarkoituksena on toimia mahdollisimman tehokkaana tietojenvaihdon alustana/kanavana datan haltijoiden ja datan käyttäjien välillä. Kansalliseen yhteyspisteeseen ei siten ole tarkoitus kerätä dataa, vaan tietoa siitä, mistä löytyy tietoa. Tiedot haetaan datan lähteeltä eli datan haltijoiden ohjelmointirajapinnoista.

9 §. *Tie- ja liikennedatan saatavuudesta huolehtiminen.* Pykälän 1 momentissa tunnistetaan sellaiset toimijat, joille käytännössä kertyy tie- ja liikennedatata Suomessa. Niille osoitettaisiin velvollisuus pyrkiä huolehtimaan datan saatavuudesta. Tältä osin kyse ei olisi absoluuttisesta velvollisuudesta, vaan tavoitetilän asettamisesta. Näitä toimijoita olisivat tieviranomaiset, tienpitäjät ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat. Toistaiseksi vain Fintraffic Tie Oy tarjoaa viimeksi mainittua palvelua Suomessa, ja se hoitaa tehtävää julkisena hallintotehtävänä. Kyse on varsin perustavaa laatua olevasta datasta, joka Suomessa onkin varsin kattavasti jo olemassa, ja yleisesti ottaen digitaalisessa muodossa. Säännökseen sisällytetyt sanat ”hallinnassaan olevasta” datasta kuvaavat sitä, että myös RTTI-tietojen osalta kysymys on datan haltijoista, vaikka toimijat onkin pystytty identifioimaan tarkemmin kuin

MMTIS-tietojen osalta. Toimijan ei siis tarvitse pyrkiä huolehtimaan toisen hallussa olevan datan saatavuudesta.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi varsinaisen velvoitteen, joka on peräisin ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdasta. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön kyseinen direktiivin kohta, joka velvoittaa jäsenvaltiot huolehtimaan siitä, että jos taustalla olevat tiedot ovat jo olemassa, dataa on saatavilla direktiivin liitteessä III esitetystä maantieteellisessä kattavuudessa ja aikataulussa.

Ehdotetun 2 momentin velvoite kohdistuisi kansallisesti keskeisiin toimijoihin, joille arvioidaan kerääntyvän merkittävällä tavalla tosiaikaisia liikennetietoja. Näitä ovat tieviranomaiset eli määritelmän mukaisesti Väylävirasto ja 1.1.2026 alkaen elinvoimakeskukset, tienpitäjänä olevat liikenteellisesti merkittävät kunnat ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat. Liikenteellisesti merkittävällä kunnalla tarkoitettaisiin määritelmien mukaisesti Helsinkiä, Turkuja, Tampereä, Oulua, Lahtea, Kuopiota, Jyväskylää, Espoota, Vantaata ja Kauniaista. ITS-direktiivin liitteen III mukaan velvoite digitoida taustalla olevat tiedot voidaan kansallisesti rajata osassa datatyypeistä sellaisiin TEN-T-asetuksessa tarkoitettuihin kaupunkisolmukohtien keskiosassa olevien kaupunkien katuihin, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7000 ajoneuvoa. Ehdotuksen mukaan tämä kansallinen liikkumavara otettaisiin käyttöön. Poikkeuksen muodostavat direktiivin liitteessä III mainitut datatyypit yksisuuntaiset kadut ja tavarankuljetusmääräykset, joiden osalta kansallista liikkumavaraa ei ole.

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla tarkoitetaan toimijaa, jolle Väylävirasto on siirtänyt sille maantieverkon tienpitäjänä kuuluvan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun hoitamisen liikenteen palveluista annetun lain 136 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla. Tällä hetkellä tällaista toimintaa harjoittaa Fintraffic Tie Oy. Jatkossa kyse voi olla muistakin palveluntarjoajista. Liikenteen palveluista annetun lain 15 lukua säädettäessä arvioitiin, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle kertyy merkittävällä tavalla liikenteeseen liittyvää tietoa. Tällaista dataa ovat liikennedatan osalta etenkin dynaamiset eli vaihtuvat tiedot.

Kaikki pykälässä tarkoitetut toimijat ovat joko viranomaisia tai toimijoita, jotka hoitavat niille siirrettyä julkista hallintotehtävää. Tällaisiin toimijoihin kohdistuu velvollisuus digitoida tietoa myös julkisen sektorin tiedonhallinnasta annetun lain 19 §:n mukaisesti. Ehdotettuun 2 momenttiin sisällytettäisiin siksi informatiivinen viittaus kyseiseen pykälään.

10 §. *Tie- ja liikennedatan käytettävyys.* Ehdotetussa 10 §:ssä tarkennetaan RTTI-asetuksen sääntelyä eräiltä osin. Kaikkien RTTI-asetuksen 4-7 artikloissa tarkoitettujen toimijoiden osalta tarkennetaan pykälän 1 momentissa, että tietojen toimittamisen kansalliseen yhteyspisteeseen tapahtuu lähtökohtaisesti ohjelmointirajapinnan avulla. Koska kyse on digitaalisesta tiedosta, ohjelmointirajapinnan käyttäminen on käytännössä tarpeellista. Tarkemmin tietojen toimittamisesta säädetään vielä ehdotetussa 14 §:ssä. Sen mukaisesti Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava myös työkalua, jonka avulla tietojen toimittaminen kansalliseen yhteyspisteeseen voi vaihtoehtoisesti tapahtua. Työkalun ajatellaan voivan auttaa etenkin pienempiä toimijoita täyttämään EU-sääntelystä tulevat velvoitteet.

RTTI-asetuksen liitteessä olevat, ehdotetussa pykälässä tarkoitetut datatyypit ovat seuraavia:

- 1) Infrastruktuuria koskevan datan tyypit:
 - a) tieverkkoyhteydet ja niiden fyysiset ominaisuudet:
 - i) geometria;
 - ii) teiden leveys;
 - iii) kaistojen lukumäärä;

- iv) pituuskaltevuus;
- v) liittymät;
- b) tien luokitus;
- c) tietulliasemien sijainti;
- d) palvelu- ja lepoalueiden sijainti;
- e) sähköajoneuvojen latauspisteiden sijainti ja niiden käyttöedellytykset;
- f) paineistettua maakaasua, nesteytettyä maakaasua ja nestekaasua myyvien huoltoasemien sijainti;
- g) kaikkien muiden polttoainetyyppien tankkausasteiden ja -asemien sijainti;
- h) lastaus- ja purkausalueiden sijainti.

2) Välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan tyypit:

- a) staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt, soveltuvin osin
 - i) tunneleiden käyttörajoitukset;
 - ii) siltojen käyttörajoitukset;
 - iii) pysyvät käyttörajoitukset;
 - iv) nopeusrajoitukset;
 - v) rahdinkuljetusmääräykset;
 - vi) ohituskielto raskaille ajoneuvoille;
 - vii) painoa/pituutta/leveyttä/korkeutta koskevat rajoitukset;
 - viii) yksisuuntaiset kadut;
 - ix) rajoitus-, kielto- tai velvoitevyöhykkeiden rajat, säännellyille liikennevyöhykkeille pääsyn senhetkinen tilanne ja nykyiset ehdot;
 - x) vaihtuvasuuntaisten kaistojen ajosuunta
- b) liikennevirtasuunnitelmat.

3) Muut sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan tyypit

- a) liikennesääntöjä ja vaaroja osoittavien liikennemerkkien sijainti ja yksilöiminen
 - i) tunneleiden käyttörajoitukset;
 - ii) siltojen käyttörajoitukset;
 - iii) pysyvät käyttörajoitukset;
 - iv) muut liikennesääntöjä osoittavat liikennemerkit;
- b) soveltuvin osin muut staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt kuin 2 kohdassa tarkoitettut;
- c) tietullin alaisten teiden yksilöiminen, sovellettavat kiinteät käyttäjämaksut ja käytettävissä olevat maksumenetelmät (mukaan lukien vähittäismyyntikanavat ja toimitustavat);
- d) vaihtuvat tienkäyttömaksut ja käytettävissä olevat maksumenetelmät, mukaan lukien vähittäismyyntikanavat ja toteuttamismenetelmät.

4) Välttämättömät verkon tilaa koskevan datan tyypit

- a) tien sulkeminen;
- b) kaistan sulkeminen;
- c) tietyöt;
- d) tilapäiset liikenteenhallintatoimenpiteet.

5) Muut verkon tilaa koskevan datan tyypit

- a) sillan sulkeminen;
- b) liikenneonnettomuudet ja -häiriöt;
- c) huonokuntoinen tie;
- d) tien pintaan ja näkyvyyteen vaikuttavat sääolosuhteet.

6) Verkon tosiaikaista käyttöä koskevat datan tyypit

- a) liikenteen määrä;
- b) liikenteen nopeus;
- c) jonojen sijainti ja pituus;
- d) matka-ajat;
- e) odotusaika rajanylityspaikoilla;
- f) lastaus- ja purkauspaikkojen saatavuus;
- g) sähköajoneuvojen latauspisteiden ja -asemien saatavuus;
- h) vaihtoehtoisten polttoainetyyppien tankkauspisteiden ja -asemien saatavuus;
- i) kertalatauksen/-tankkauksen hinta.

RTTI-asetuksen kohdissa 2 ja 4 olevat ”välttämättömät” -kategorioiden tiedot ovat samoja kuin ITS-direktiivin nojalla digitointivelvoitteen piiriin kuuluvat tiedot. Suomessa ei ole olemassa kaikkia liitteessä tarkoitettuja asioita, kuten 1 kohdan c alakohdan mukaisia tietulliasemia. Lisäksi 1 kohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkostoon liittyvät tiedot ovat päällekkäisiä ja varsin ylätasoisia verrattuna jakeluinfra-asetuksessa edellytettyihin tietoihin.

RTTI-asetuksessa säädetään suoraan käytettävistä standardeista. Lisäksi asetuksessa säädetään niistä ehdoista, joilla dataa on asetettava saataville uudelleenkäyttöä varten. Asetuksen johdantolauseiden mukaan huomioon on kuitenkin otettava INSPIRE-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/2/EY Euroopan yhteisön paikkatietoinfrastruktuurin (INSPIRE) perustamisesta) sekä avoimen datan direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1024 avoimesta datasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä). INSPIRE-direktiivin alaiset tietoineistot ovat arvokkaita tietoineistoja, jotka on saatava käyttöön maksutta julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain 24 b §:n ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 34 §:n nojalla. RTTI-asetuksen mukaiset datatyypit kuuluvat ainakin osittain myös INSPIRE-direktiivin tietokategorioihin. Lisäksi on huomattava, että tietojen laajalla uudelleenkäytöllä tavoitellaan sellaisia liikennejärjestelmähyötyjä, joiden voidaan katsoa hyödyttävän koko yhteiskuntaa. Siksi on tarkoituksenmukaista, että julkisen sektorin toimijoiden julkisilla varoilla tuottamaa dataa on voitava uudelleenkäyttää maksutta ehdotetun 2 momentin mukaisesti. Yksityisen sektorin toimijoiden osalta vastaavaa ei voida edellyttää, koska RTTI-asetuksen säännösten mukaisesti yksityisen sektorin toimijoille ei voida ylipäättään asettaa velvoitetta myöntää toisille yksityisen sektorin toimijoille pääsyä dataansa.

11 §. *Matkadatan saatavuudesta huolehtiminen.* Multimodaaleja matkatietoja koskevan sääntelyn kanssa rinnakkainen sääntely liikkumispalveluiden olennaisista tiedoista on tähän saakka ollut liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä, joka ehdotetaan kumottavaksi. Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n kumoamisen johdosta myös sen nojalla annettua valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017) kumoutuisi. Jatkossa säännöksessä viitattaisiin suoraan MMTIS-asetuksen liitteessä lueteltuun staattiseen, aiempaan ja havaintoihin perustuvaan sekä dynaamiseen matka- ja liikennedataan. MMTIS-asetuksen datatyypit, joita ehdotettu säännös koskee, ovat seuraavat:

1. Staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan matka- ja liikennedatan tyypit

1.1 Palvelutaso 1

a) Sijaintihaku (lähtöpaikka/määränpää):

- i) Osoitetiedot (kadunnimi, rakennuksen numero, postinumero)
- ii) Topografiset paikat (kaupunki, kylä, esikaupunki, hallinnollinen yksikkö)
- iii) Kohdepisteet (liikennetietoon liittyvät), joihin ihmiset voivat haluta matkustaa

b) Reittisuunnitelmat: operatiivinen kalenteri, jossa viikonpäivät liitetään päivämääriin

c) Sijaintihaku (liityntäpisteet) – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:

- i) Yksilöidyt liityntäpisteet
- ii) Liityntäpisteiden geometria/kartoitus

d) Reittisuunnitelman muodostaminen – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:

- i) Vaihtoyhteydet
- ii) Oletusvaihtoajat vaihtopaikassa
- iii) Verkkotopologia ja reitit/linjat (topologia)
- iv) Liikenteenharjoittajat
- v) Aikataulut
- vi) Suunnitellut vaihdot taattujen säännöllisten palvelujen välillä
- vii) Toiminta-ajat
- viii) Liityntäpisteiden varustetaso (mukaan lukien laituritiedot, asiakaspalvelu-/neuvontapisteet, lipunmyyntipisteet, hissit/portaat, sisään- ja uloskäyntien sijainti)
- ix) Ajoneuvot, mukaan lukien esteettömyys (esimerkiksi matalalattia; pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa liikkuville suunniteltu) ja ajoneuvossa olevat palvelut (esimerkiksi WC-tilat)
- x) Liityntäpisteiden esteettömyys ja kulkureitit vaihdon yhteydessä (kuten hissit, liukuportaat)
- xi) Avustuspalvelut (kuten onko apua saatavilla paikan päällä)

e) Reittisuunnitelman muodostaminen:

- i) Tieverkko (mukaan lukien erilliset bussi-/taksikaistat)
- ii) Pyörätieverkko (pyörätiet, erilliset pyöräkaistat, busseille ja polkupyörille tarkoitettut jaetut kaistat, jaettu pyörätie/katu, jaettu pyörätie/jalkakäytävä)
- iii) Jalankulkuverkko ja esteettömyyttä tukevat välineet

1.2 Palvelutaso 2

a) Sijaintihaku – kysyntäohjauksinen liikenne ja henkilökohtainen liikenne:

- i) Pysäköintipaikkojen sijainti (kadunvars- ja muu pysäköinti), mukaan lukien esteettömät pysäköintipaikat vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille
- ii) Liityntäpysäköinti julkisen liikenteen käyttämiseksi
- iii) Liityntäpysäköinti yhteiskyytien käyttämiseksi
- iv) Kaupunkipyöräasemat
- v) Yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikat
- vi) Turvalliset polkupyöräparkit (kuten lukitut polkupyörätallit)

- vii) Potkulautojen pysäköintialueet
- b) Tiedotuspalvelu:
 - i) Mistä ja miten voidaan ostaa lippuja säännölliseen liikenteeseen ja kysyntäohjauksiseen liikenteeseen, mukaan lukien vähittäismyyntikanavat, toimitustavat, maksutavat
 - ii) Missä ja miten pysäköinti maksetaan, mukaan lukien vähittäismyyntikanavat, toimitustavat, maksutavat
- c) Lisätiedot – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:
 - i) Yleiset perusmaksut:
 - Tariffialuetiedot (maksuvyöhykkeet/pysäkit ja hintaportaat)
 - Perustariffirakenne (pisteestä pisteeseen, mukaan lukien päivä- ja viikkotariffit, vyöhyketariffit, tasatariffit)
 - ii) Ajoneuvojen varustetaso, mukaan lukien matkustusluokat, wifi-yhteys, polkupyörien kuljetusmahdollisuus ja -ehdot

1.3 Palvelutaso 3

- a) Yleisiä perusmaksuja ja erikoismaksuja koskeva yksityiskohtainen haku – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:
 - i) Matkustajaluokat (käyttäjaluokat, kuten aikuinen, lapsi, eläkeläinen, opiskelija, varusmies, veteraani, vammainen tai liikuntarajoitteinen, ja niiden edellytykset sekä matkustusluokat)
 - ii) Yleiset lipputuotteet (käyttöoikeudet kuten vyöhyke/pisteestä pisteeseen, mukaan lukien päivä- ja viikkoliput/kertaliput/meno-paluuliput, käytön edellytykset, peruskäyttöehdot kuten voimassaoloaika/liikenteenharjoittaja/matkustusaika/vaihtaminen, perushinta pisteestä pisteeseen erilaisille lähtö- ja määräpistepareille, mukaan lukien päivä- ja viikkohinnat/vyöhykehinnat/tasahinnat)
 - iii) Erikoismaksutuotteet: tarjoukset, joihin liittyy erityisiä lisäehtoja, kuten tarjoushinnat, ryhmähinnat, kausiliput, yhdistetyt tuotteet, joissa on yhdistetty erilaisia tuotteita ja lisätuotteita, kuten pysäköinti ja matkustus, vähimmäisaika perillä
 - iv) Kaupalliset perusehdot, kuten palautus/korvaaminen/vaihtaminen/siirtäminen
 - v) Varausta koskevat perusehdot, kuten myyntiaika, voimassaoloaika, reittirajoitukset, peräkkäiset vyöhykemaksut, vähimmäisaika perillä
- b) Tiedotuspalvelu – kysyntäohjauksinen liikenne: Miten kysyntäohjauksiset liikennepalvelut varataan, mukaan lukien vähittäismyyntikanavat, toimitustavat, maksutavat
- c) Reittisuunnitelmat:
 - i) Pyöräilyverkon yksityiskohtaiset tiedot (pinnan laatu, pyöräily rinnakkain, muun liikenteen kanssa jaettu tila, pyöräily tiellä/maastossa, maisemareitit, jalankulkualueet, kääntymis- tai kulkurajoitukset (esimerkiksi liikennevirtaa vastaan))
 - ii) Parametrit, joita tarvitaan ympäristötekijöiden laskemiseksi, kuten kasvihuonekaasupäästöt ajoneuvotyyppiä tai matkustajakilometriä tai käveltyä kilometriä kohti

- iii) Parametrit, joita tarvitaan perinteisten ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kulutuksen laskemiseksi
- d) Reittisuunnitelman muodostaminen: arvioidut matka-ajat viikonpäivittäin ja aikaväleittäin kullekin liikennemuodolle / liikennemuotojen yhdistelmälle

1.4 Palvelutaso 4

- a) Myöhästymisiä koskeva aiempi matka- ja liikennedata – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne
- b) Myöhästymisiä ja ohitusajkoja koskeva havaintoihin perustuva data – säännöllinen liikenne:
 - i) Myöhästymisen pituus ja, jos mahdollista, syy rautateiden henkilöliikenteessä, kun kyseessä on vähintään 60 minuutin myöhästyminen (asetuksen (EU) 2021/782 19 artiklan mukaisesti)
 - ii) Lähdön viivästymisen kesto ja, jos mahdollista, syy merien ja sisävesien matkustajaliikenteessä, kun lähtö viivästyy yli 90 minuuttia (asetuksen (EU) N:o 1177/2010 18 artiklan mukaisesti)
 - iii) Lähdön viivästymisen kesto ja, jos mahdollista, syy säännöllisessä linja-autoliikenteessä, kun aikataulun mukainen matka on 250 km tai enemmän ja lähtö terminaalista viivästyy yli 120 minuuttia (asetuksen (EU) N:o 181/2011 19 artiklan mukaisesti)
 - iv) Viivästymisen kesto ja, jos mahdollista, syy, kun lennon lähtö viivästyy vähintään 120 minuuttia tai saapuminen viivästyy vähintään 180 minuuttia (asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 ja 6 artiklan mukaisesti)
- c) Peruutuksia koskeva havaintoihin perustuva data – säännöllinen liikenne:
 - i) Peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy rautateiden henkilöliikenteessä
 - ii) Peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy merien ja sisävesien matkustajaliikenteessä
 - iii) Peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy säännöllisessä linja-autoliikenteessä, kun aikataulun mukainen matka on 250 km tai enemmän
 - iv) Lentojen peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy
- d) Pysäköintimaksuja koskevat tiedot

2. Dynaamisen matka- ja liikennedatan tyypit

2.1 Palvelutaso 1

Ohitusajat, matkasuunnitelmat ja lisätiedot:

- i) Häiriöt, kuten suljetut reitin osat ja/tai kiertotiet, ja niiden syy, jos mahdollista
- ii) Reaaliaikaiset tilannetiedot, kuten palvelujen arvioidut lähtö- ja saapumisaajat, myöhästymiset, peruutukset, taattujen yhteyksien seuranta
- iii) Liityntäpisteen ominaisuuksien tilanne (mukaan lukien dynaamiset laituritiedot, toiminnassa olevat hissit/liukuportaat, suljetut sisään- ja uloskäynnit) – säännöllinen liikenne

2.2 Palvelutaso 2

- a) Pysäköintimaksuista tiedottaminen – kysyntäohjauksinen liikenne ja henkilökohtainen liikenne

b) Saatavuuden tarkistaminen ja sijainti – kysyntäohjauksinen liikenne ja tapauksen mukaan henkilökohtainen liikenne

- i) Yhteiskäyttöautojen saatavuus ja sijainti, kaupunkipyörien saatavuus ja sijainti, yhteiskäytössä olevien potkulautojen saatavuus ja sijainti sekä muiden yhteiskäyttöajoneuvojen saatavuus ja sijainti
- ii) Pysäköintipaikkojen saatavuus (kadunvarsi- ja muu pysäköinti)

Ehdotettu *1 momentti* asettaisi vastaavalla tavalla tavoitetason kuin ehdotettu 9 § tosiaikaisten liikennetietojen osalta. Käytännössä arvioidaan, että matkadata on Suomessa varsin hyvin olemassa digitaalisessa muodossa jo aikaisemman sääntelyn johdosta. Kumottava liikenteen palveluista annetun lain 154 § velvoitti huolehtimaan liikkumispalveluita koskevan olennaisen tiedon saatavuudesta, eli velvoite meni pidemmälle kuin MMTIS-asetuksen velvoite asettaa digitaalisessa muodossa olevaa tietoa saataville. Sääntely merkitsee tässä mielessä heikennystä nykytilaan, mutta käytännössä ero jäänee vähäiseksi.

Ehdotettu *2 momentti* laittaisi täytäntöön ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan liityntäpisteitä koskevan tiedon osalta. Kyse on velvollisuudesta digitoida taustalla olevat tiedot. Momentissa viitattaisiin ITS-direktiivin III liitteen 4 kohdassa tarkoitettuihin tietoihin liityntäpisteiden sijainnista sekä liityntäpisteiden ja vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä. Niiden on oltava käytettävissä sanotussa kohdassa tarkoitettussa maantieteellisessä kattavuudessa ja aikataulussa. Myös tämä ehdotettu momentti sisältäisi lisäksi viittauksen julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain 19 §:ään.

Ehdotettu *3 momentti* sisältäisi rautatieasemien esteettömyystietoa koskevaa tarkempaa sääntelyä. Ehdotuksella korvattaisiin voimassa oleva 154 a §, joka asettaa Liikenne- ja viestintäviraston vastuuseen asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta. Yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1300/2014 (PRM-YTE) tarkoitettua esteettömyyttä koskevat tiedot ovat osittain päällekkäisiä MMTIS-asetuksessa tarkoitettujen tietojen kanssa, mutta PRM-YTE on yksityiskohtaisempi. Myös näiden tietojen osalta on tarkoituksenmukaista, että tietojen saatavuudesta ja niiden asettamisesta käyttöön kansallisen yhteyspisteen kautta vastaa se, jonka hallussa data on. Usein kyse on rautatieaseman haltijasta. Liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:ään säädettyä todettiin kuitenkin, että kaikissa tilanteissa asemanhaltijaa ei voida tunnistaa. Tällöinkin on niin, että kyseistä liityntäpistettä koskeva data on jonkin toimijan hallussa. Mahdolliset päällekkäisyyden ja ristiriitaisuudet tiedoissa pyrittäisiin poistamaan jatkossa siten, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä olisi ehdotetun 16 §:n mukaisesti oikeus ja velvollisuus tuottaa koostettua tietoa muun muassa liityntäpisteistä.

Ehdotetulla *4 momentilla* varaudutaan tulevaan EU-sääntelyyn, jossa pyrkimyksenä on luoda yhdenmukainen mekanismi yksilöllisten EU-tunnisteiden määrittämiseksi matkustajaliikenteen liityntäpisteille (suunnitelluille liikennemuodoille ja tilausliikenteelle tarpeen mukaan) koko unionin kattavasti. Yksilöllisten EU-tunnisteiden luominen tukisi multimodaalipalvelujen, kuten lipunmyyntipalvelujen, kehittämistä sekä lisäksi helpottaisi MMTIS-asetuksen täytäntöönpanoa. Tavoite on kirjattu komission vuosia 2024–2028 koskevaan ITS-työohjelmaan. Asian valmistelun on määrä alkaa vuonna 2025. Valmistelu tehdään EU:n osin rahoittamassa NAPCORE-X-hankkeessa. Hankkeen suositusten pohjalta komission on tarkoitus hyväksyä määrittäykset osaksi ITS-direktiivin mukaisia määrittäyksiä 2028 mennessä. Samalla liityntäpisteitä koskevan tiedon laatua kehitetään kansallisella tasolla. Säännöksellä otettaisiin etunojaa liityntäpisteisiin liittyvien tunnisteiden luomiseen, koska sellaiseen on

havaittu tarve kansallisellakin tasolla. Työssä on otettava huomioon ne käytänteet, joita EU-yhteistyössä syntyy, jotta tunnisteet ovat lopulta yhteensopivia EU:ssa.

12 §. *Matkadatan käytettävyys.* Ehdotetussa pykälässä täydennettäisiin MMTIS-asetuksen sääntelyä säätämällä ohjelmointirajapinnan käytöstä. Ehdotus olisi linjassa RTTI-tietoa koskevan sääntelyn kanssa. Ohjelmointirajapinnan käyttö on käytännössä se tapa, jolla digitaalista tietoa voidaan siirtää. Ehdotetussa 1 momentissa myös suljettaisiin pois velvoite toimittaa MMTIS-asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua dynaamista tietoa ajoneuvon varausasteesta. Kohdan 2.3 sulkeminen pois velvoitteesta perustuu MMTIS-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaisen kansallisen liikkumavaran käyttöön.

MMTIS-asetuksen liitteessä mainitut palvelutasot liittyvät asetuksen 4 ja 5 artikloissa säädettyihin asetuksen porrastettuihin soveltamisen alkamisajankohtiin. Staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan matka- ja liikennedatan osalta soveltaminen on alkanut vuonna 2019, ja viimeisenä olevan kohdan 1.4 osalta soveltaminen alkaa 1.12.2025 koko EU:n liikenneverkolla. Dynaamisen matka- ja liikennedatan osalta soveltaminen alkaa kohdasta 2.1 EU-laajuisen liikenneverkon laajuudessa 1.12.2025 alkaen. Kohdan 2.2. osalta soveltaminen alkaa 1.12.2026 EU-laajuisesta liikenneverkosta alkaen. Kohtia 2.1 ja 2.2 sovelletaan koko unionin liikenneverkolla 1.12.2028 alkaen.

MMTIS-asetuksen velvoitteet kohdistuvat datan haltijaan. Termillä tarkoitetaan asetuksen 2 artiklan 11 kohdan mukaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoa, kuten liikenneviranomaisia, liikenteenharjoittajia, infrastruktuurin haltijoita ja kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajia, joilla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan liitteessä lueteltuun dataan tai jakaa sitä sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Ehdotettu 1 momentti koskisi siten jatkossa datan haltijoita liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n käyttämän henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajien sijaan. Myös nykytilassa velvoitteen piiriin on kuulunut laajasti erilaisia toimijoita. Hallituksen esityksen HE 161/2016 vp mukaan henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajiin kohdistettu velvoite koski kaikkien eri liikennemuotojen palveluntarjoajia, kuten rautatieliikenteen yhtiöitä, varustamoita, lentoyhtiöitä sekä muun muassa satamia, lentokenttiä ja terminaaleja, sekä välityspalvelun tarjoajia. Velvoitteen piiriin kuuluu myös julkisen sektorin toimijoita, kuten joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, siltä osin kuin ne ovat datan haltijoita. Datan haltijan määritelmä sisältäisi myös ehdotettuun lakiin, ja se noudattelisi MMTIS-asetuksen perusmääritelmää.

Ehdotettu 2 momentti sisältäisi säännöksen siitä, että julkisen sektorin datan uudelleenkäytön olisi oltava maksutonta. Voimassa olevassa liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä on edellytetty, että tiedot ovat vapaasti käytettävissä. Säännöstä on käytännössä tulkittu niin, että kyse olisi myös maksuttomuudesta. Tämä on edistänyt liikkumispalveluita koskevan tiedon saatavuutta, ja sitä kautta loppukäyttäjille tarjottavien palveluiden, kuten esimerkiksi reittioppaan kehittämistä. Jatkossa maksuttomuudesta säädettäisiin suoraan viranomaisten ja julkista hallintotehtävää hoitavien osalta. Sääntely olisi yhdenmukainen RTTI-tietoja koskevan sääntelyn kanssa.

13 §. *Liikenneturvallisuuteen liittyvä data.* Ehdotus liittyy SRTI-asetukseen. Suomessa ei ole ollut aiemmin sitä täydentävää sääntelyä. Asetuksen 5 artiklan mukaan jäsenvaltion on nimettävä Euroopan laajuisen tieverkon osuudet, joilla on käytössä liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason tietopalvelu. Tällaiseksi on ilmoitettu seuraavat tieliikenneverkon osat: E18 (Turku-Vaalimaa), Kehä I, Kehä II, Kehä III sekä lisäksi seuraavat pääkaupunkiseudun sisääntuloväylät Kehä III:n sisäpuolelta: valtatie 3, valtatie 4, kantatie 51, kantatie 45, kantatie 170 ja seututie 120. Jatkossa ITS-direktiivin 6 a artikla velvoittaa

jäsenvaltiota huolehtimaan siitä, että tällaista palvelua tarjotaan direktiivin liitteen IV tarkoittamassa laajuudessa. Tietojen saatavuutta on tämän johdosta tarvetta edistää.

Asetuksen 3 artiklan mukaan liikenneturvallisuuteen liittyvän yleisen liikennetietopalvelun kattamien tapahtumien tai olosuhteiden on koostuttava vähintään yhdestä seuraavista tietoluokista:

- a) tilapäisesti liukas tie;
- b) eläimiä, ihmisiä, esteitä, rojua tiellä;
- c) suojaamaton onnettomuuspaikka;
- d) lyhytaikaiset tietyöt;
- e) heikentynyt näkyvyys;
- f) väärään suuntaan ajava kuljettaja;
- g) hallitsematon tiesulku;
- h) poikkeukselliset sääolosuhteet.

Ehdotetun pykälän *1 momentissa* asetettaisiin toimijoille tavoite pyrkiä huolehtimaan SRTI-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun tiedon saatavuudesta vastaavalla tavalla kuin 9 ja 11 §:ssä RTTI-asetuksessa ja MMTIS-asetuksessa tarkoitettujen tietojen osalta.

Pykälän *2 momentissa* täydennettäisiin asetuksen 7 artiklan säännöstä datojen asettamista saataville kansallisen yhteyspisteen kautta velvoittamalla toimijat lähtökohtaisesti käyttämään ohjelmointirajapintaa. Myös tältä osin noudatettaisiin samaa linjaa kuin edellä olevissa pykälissä. Myös säännös julkisen sektorin tiedon uudelleenkäytöstä maksutta vastaisi sääntelyä RTTI- ja MMTIS-tiedon osalta.

14 §. *Tietojen toimittaminen kansalliseen yhteyspisteeseen.* Ehdotetun pykälän *1 momentissa* tarkennettaisiin lisää sitä, kuinka RTTI-, MMTIS- ja SRTI-asetusten velvoite asettaa tiedot saataville kansallisen yhteyspisteen kautta käytännössä voidaan toteuttaa. Vastaava velvoite toimittaa ohjelmointirajapinnan osoite ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä tieto niiden mahdollisista päivityksistä kansalliselle yhteyspisteelle löytyy voimassa olevasta liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n 2 momentista. Rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaaineiston verkko-osoitteella tarkoitetaan esimerkiksi tilannetta, jossa ohjelmointirajapinnan käyttöä ohjeistavalla aineistolla on eri verkko-osoite.

Pykälän *2 momentissa* Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettavien velvoitteiden avulla pyritään helpottamaan etenkin pienempien toimijoiden, kuten pienten kuntien ja palveluntarjoajien mahdollisuutta toimittaa tietonsa saataville kansallisen yhteyspisteen kautta. Velvoite tarjota ohjelmointirajapinnan käytölle vaihtoehtoisia työkalua sisältyy voimassa olevaan liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n 3 momenttiin. Kyse on ollut niin sanotusta RAE-työkalusta (reitti- ja aikatauluediittori). Ehdotuksessa velvoitetta tarjota työkalua laajennettaisiin, ja se kattaisi RTTI-, MMTIS- ja SRTI-asetuksissa tarkoitetut datatyypit. Lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n velvollisuutena olisi tarjota toimijoiden tarvitsemää ohjausta ja neuvontaa. Myös tällä pyritään helpottamaan esimerkiksi kuntien mahdollisuuksia toimittaa edellytetyjä tietoja.

Ehdotetulla *3 momentilla* täydennettäisiin jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaa. Asetus sisältää jo itsessään keskeiset elementit, muun muassa edellyttämällä rajapintaa ja säätämällä tietojen maksuttomuudesta. Sääntelyä täydennettäisiin kuitenkin tarkentamalla, mitä tietoja

ohjelmointirajapintaan liittyen kansalliselle yhteyspisteelle on toimitettava. Asetuksen 20 artiklan sisällön enempi toistaminen ei tässä kokonaisuudessa olisi tarpeen kumottavan liikenteen palveluista annetun lain 154 b §:n tapaan.

15 §. *Hakupalvelu.* RTTI- ja MMTIS-asetusten mukaan kansallisen yhteyspisteen on tarjottava datan käyttäjille hakupalveluita. RTTI-asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa esimerkkinä annetaan palvelu, joka mahdollistaa pyydetyn datan hakemisen vastaavan metadatan sisältöä käyttämällä. Koska datan haltijoiden velvollisuutena on toimittaa metadata kansalliselle yhteyspisteelle, hakupalvelu voi lähinnä muodostaa niin sanotun metadatakatalogin, joka kertoo, mistä datan käyttäjän kaipaama data on saatavissa. Asetusten säännöksiä tarkennettaisiin osoittamalla hakupalvelun tarjoamista koskeva velvollisuus Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Samalla pykälä kertoo, kuinka datat ovat saatavissa kansallisen yhteyspisteen kautta. Lähtökohtaisesti kansalliseen yhteyspisteeseen ei siis kerättäisi dataa, vaan sieltä löytyy tieto siitä, mistä dataa on saatavissa.

Kansallinen yhteyspiste ei päätä siitä, saako datan hyödyntäjä käytettäväkseen hakemansa datan uudelleenkäyttöä varten ja millä ehdoilla. Pääsy dataan määräytyy osaksi ehdotetun lain kautta, jossa julkisten toimijoiden ja niihin rinnastettavien toimijoiden keräämä, ITS-direktiivissä ja sen nojalla annetuissa komission delegoiduissa asetuksissa tarkoitettu data on oltava vapaasti käytettävissä. Muiden toimijoiden osalta pääsyoikeudet määräytyvät delegoiduissa asetuksissa säädettyjen, pääasiassa FRAND-ehtojen kautta.

3 Luku. Liikennejärjestelmän perustietopalvelu

Ehdotettu kolmas luku olisi pääosin kansallista sääntelyä. Siinä luotaisiin pohja liikennejärjestelmän perustietopalvelulle. Se koskisi ensivaiheessa lähinnä tieliikennettä, mutta jatkossa myös muihin liikennemuotoihin liittyvien vastaavien tietojen saatavuutta voitaisiin sen avulla pyrkiä kehittämään. Ehdotusten pohjalla on nykytila Suomessa, jossa RTTI-asetukseen liittyvän tiedon kansallisina yhteyspisteinä käytännössä toimivat tietojärjestelmät Digiroad ja Digitraffic ovat tarjonneet EU:n ITS-sääntelyssä edellytettyä metadatakatalogi -tyyppistä palvelua kehittyneempiä tietopalveluja ja koostettua dataa.

16 §. *Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tiedot.* Pykälän 1 momentissa liikennejärjestelmän perustietopalvelun tarjoaminen annettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Perustietopalvelussa datasta muodostuu tietoa. Kuten pykälän 2 momentissa todetaan, tietopalvelun tiedot perustuvat kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti hyödynnettäväksi saatettavista tiedoista. Ensivaiheessa tietopalvelun tiedot liittyvät pääosin tieliikenteen ja koostuvat tieliikenteen infrastruktuurin ominaisuuksiin liittyvästä datasta eli tiedatasta, tieliikenteeseen liittyvästä tosiaikaisesta datasta ja historiadatasta eli liikennedatasta, multimodaalisten matkaketjujen tarjoamiseen tarvittavasta datasta eli matkadatasta ja tieliikenteen turvallisuuteen liittyvästä datasta.

Kuten pykälän 2 momentissa todettaisiin, perustietopalvelussa hyödynnettäisiin kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi asetettujen datojen lisäksi mahdollisesti muuta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun yhteydessä syntynyttä dataa. Kysymys saattaa olla esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 142 §:n mukaisesti Häätäkeskuslaitokselta saaduista tiedoista, joita ei sellaisenaan toimiteta kansallisen yhteyspisteen kautta saataville, mutta joita käytetään esimerkiksi liikennedataa ja tieliikenteen turvallisuutta koskevaa dataa tuottaessa. Viranomaisilta saadun datan julkisuutta voi kuitenkin rajoittaa liikenteen palveluista annetun lain 144 §:n 1 momentin säännös, jolloin tällaista dataa ei voi sisällyttää perustietopalvelusta saataviin tietoihin.

Lisäksi Maanmittauslaitos toimittaa tietopalveluun paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa (421/2009) tarkoitetut liikenneverkkoja koskevat tiedot. Voimassa olevan tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain (991/2003, ns. Digiroad -laki) 5 §:n mukaan Maanmittauslaitos toimittaa järjestelmään tallennettaviksi tässä laissa tarkoitettuja liikenneväyliä koskevat sijaintitiedot ja käytössään olevat väyliä koskevat ominaisuustiedot Digiroad -järjestelmään. Jatkossa Maanmittauslaitos velvollisuus toimittaa tietoja koskisi samoja tietoja, mutta tiedot toimitettaisiin Väyläviraston järjestelmän asemesta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n ylläpitämään järjestelmään. Säännöksessä viitattaisiin yksityistielakiin, jossa tiekunta veloitetaan ilmoittamaan yksityistietä koskevat painorajoitukset ja tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot. Yksitystielain säännöksiä muutettaisiin esityksellä niin, että tie- ja katuverkon tietojärjestelmän asemesta edellytettäisiin, että tietojen on oltava saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta. Lisäksi yksityistien tienpitäjä voisi toimittaa tietopalveluun muutkin hoitamaansa yksityistä tietä koskevat tiedot. Säännös vastaa Digiroad -lain 5 §:n säännöstä, mutta kohdistuisi jatkossa kuntien asemesta yleisesti yksityistien tienpitäjään.

Pykälän 3 momentti antaisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle mandaatin muodostaa tiedoista niin sanottuja koontikantoja. Pykälässä lueteltaisiin ne koontikannat, joiden tuottamista tavoitellaan. Koontikannat yhdistelevät eri lähteistä peräisin olevaa dataa, ja muun muassa päällekkäisen datan osalta valitaan mahdollisimman paikkansa pitävä data. Säännöksen avulla edistetään muun muassa liityntäpisteitä koskevan tiedon laatua ja saatavuutta, mukaan lukien esteettömyyttä koskeva tieto. Vastaavaa säännöstä ei lain tasolla toistaiseksi ole, mutta Digiroad ja Digitrtraffic -järjestelmät ovat luonteeltaan koontikantoja, ja myös liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ään perustuva FINAP sisältää metadatakatalogin lisäksi jonkin verran koostettua tietoa. Lisäksi momentissa veloitettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kehittämään liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietojen laatua. Säännöksellä pyritään siihen, että tiedot olisivat käytännössä mahdollisimman käytettäviä ja mahdollisimman suurta hyötyä tuottavia.

17 §. *Tietojen luovuttaminen.* Tietojen luovuttaminen tapahtuisi ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan ohjelmointirajapinnan avulla tai muutoin sähköisesti. Kyse on koneluettavasta tiedosta. Luovutettavat tiedot ovat perustietoja, joiden avulla pyritään hyödyttämään erilaisia yhteiskunnallisia tarpeita, ja tiedon käyttäjinä voivat olla julkiset ja yksityiset toimijat sekä luonnolliset henkilöt. Luovutettavasta tiedosta ei tämän johdosta perittäisi maksua. Säännös vastaisi tältä osin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain 8 §:ää.

Ehdotettavassa 1 momentissa tarkoitettujen tietojen osalta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy käsittelee tietoja ja muodostaisi niistä koontikantoja, mutta tietoja ei jalostettaisi yksittäisen tiedon käyttäjän, esimerkiksi jonkin yrityksen erityisen tarpeen mukaisesti. Jalostettujen tietojen tuottaminen aiheuttaisi yhtiölle lisäkustannuksia, joiden kattaminen julkisin varoin ei ole perusteltua.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on valtion erityistehtäväyhtiö, jonka tehtävänä on yhtiöjärjestyksen mukaisesti luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen. Siksi on perusteltua, että yhtiö voi lisäpalveluiden avulla hyödyttää erityistä tietoa tarvitsevia toimijoita ottamalla maksun tietojen lisäkäsittelystä aiheutuneesta työstä. Tavoitteena on, että perustietopohja on kaikkien toimijoiden saatavilla ja hyödynnettävissä, jolloin sen päälle voidaan rakentaa monenlaisia palveluita, joita voidaan esimerkiksi tarjota erilaisille käyttäjäryhmille. Koska perustietopalvelussa hyödynnettävät tiedot ovat sellaisia, joita voidaan saada kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi tai joita Fintraffic -konsernissa on

tuotettu, ei säännöksessä ehdotettu mahdollisuus maksullisten lisäarvopalveluiden tarjoamiseen muodosta uhkaa esimerkiksi muun toimijan liikesalaisille tiedoille.

18 §. *Muut tietopalvelut.* Ehdotetun pykälän 1 momentissa tarkoitettu liikenteen kokonaistilannekuva perustuisi nykytilassa pääsääntöisesti Fintraffic -konsernin eri osien tuottamaan liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelujen tarjoamisen yhteydessä syntyneeseen tietoon. Kokonaistilannekuvassa voitaisiin yhdistää eri liikennemuotojen tilannekuva. Tulevaisuudessa kokonaistilannekuvaan voidaan sisällyttää myös muiden organisaatioiden tuottamia tietoja, jotka sisältyvät liikennejärjestelmän perustietopalveluun tai muuten ovat tilannekuvan kannalta merkityksellisiä. Tieliikenteen osalta säännökseen liittyy liikenteen palveluista annetun lain 137 §:n 1 momentin säännös tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan velvollisuudesta tilannekuvan ylläpitoon. Säännöstä tarkennettaisiin esityksellä siten, että tilanteessa, jossa tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluja tuottaisi useampi kuin yksi palveluntarjoaja, kullakin olisi velvollisuus pitää yllä tilannekuvaa tarjoamiensa palvelun laajuudessa.

Loppukäyttäjien saataville tarjottava kokonaistilannekuva tarjotaan nykytilassa Fintrafficin Liikennetilanne -palvelun kautta, Digitransit -reittioppaiden sekä Fintraffic Mobiili -sovelluksen avulla avoimesti ja veloitusetta. Liikennetilanne -palvelussa loppukäyttäjille tarjotaan selainkäyttöliittymässä reaaliaikaista tietoa tie-, rata-, meri- ja lentoliikenteestä. Fintraffic Mobiili puolestaan tarjoaa reaaliaikaista liikennetietoa tie- ja rataliikenteestä ja ilmoittaa käyttäjälle mahdollisista liikennehäiriöistä. Lisäksi sovelluksen kautta voi jättää palautetta liikenneväylien kunnosta sekä raportoida liikenteen poikkeamista ja vaaranpaikoista, kuten tielle eksyneistä eläimistä, pysähtyneistä ajoneuvoista tai huonosta ajokelistä. Digitransit -reittiopas tarjoaa hakupalvelun ja tilannekuvan multimodaaleihin matkatietoihin.

Pykälän 2 momentissa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi osoitettaisiin liikenneturvallisuuteen liittyvän yleisen vähimmäistason liikennetietopalvelun tarjoaminen. ITS-direktiivin 6 a artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltion on varmistettava palvelun käyttöönotto, joten säännöksellä saatetaan kyseinen velvollisuus osaksi kansallista lainsäädäntöä. Käyttöönotto tapahtuisi ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettussa aikataulussa ja maantieteellisessä kattavuudessa. SRTI-asetuksessa tarkoitetuista tietolajeista osa on varsin haastavia, joten palvelun rakentamisessa on tarve lähteä liikkeelle heti lain voimaantultua. Eurooppalaisessa yhteistyössä on syytä pyrkiä selvittämään, millainen palvelu ylipäätään parhaiten palvelisi liikenneturvallisuutta ja käyttäjien tarpeita.

19 §. *Yhteistyön tekeminen.* Ehdotetun pykälän 1 momentissa asetettaisiin lain tasolla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle velvollisuus koordinoida toimijoiden välistä yhteistyötä liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseksi. Kyse on lähinnä kansallisen tason yhteistyöstä, jonka avulla muun muassa liikennettä koskevan tiedon laatua voidaan kehittää. Samalla pyritään helpottamaan toimijoiden, kuten esimerkiksi kuntien, velvoitteita asettaa dataa saataville kansallisen yhteispisteen kautta, kun toimintamalleja voidaan kehittää yhdessä.

Ehdotetussa 2 momentissa kyse olisi EU-tasoisesta yhteistyön tekemisestä. Säännöksellä pantaisiin osittain täytäntöön ITS-direktiivin 5 artiklan 3 kohdassa mainittua jäsenvaltioiden velvoitetta yhteistyön tekemiseen unionin tukemien koordinoitihankkeiden kautta. Yhteistyön tekeminen olisi luontevasti Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävää siltä osin kuin on kyse käytännön tekemisestä. Yhtiö osallistuu nykytilassa jo muun muassa NAPCORE-hankkeeseen, jossa kansallisten yhteispisteiden toimintaa kehitetään.

Pykälän 2 momentti sisältäisi myös standardin ja arkkitehtuurin määritelmät, joita käytetään ehdotetussa laissa vain tässä kohdassa. Määritelmillä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan kohdat 10 ja 18.

20 §. *Tietojen oikeellisuus.* Ehdotetun pykälän avulla pyritäisiin varmistamaan tietopalvelusta saatavien tietojen laadukkuutta. RTTI- ja MMTIS-asetuksissa säädetään, että datan haltijoiden ja datan käyttäjien on tehtävä yhteistyötä varmistaakseen, että mahdollisista dataan liittyvistä epätarkkuuksista ilmoitetaan viipymättä sille datan haltijalle, jolta data on peräisin. Ehdotetussa 1 momentissa säädetty velvollisuudet kohdistuisivat Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:hyn. Yhtiön on luotava menettelyt, joiden avulla datan hyödyntäjät voivat ilmoittaa havaitsemistaan virheistä, ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voi viedä tiedon eteenpäin datan haltijalle. Tieto mahdollisesta virheellisyydestä voi tulla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tietoon myös oma-aloitteisesti, kun se käsittelee tietoja ehdotetun 16 §:n nojalla.

Pykälän 2 momentti sisältäisi säännöksen siitä, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ei vastaisi datan haltioiden tiedoissa mahdollisesti olevista virheellisyyksistä. Säännös vastaisi kumottavan tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain 9 §:ää.

21 §. *Rautatieasemien esteettömyyttä koskevien tietojen toimittaminen.* Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteen toimivuuden teknisistä eritelmistä annetussa komission asetuksessa edellytetään, että kerätyt esteettömyystiedot toimitetaan Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan. Tietojen toimittamisesta on vastannut tähän saakka ilman nimenomaista lain säännöstä Liikenne- ja viestintävirasto, jolla on myös ollut vastuu tietojen keräämisestä liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n mukaisesti. Kun vastuu tietojen käytettäväksi asettamisesta kansallisen yhteyspisteen kautta kohdistetaan jatkossa datan haltijaan ehdotetun 11 §:n 2 momentissa, on tietojen toimittamisvelvollisuutta syytä selkeyttää ottamalla siitä lakiin nimenomainen säännös.

4 Luku. Viranomaistehtävät ja seuraamukset

22 §. *Vaativuuden mukaisuuden arviointi.* Ehdotettu 1 momentti vastaa kumottavan liikenteen palveluista annetun lain 160 §:n 2 momenttia. ITS-direktiivin 6 artiklan 6 kohdan kolmannen kappaleen mukaan jäsenvaltiot voivat nimetä yhden tai useamman elimen, jolla on toimivalta arvioida määräyksissä asetettujen vaatimusten noudattamista. RTTI-, MMTIS- ja SRTI-asetus sisältävät kukin vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevan artiklan. Tehtävä osoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle, kuten nykyäänkin.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto tekemään yhteistyötä muiden maiden viranomaisten kanssa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin kehittämiseksi. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 5 artiklan 3 kohdan loppuosa.

23 §. *Valvonta.* Pykälässä osoitettaisiin ehdotetun lain säännösten valvonta Liikenne- ja viestintävirastolle. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto nimettäisiin valvovaksi viranomaiseksi ITS-direktiivin nojalla annettujen komission asetusten osalta. Vaikka itse ITS-direktiivin artikkelit pannaan tällä lailla erikseen täytäntöön, sen nojalla annetut komission asetukset ovat lähtökohtaisesti sellaisinaan suoraan sovellettavia. Erikseen on kuitenkin tarpeellista kansallisesti osoittaa viranomainen, joka valvoo näiden asetusten noudattamista.

24 §. *Tiedonsaantioikeus.* Pykälässä säädettäisiin valvovan viranomaisen tiedonsaantioikeudesta. Ehdotettu muotoilu vastaa liikenteen palveluista annetun lain 197 §:n 1 ja 2 momenttia. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä, joiden

oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään tässä laissa sekä niissä Euroopan unionin asetuksissa, joiden täydentämisestä ja täsmentämisestä tässä laissa säädetään. Tiedonsaantioikeus ei laajenisi niihin toimijoihin, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään sellaisissa EU:n asetuksissa, joihin tässä laissa ainoastaan viitataan. Viraston tiedonsaantioikeutta rajoittaisi siis yhtäältä se, että tiedon olisi oltava välttämätön, jotta virasto kykenee suorittamaan tämän lain mukaiset tehtävänsä. Toisaalta tiedon antamiseen olisivat velvoitettuja vain ne, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään tässä laissa tai pykälässä tarkoitetuissa EU:n asetuksissa. Tiedot olisi luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

25 §. *Valvontapäätös.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valvontaviranomaisena annettavista toimivaltuuksista antaa hallinnollisena seuraamuksena huomautuksen, sekä velvoittaa virheen tai laiminlyönnin korjaamiseen. Ehdotettu muotoilu vastaa sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 330 §:n muotoilua. Toimivaltuudet koskisivat sekä ehdotetun lain noudattamista, että ITS-direktiivin nojalla annettujen komission asetusten velvoitteiden noudattamista.

26 §. *Uhkasakko ja teettämisuhka.* Pykälän 1 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuudet asettaa uhkasakko tai teettämisuhka sen tehosteeksi, että toimija korjaa toimintansa vaatimusten mukaiseksi. Pykälän 2 momentti sisältäisi informatiiviset viittaukset tilanteessa sovellettaviin uhkasakkolakiin (1113/1990) ja verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007).

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin toimijalle asetettavan uhkasakon enimmäismääräksi 5 000 euroa kultakin alkavalta viivästyskuukaudelta. Uhkasakon säätämistä kumulatiivisena pidetään oikeasuhtaisena ja tarkoituksenmukaisena sääntelyssä, joka kohdistuu monenlaisiin palvelun tarjoajiin.

On huomattava, että suomalaisen oikeusperinteen mukaan uhkasakon tai teettämisuhan määräämisen ei ole ensimmäinen toimenpide, johon valvontaviranomainen ryhtyisi laiminlyönnin havaittuaan. Viranomainen tarjoaa yleensä ensivaiheessa ohjausta ja neuvontaa, minkä jälkeen ryhdytään tarpeen mukaan tässä luvussa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

5 Luku. Erinäiset säännökset

27 §. *Virkavastuu ja asiakirjajulkisuus.* Pykälän 1 momentti sisältäisi säännöksen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovellettavasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Vastaava säännös sisältyy tällä hetkellä liikenteen palveluista annetun lain 154 d §:ään. Säännös liittyy tehtävän luonteeseen julkisena hallintotehtävänä. Vahingonkorvauslakiin liittyvä viittaus on ehdotuksessa sisällytetty 5 §:n 1 momenttiin.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimintaan sovelletaan lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999) sen suorittaessa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Toiminnan tarkoituksena on ylipäätään edistää liikenteeseen liittyvän tiedon vaihtoa. Käytännössä toiminnassa syntyy erittäin vähän asiakirjoja, joita olisi tarpeen pyytää julkisuuslain nojalla. Säännöksellä pyritään varmistamaan hyvän hallinnon toteutumista julkista palvelutehtävää siirrettäessä. Säännös on tarpeen sen johdosta, että viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia ei muutoin sovellettaisi ehdotetussa laissa tarkoitettuihin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettuihin tehtäviin, tai tilanne olisi vähintään epäselvä. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n 2 momentin mukaan sitä sovelletaan myös lain tai asetuksen taikka lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai

määräyksen perusteella julkista tehtävää hoitavia yhteisöjä, laitoksia, säätiöitä ja yksityisiä henkilöitä niiden käyttäessä julkista valtaa. Ehdotetussa laissa tarkoitetuissa tehtävissä on kyse julkisen hallintotehtävän siirtämisestä, mutta siinä ei käytetä julkista valtaa. Myöskään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu julkisuusperuste ei soveltuisi jatkossa, koska tehtävät siirrettäisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle suoraan lain nojalla, eikä Liikenne- ja viestintävirastolla tai Väylävirastolla olisi niiden osalta enää toimeksiantosuhdetta yhtiöön.

On syytä huomata, että samalla noudatettaviksi tulevat myös viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:ssä olevat salassapitoperusteet. Niillä on merkitystä muun muassa ehdotetun 29 ja 30 §:n tilanteissa, joiden mukaan liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietojen merkitystä on arvioitava kansallisen turvallisuuden näkökulmasta säännöllisesti, tai joiden nojalla tietojen saamista voidaan estää tai rajoittaa poikkeuksellisissa tilanteissa.

28 §. *Tehtävien rahoitus.* Kun tehtäviä osoitetaan laissa suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle, myös tehtävien rahoitusmallin on muututtava. Liikenteen palveluista annetun lain 154, 154 a ja 154 b §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa tehtävä on osoitettu virastoille, jotka ovat hankkineet tehtävien hoitamisen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Kyse on ollut viraston ja yhtiön välillä tehtävästä palvelusopimuksesta, johon perustuvien tehtävien hoitaminen on rahoitettu virastojen budjettien kautta. Jatkossa kyse olisi valtionavustuksesta. Tehtävien hoitamiseen käytettävää rahamäärää vastaava summa osoitettaisiin omalle momentilleen, josta rahoitus voidaan maksaa valtionavustuksena. Maksamisen hoitaisi Liikenne- ja viestintävirasto päätöksensä mukaisesti noudattaen valtionavustuslaissa (688/2001) säädettyjä menettelyjä. Avustuksen enimmäismääränä olisi korkeintaan valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattu määräraha. Valtionavustus ei pääsääntöisesti saa kattaa toiminnasta aiheutuvien kokonaiskustannusten täyttä määrää, jollei valtionavustuksen myöntämisen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömistä ja perustelluista syistä muuta johdu (valtionavustuslain (688/2001) 6 §). Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n avustuksen täysimääräisyys on perusteltua ottaen huomioon yhtiölle osoitettujen tehtävien luonne.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi avustuspäätöksessä avustuskelpoisten kustannusten ja valtionavustuksen enimmäismäärän Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tekemän hakemuksen perusteella. Avustuskelpoisia kustannuksia olisivat tässä laissa Fintrafficille osoitettujen tehtävien hoitamisen kannalta välttämättömät kustannukset vähennettynä toimintaan kohdistuvien mahdollisten korvausten, hyvitysten ja muiden kustannuksia vähentävien tulojen määrällä. Avustuksella katettaisiin myös arvonlisäveron osuus.

29 §. *Riskiarvion tekeminen.* Ehdotetussa 1 momentissa edellytettäisiin, että liikennejärjestelmän perustietopalveluista saatavien tietojen ja etenkin koostetun tiedon palveluiden merkitystä kansallisen turvallisuuden kannalta arvioitaisiin säännöllisesti. Arviota olisi päivitettävä vuosittain. Voimaantulosäännökseen sisällytettävän siirtymäsäännöksen mukaisesti arvio olisi ensimmäisen kerran tehtävä kolmen kuukauden kuluttua lain voimaan tulosta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan yhtiön olisi tehtävä yhteistyötä kansallisen turvallisuuden varmistamisesta vastaavien viranomaisten kanssa arvion tuottamiseksi. Arvio olisi annettava niille tiedoksi salassapitosäännösten estämättä.

30 §. *Datan jakamisen keskeyttäminen, rajoittaminen tai kieltäminen poikkeuksellisissa tilanteissa.* Ehdotetun 30 §:n avulla varaudutaan poikkeuksellisiin tilanteisiin, joissa liikenteeseen liittyvää dataa pyrittäisiin väärinkäyttämään, tai ehdotetussa laissa tarkoitettuihin

tietopalveluihin kohdistettaisiin häirintää. Tiedossa ei toistaiseksi ole, millaisiin tilanteisiin säännöksen avulla jouduttaisiin reagoimaan. Vaikka palveluissa ei ole kyse kriittisestä tai salassa pidettävästä tiedosta, saattavat nykyiset tiedon yhdistelemiseen kykenevät järjestelmät tuottaa tilanteita, joissa väärinkäytöksiä voisi esiintyä. Mahdollista vaaraa tai haittaa voisi syntyä myös siten, että perustietopalvelun tietopohjaan syötettäisiin virheellistä tietoa.

Ehdotetussa 1 ja 2 momentissa säädettäisiin kiireellisestä menettelystä tilanteessa, jossa olisi tarvetta estää tai rajoittaa tietojen saamista liikennejärjestelmän perustietopalvelusta. Tietopalveluita hallinnoiva Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on taho, joka ensimmäisenä havaitsee tai sen tulisi havaita mahdolliset poikkeamat tietoliikenteessä. Siksi on olennaista, että pykälän 1 momentin nojalla yhtiö voisi reagoida tilanteisiin nopeasti. Yhtiön toimenpiteillä voitaisiin rajoittaa tai keskeyttää tietojen luovuttaminen liikennejärjestelmän perustietopalvelusta. Samoin voitaisiin rajoittaa tai keskeyttää liikenteen kokonaistilannekuvan yleistä saatavuutta. Tilanteet olisivat poikkeuksellisia. Viranomaisten oikeutta saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi, ei kuitenkaan rajoitettaisi.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi välittömästi informoitava valvovaa viranomaista eli Liikenne- ja viestintävirastoa tilanteesta ja siihen johtaneista syistä. Päätöksenteko asiassa siirtyy informoinnin jälkeen viranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto voi muun muassa päättää toimenpiteen keskeyttämisestä. Ehdotettu menettely vastaisi osaksi liikenteen palveluista annetun 137 §:n 2 ja 3 momentissa säädettyä menettelyä, jonka nojalla tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi muun muassa sulkea tunnelin ja tehdä eräitä muita toimenpiteitä liikenteen ohjaamiseksi poikkeuksellisissa tilanteissa.

Pykälän 3 ja 4 momentin avulla käytetään ITS-direktiivin 7 a artiklan 3 kohtaan sisältyvää kansallista liikkumavaraa. Kyseisessä kohdassa tunnustetaan jäsenvaltioiden toimivalta toteuttaa toimia hätätilanteessa, joka liittyy kansallisen turvallisuuden tai puolustuksen asioihin, jotka vaikuttavat niiden alueella käyttöön otettuihin ITS-sovelluksiin ja -palveluihin. Toimenpiteet, joista 3 ja 4 momentissa säädettäisiin, eivät rajoittuisi vain perustietopalveluun ja kokonaistilannekuvaan, vaan ne koskisivat laajemminkin laissa tarkoitetun datan saatavuutta ja kansallisen yhteyspisteen toimintaa. Toimivaltuus olisi tarkoituksenmukaista antaa viranomaiselle, joka toimintaa valvoo. Direktiivi rajaa poikkeuksen kansallisen turvallisuuden ja puolustuksen asioihin.

Pykälän 3 momentissa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi päätöksellään rajoittaa tässä laissa tarkoitetun datan käytettävyyttä tai kieltää datan jakamisen. Kielto tai rajoitus voidaan asettaa vain, jos se on välttämätöntä maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Virasto voisi tehdä päätöksen omasta aloitteestaan tai pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka Rajavartiolaitoksen esityksestä. Lähtökohtaisesti virasto tekisi päätöksen nimenomaan näiden muiden viranomaisten esityksestä. Ei haluta kuitenkaan sulkea pois mahdollisuutta, jossa datan jakaminen haluttaisiin keskeyttää välittömästi, jolloin virasto voisi tehdä päätöksen myös ilman muodollista esitystä.

Viraston päätös voisi olla 4 momentin mukaan voimassa vain välttämättömän ajan, kuitenkin enintään 14 vuorokautta, ja päätös olisi välittömästi kumottava, jos edellytykset sen tekemiselle eivät enää täyty. Jos keskeytystä, rajoitusta tai kieltä olisi tarpeen jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, päätöksen tekisi valtioneuvosto. Vastaavan kaltaisesta menettelystä poikkeuksellisiin tilanteisiin puuttumiseksi on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 126 a §:ssä, jossa säädetään lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamisesta.

31 §. *Voimaantulo.* Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026. Lain voimaan tullessa eri toimijoiden on ryhdyttävä toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että ne voivat täyttää ITS-direktiivissä ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetut tiedon digitoimista ja saataville asettamista koskevat velvoitteensa EU-säädöksissä säädettyjen aikataulujen puitteissa. Huomattava osa tiedoista on jo olemassa digitaalisessa muodossa ja saatavilla kansallisena yhteyspisteenä toimivista tietojärjestelmistä, mutta mukana on myös haastavampia tietolajeja sekä sellaisia toimijoita, joiden tietojen saatavuudessa on puutteita. Toimivien rajapintojen ja niiden yhteentoimivuuden sekä datan laadun ja formaattien muokkaaminen yhteensopiviksi vaativat usein pitkäjänteistä kehitystyötä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi siirtymäsäännöksen, joka kohdistuu 29 §:ssä tarkoitetun riskiarvion laatimiseen. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin riskiarvion laatimiseksi ensimmäistä kertaa siten, että se olisi valmis viimeistään kolmen kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

7.2 Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain kumoamisesta

1 §. Pykälällä kumottaisiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annettu laki (991/2003). Samalla kumoutuu lain 3 §:n 2 momentin nojalla annettu valtioneuvoston asetus tie- ja katuverkon tietojärjestelmään tallennettavista ominaisuuksitiedoista (997/2003). Tie- ja katuverkosta kansallisen yhteyspisteen kautta saataville asetettavat tiedot perustuisivat jatkossa suoraan Euroopan komission ITS-direktiivin nojalla antamaan RTTI-asetukseen.

2 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin yhtenevästi ehdotetun liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavan lain kanssa, eli lain on tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

7.3 Laki liikenteen palveluista

137 §. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluvat tehtävät.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että se olisi yhteensopiva liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain ehdotetun 18 §:n kanssa. Sen mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä olisi ylläpitää mahdollisimman kattavaa liikenneväylien liikennetilanteen seuranta koko Suomen osalta (liikenteen kokonaistilannekuva). Tämä liikenteen kokonaistilannekuva saatettaisiin tarvittavilta osin suoraan loppukäyttäjien saataville digitaalisten loppukäyttäjäpalveluiden kautta. Liikenteen palveluista annetun lain 15 luvussa lähtökohtana on, että tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua voisi tarjota tulevaisuudessa useampikin kuin yksi yhtiö, esimerkiksi alueellisesti. Tällöin jokaisen palveluntarjoajan tulisi ylläpitää operatiivista tilannekuvaa tarjoamisensa palveluiden laajuudessa, ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy huolehtisi siitä, että koko maan kattava tilannekuva on saatavilla. Kokonaistilannekuvan muodostaminen mahdollistuu siten, että tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi ehdotetun 137 §:n 1 momentin muutoksen myötä huolehdittava tietojen toimittamisesta laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista tarkoitetulle kansalliselle yhteyspisteelle.

Fintraffic Tie Oy:n tai muun mahdollisen tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä olisi jatkossakin antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. Tällaisia tietoja hyödynnetään muun muassa radiossa luettavissa liikennetiedotteissa.

146 §. *Tiedon avaaminen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa.* Pykälän 1 momentin johtolauseesta poistettaisiin viittaus liikenteen palveluista annetun lain 137 §:n 1 momenttiin. Lain 16 luvun säännösten on tarkoitus koskea kaikkia liikennemuotoja, jolloin viittaus ainoastaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtäviin on koettu epäselkeyttä luovana elementtinä. Tämän johdosta se on syytä poistaa.

Lisäksi 1 momenttia täsmennettäisiin siten, että tietojen avaamisessa on kyse liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan omassa toiminnassa syntyneistä tiedoista, tai tiedoista, jotka se on saanut käyttöönsä vapaasti käytettäväksi. Momentissa olevaa listaa muokattaisiin siten, että tietolajit soveltuvat paremmin myös muihin liikennemuotoihin. Vastaavat muutokset tehtäisiin myös 3 momenttiin.

Pykälän 2 momentissa olevaa viittausta komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 1035/2011 on ajantasaistettu viittauksella täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/373.

Pykälän 4 momenttia täydennettäisiin siten, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle annettaisiin tiettyä harkintavaltaa tietojen avaamiseen liittyen. Tiedot voitaisiin jättää avaamatta, jos toimi voisi aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia kansalliselle turvallisuudelle tai yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle. Myös avattavien tietojen vähäinen merkitys voisi olla perusteena avaamatta jättämiselle.

Pykälään myös lisättäisiin uusi 5 momentti. Ei ole tarkoituksenmukaista, että toimijoiden olisi avattava samat tiedot usealla eri tavalla. Erityisesti 1 momentin tietolajeissa on useita sellaisia, joita voi koskea EU:n RTTI-asetuksesta ja ehdotettavasta liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavasta laista seuraavat velvoitteet asettavat tiedot saataville kansallisen yhteyspisteen kautta. Siksi on syytä tarkentaa, että käsillä olevan 146 §:n velvoitteet koskevat tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa vain siltä osin, kuin tiedot eivät ole saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

154 §. *Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. EU:n MMTIS-asetukseen liittyvästä tiedosta säädettäisiin jatkossa asetusta täydentävästi laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista.

154 a §. *Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. EU-sääntelyyn liittyvästä rautatieasemien esteettömyystiedosta säädettäisiin jatkossa laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista.

154 b §. *Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. EU:n jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteisiin liittyvien tietojen saatavuudesta säädettäisiin jatkossa jakeluinfra-asetusta täydentävästi laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista.

154 c §. *Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä.* EU:n sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056 sähköisistä kuljetustiedoista (Electronic Freight Transport Information, eFTI)) edellyttämä tiedonvaihtojärjestelmä on luonteeltaan erilainen kuin ITS-sääntelyyn perustuvat tiedonvaihtojärjestelmät. Kuljetustietoa vaihdetaan yritysten ja viranomaisten välillä viranomaisten lakisääteisiä tarpeita varten. Tiedonvaihtojärjestelmä on luonteeltaan suljettu järjestelmä, jossa edes järjestelmän ylläpitäjällä ei tule olla pääsyä tietoon. Edellä sanotun johdosta eFTI-tiedonvaihtojärjestelmää koskevaa säännöstä ei siirrettäisi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavaan lakiin. Järjestelmän perusteita ei muutoinkaan muutettaisi, vaan pykälän loppuun lisättäisiin säännös Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n

palveluksessa olevaan sovellettavasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta sekä viittaus vahingonkorvauslakiin, koska lailla 150/2025 lisätty kokoava 154 d § ehdotetaan kumottavaksi.

154 d §. *Tietopalvelun tuottajan palveluksessa olevan vastuu.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi, koska se ei enää ole tarpeen liikenteen palveluista annetussa laissa tietopalveluiden kokonaisuuteen nyt ehdotettavien muutosten johdosta.

157 §. *Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa.* Pykälän 1 momentin 1 kohdassa oleva viittaus kumottavaan liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ään muutettaisiin viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettuun lakiin.

158 §. *Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset.* Pykälän 1 ja 2 momentissa olevat viittaukset 154 §:ään poistettaisiin sen kumoamisen johdosta.

160 §. *Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. Sen 1 ja 2 momentin säännökset sisältyisivät jatkossa ehdotettavaan liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavaan lakiin. Pykälän 3 momentissa oleva määräyksenantovaltuus on osoittautunut tarpeettomaksi.

179 §. *Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät.* Pykälän 2 momentissa oleva viittaus 154 §:n 1 momentin mukaiseen rajapintaan muutettaisiin viittaukseksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 8 §:ssä tarkoitettuun kansalliseen yhteyspisteeseen 154 §:n kumoamisen johdosta.

188 §. *ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. Jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä ITS-sääntelyä valvovana viranomaisena sekä tehtäviin liittyvistä toimivaltuuksista säädettäisiin ehdotettavassa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavassa laissa.

188 a §. *Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevassa asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus jakeluinfra-asetuksen tunnistetiedot. Ne sisältyivät ehdotuksella kumottavaan 154 b §:ään.

7.4 Tieliikennelaki

71 §. *Liikenteenohjauslaitteen asettaminen.* Pykälän 3 momentista poistettaisiin viittaukset pykälän 1 momentin 2 ja 3 kohtiin. Kyseisessä momentissa säädetään tiedon toimittamisesta Väylävirastolle. Taustalla on ollut ajatus kuntien katuverkkoon liittyvän infratiedon saamisesta Digiroadiin ja sitä kautta yleisemmin saataville. Tämä menettely käy tarpeettomaksi ehdotettavan liikennejärjestelmän digitaalista tietopalveluista annettavan lain myötä. Jatkossa kuntien velvollisuus toimittaa tietoja perustuu EU:n ITS-sääntelyyn ja sitä täytäntöönpanemaan ja täydentävään liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluja koskevaan lakiin. On tarkoituksenmukaista, että toimijat toimittavat tiedot vain kertaalleen, ja ne ovat saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

7.5 Yksityistielaki

50 §. *Yksityistietä koskeva tieto.* Pykälän 1 ja 2 momentissa olevat viittaukset tie- ja katuverkon tietojärjestelmään muutettaisiin viittauksiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitettuun kansalliseen yhteyspisteeseen.

83 §. *Valtionavustus*. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että siinä edellytettäisiin lain 50 §:n 1 ja 2 momentissa säädettyjen edellytysten täyttymistä ehtona valtionavustuksen myöntämiselle. Muutos olisi kuitenkin luonteeltaan tekninen. Se on seurausta siitä, että yksityistietä koskevat tiedot on toimitettava liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetulle kansalliselle yhteyspisteelle tie- ja katuverkon tietojärjestelmän asemesta.

84 §. *Kunnan avustus*. Pykälää muutettaisiin siten, että siinä edellytettäisiin lain 50 §:n 1 ja 2 momentissa säädettyjen edellytysten täyttymistä ehtona kunnan avustuksen myöntämiselle. Muutos olisi kuitenkin luonteeltaan tekninen, ja on seurausta siitä, että yksityistietä koskevat tiedot on toimitettava liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetulle kansalliselle yhteyspisteelle tie- ja katuverkon tietojärjestelmän asemesta.

7.6 Kyberturvallisuuslaki

Kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteen I kohdan 4 alakohtaa b muutettaisiin siten, että kumottavan liikenteen palveluista annettavan lain 160 §:n asemesta kohdassa viitattaisiin ehdotettavaan lakiin liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esitykseen ei sisälly valtuuksia asetusten tai määräysten antamiseksi. Kumottavan liikenteen palveluista annetun lain 160 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä määräyksiä vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnin hakemisesta. Tällaisia määräyksiä ei ole annettu, eikä tarvetta sellaisten antamiselle ole näkyvissä. Tämän johdosta vastaavaa säännöstä ei ehdoteta sisällytettäväksi esitykseen.

9 Voimaantulo

Esitetään, että lait tulevat voimaan 1.1.2026.

Uudessa ITS-direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot saattavat direktiivin noudattamiseksi tarvittavat säädökset voimaan viimeistään 21.12.2025. Direktiivi tulee sovellettavaksi portaittain sen liitteessä III mainittuina päivämäärinä. Niistä aikaisimmat ovat 31.12.2025. Kansallisen lain voimaantuloajaksi ehdotetaan kuitenkin vuoden ensimmäistä päivää rahoitusjärjestelyn muuttumisesta johtuen. Uuden budjettimomentin perustaminen on tarkoituksenmukaisinta vuoden 2026 valtion talousarvioehdotuksessa. Lisäksi ehdotettavan lain mukaiset järjestelyt edellyttävät muun muassa virastojen ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisten sopimusten muuttamista tai irtisanomista sekä tietojärjestelmien hallintaan liittyvien järjestelyjen tekemistä. Tällaiset järjestelyt on tarkoituksenmukaisinta ajoittaa tilikauden alkuun.

10 Toimeenpano ja seuranta

ITS-direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot raportoimaan säännöllisesti Euroopan komissiolle direktiivin ja sen nojalla hyväksyttyjen delegoitujen säädösten täytäntöönpanosta sekä tärkeimmistä kansallisista toimistaan ja hankkeistaan, jotka koskevat direktiivissä määritettyjä ensisijaisia aloja sekä direktiivin liitteissä III ja IV lueteltujen datan ja palvelujen saatavuutta. Lisäksi jäsenvaltioiden tulee raportoida komissiolle kansallisella tasolla tehdystä EU-sääntelyn vaatimustenmukaisuuden valvonnan tuloksista

Kansallinen edistymisraportti on toimitettava komissiolle kolmen vuoden välein. Ensimmäinen uuden ITS-direktiivin mukainen kansallinen raportti oli toimitettava komissiolle 21.3.2025 mennessä.

Kansallisten raporttien pohjalta komissio laatii Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan ITS-direktiivin ja sen nojalla hyväksytyjen delegoitujen säädösten täytäntöönpanossa saavutettua edistystä. Kertomuksessaan komission tulee myös arvioida ITS-direktiiviin mahdollisesti liittyviä muutostarpeita. Direktiivi edellyttää, että komission tulee joka tapauksessa esittää viimeistään 31.12.2028 mennessä oma arvionsa direktiivin uudelleentarkastelun tarpeesta.

Komissio hyödyntää jäsenvaltioiden laatimia kansallisia edistymisraportteja myös työohjelman valmisteluun, jolla ohjataan ITS-direktiivin puitteissa tapahtuvaa EU-tason yhteistyötä. Nykyinen, voimassa oleva ITS-työohjelma, joka kattaa vuodet 2024-2028, annettiin 12.11.2024 komission asiasta tekemällä toimeenpanopäätöksellä (C(2024) 7750 lopullinen). Lisäksi raportit auttavat komissiota EU-rahoitusinstrumenttien kautta tarjottavan hanketuen sisällön suunnittelussa ja kohdentamisessa.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Suhde talousarvioesitykseen

Esityksessä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavien kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun tehtävien vuosittainen pysyvä rahoitustarve olisi 5 100 000 euroa. Lisäksi tarvittaisiin 1 150 000 euron lisämääräraha kansallisen yhteyspisteen kehittämiseen uudistetun ITS-direktiivin vaatimusten mukaisesti sekä liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämiseksi. Lisämääräraha tarvitaan erityisesti ehdotuksista seuraavien tietojärjestelmien muutostarpeiden tekemiseksi. Lisämääräraha jakautuu vuosille 2026–2028 siten, että vuonna 2026 se olisi 920 000 euroa ja vuosina 2027-2028 115 000 euroa. Summiin on lisättävä arvonlisäveron osuus 1,535 miljoonaa euroa vuonna 2026. Vuosina 2027 ja 2028 arvonlisäveron osuus laskisi 1,330 miljoonaa euroon. Vuodesta 2029 eteenpäin lisämäärärahan tarve poistuu, jolloin kokonaisrahoitustarve arvonlisävero huomioiden on yhteensä 6,401 miljoonaa euroa. Arvonlisäveron osuus olisi tällöin 1,301 miljoonaa euroa.

Tehtävien rahoittaminen edellyttäisi valtion budjetista annettavaa avustusta, joka ohjataan Liikenne- ja viestintäviraston vastattavaksi. Määräraha ei olisi kokonaan uusi, vaan virastot käyttävät tällä hetkellä vastaavien tietopalveluiden ostoon Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä yhteensä 3 790 000 euroa. Rahoitus toteutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan sisäisinä momenttisiirtoina.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Vuoden 2026 talousarvioesityksessä kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun toteuttamiseen on varattu yhteensä 7,555 miljoonaa euroa momentille 31.20.51 (Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin).

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Lakiesityksessä ehdotetaan, että valtion kokonaan omistamalle erityistehtävayhtiölle, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettaisiin suoraan lain nojalla EU-lainsäädännössä jäsenvaltion järjestämisvastuulle osoitetun kansallisen yhteyspisteen hoitaminen sekä sen päälle

rakentuvan kansallisen merkittävän tietopalvelun, liikennejärjestelmän perustietopalvelun tuottaminen. Tehtävä osoitettaisiin konsernin emoyhtiölle, joka konsernirakenteessa vastaa ekosysteemi- ja konsernipalveluiden tuottamisesta. Konserniin kuuluvat lisäksi lennonvarmistuspalveluja tuottava Fintraffic Lennonvarmistus Oy, meriliikenteenohjaukseen keskittyvä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, raideliikenteenohjausta ja -hallintaa hoitava Fintraffic Raide Oy ja tieliikenteenohjaukseen ja -hallintaan keskittyvä Fintraffic Tie Oy. Konsernin palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Erityistehtävällä turvataan yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjauspalvelut.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti hyödynnettäväksi saatettavan tiedon avulla muodostettaisiin paremmin hyödynnettäviä koontikantoja, jotka palvelisivat laajasti koko yhteiskuntaa. Tällaisten tietopalvelujen tuottaminen ei voi olla markkinoiden tehtävänä. Kaikkiaan esityksellä pyritään samoihin tavoitteisiin kuin ITS-direktiivillä ja sen nojalla annetuilla delegoiduilla säädöksillä: tavoitteena on tukea liikennejärjestelmän kehittäminen niin, että saavutetaan tavoite tehokkaasta, turvallisuudesta, kestävästä ja häiriönsietokykyisestä liikkumisesta. Keskeinen merkitys on liikenneturvallisuuden lisäämisellä. Ajoneuvot ja muut liikennevälineet ovat yhä verkottuneempia ja niiden automaatioaste etenee jatkuvasti. Digitaalisen tiedon merkitys turvallisuuden lisääjänä on tällöin keskeinen etenkin Suomessa, jossa olosuhteet haittaavat usein ajoneuvon oman sensoriteknologian hyödyntämistä. Yhtä lailla merkityksellistä on varmistaa, että kaikkialla maassa on saatavissa toimivat liikkumispalvelut.

Asiaa on tarpeen arvioida perustuslain 124 §:n valossa. Sen mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle lailla tai lain nojalla. Tehtävän siirron on oltava tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, eikä siirto saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Kuten jäljempänä todetaan, tehtävissä on kyse julkisen hallintotehtävän siirrosta, mutta ei julkisen vallan käytöstä. Tällöin ei myöskään voi olla kysymys merkittävän julkisen vallan siirrosta. Jäljempänä tarkastellaan myös siirtämisen edellytysten toteutumista.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut julkisten hallintotehtävien osakeyhtiöön tapahtuvaa siirtoa aiemmin muun muassa lausunnossaan PeVL 16/2018 vp. Lausunnon mukaan perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle voidaan kuitenkin säätää tai päättää myös lain nojalla, joskin tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin (HE 1/1998 vp, s. 179/I). Perustuslakivaliokunta on todennut, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella (PeVL 11/2004 vp, s. 2/I ja PeVL 11/2002 vp, s. 5/I.)

Nykytila

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy hoitaa jo nykytilassa vastaavia tietopalveluiden järjestämiseen liittyviä tehtäviä liikenteen palveluista annetun lain 154 ja 154 a-d §:ien nojalla. Nykyisessä sääntelyssä tehtävät on kuitenkin laissa osoitettu joko Liikenne- ja viestintävirastolle tai Väylävirastolle, joilla on mainittujen pykälien nojalla mahdollisuus hankkia tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

EU-lainsäädännössä lähdetään siitä, että vaikka ITS-direktiivin nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa mainitaan kussakin erikseen kansallinen yhteyspiste, muodostaa kansallinen

yhteyspiste yksinomaisen pääsyväylän asetuksissa mainittuihin tietoihin. Asetukset velvoittavat toimijoita asettamaan asetuksissa mainitut tietolajit saataville kansallisen yhteyspisteen kautta. EU-sääntelyssä ei anneta selkeitä tarkempia säännöksiä siitä, kuinka kansallinen yhteyspiste olisi järjestettävä, ja jäsenvaltiot voivat osoittaa tehtävän yksityisille tai julkisille toimijoille. Tavoitteena kuitenkin on, että jäsenvaltiossa olisi vain yksi kansallinen yhteyspiste. Kansallisen yhteyspisteen tehtävä ei siten ole toimintaa, johon markkinoilla toimivat yritykset voisivat vapaasti ryhtyä ja muodostaa kilpaillun markkinan.

Edellä mainitut seikat ovat vaikuttaneet siihen, että vaikka EU-sääntely ei edellytä kansallisen yhteyspisteen järjestämisen osoittamista viranomaiselle, on tehtävä Suomessa katsottu sen luontoiseksi, että kyse on julkisen hallintotehtävän hoitamisesta. Luonteva taho tehtävän hoitamiseen on tällöin alun perin ollut viranomainen, ja liikenteen palveluista annettua lakia säädettäessä tehtävä osoitettiin silloiselle Liikennevirastolle (HE 161/2016 vp).

EU-sääntely on jatkuvasti lisääntynyt, ja tuonut ITS-kehikon lisäksi vastaavia tehtäviä myös rautateiden esteettömyyspalveluiden hoitamiseksi sekä jakeluinfra-asetuksen tiedonvaihdon mahdollistamiseksi. Lisäksi ITS-kehikkoa on viime vuosina kehitetty velvoittavampaan suuntaan, ja uusia tietolajeja on lisätty. Tämä on nostanut esiin kansallisen sääntelyn kehittämisen tarpeet. Nykytilassa on havaittu, että tehtävien käytännön keskittäminen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle mahdollistaa tiedonvaihtojärjestelmien synergiaetujen hyödyntämisen ja paremman kokonaisvaltaisen kehittämisen. Samalla tehtävien ohjaaminen eri viranomaisten kautta on tuonut mukanaan erilaisia toimintamalleja, jotka vaikeuttavat synergiaetujen hyödyntämistä. Edelleen virastojen ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n roolit tietopalvelujen tuottamisessa ovat tehtäväkentän monimutkaistuessa muuttuneet epäselvemmiksi.

Tehtävien luonne julkisena hallintotehtävänä

Vaikka esityksessä ehdotetaan edellä mainituista syistä tehtävien osoittamista jatkossa suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle, ei ole syytä muuttaa arviota siitä, että kyseessä on sen laatuinen tehtävä, että sitä on jatkossakin syytä pitää julkisena hallintotehtävänä. Suomessa voi olla vain yksi kansallinen yhteyspiste, ja sen kautta saatavan tiedon päälle rakentuva liikennejärjestelmän perustietopalvelu on laadultaan koko yhteiskuntaa hyödyttävä tietopalvelu, jonka toteuttamiseksi tarvitaan julkinen rahoitus. Tietopalvelun merkitys liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja kestävyuden varmistamisessa ja kehittymisessä on huomattava liikenteen muuttuessa yhä digitaalisemmaksi. Samalla tehtävän osoittaminen suoraan lain nojalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle antaa mahdollisuuden selkeyttää viranomaisten ja yhtiön välistä tehtävänjakoa. Väyläviraston tehtävänä on väyläomaisuuden haltijana tuottaa erityisesti RTTI-asetuksessa tarkoitettua tietoa ja asettaa se saataville kansallisen yhteyspisteen kautta. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on toimia lain ja EU-sääntelyn toteutumisen kansallisena valvojana.

Kuten viimeisimmäksi hallituksen esityksessä 182/2024 todetaan, tehtävissä nykymuodossaan on arvioitu olevan kyse julkisista hallintotehtävistä, mutta tehtäviin ei sisälly julkisen vallan käyttöä, saati merkittävän julkisen vallan käyttöä. Tehtävien hoitamiseen ei sisälly esimerkiksi yksityisten henkilöiden tai yritysten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien hallintopäätösten tekemistä taikka muutoin itsenäiseen harkintaan perustuvaa julkisen vallan käyttöä. Tietopalvelun hankkimista olikin pidettävä luonteeltaan lähinnä viranomaistatoimintaa avustavana tehtävänä. Perustuslakivaliokunta viittasi lausunnossaan PeVL 1/2025 aikaisempaan lausuntokäytäntöönsä ((PeVL 11/2004 vp, s. 2/I, PeVL 11/2002 vp, sekä PeVL 16/2018 vp) ja totesi, että valiokunnalla ei ollut huomautettavaa käsillä olevassa sääntely-yhteydessä omaksuttuun perusratkaisuun tehtävien siirtämisestä. Valiokunta ei lausunnossaan

myöskään esittänyt eriävää näkemystä siitä, että tehtävissä on kyse julkisesta hallintotehtävästä, mutta ei julkisen vallan käytöstä.

Ehdotuksella tietopalvelujen järjestämisvastuu siirtyisi virastoilta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle, joten tehtävä ei olisi enää luonteeltaan avustava. Ehdotuksessa julkisen hallintotehtävän siirrosta säädettäisiin kuitenkin suoraan laissa, jolloin samalla säädettäisiin toiminnan reunaehdoista. Tehtävän luonne julkisena hallintotehtävänä säilyisi, koska kyseessä oleva tehtävä on luonteeltaan yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeinen tehtävä, jota voi hoitaa ainoastaan yksi toimija. Tehtävässä ei kuitenkaan olisi jatkossakaan kyse julkisen vallan käytöstä, koska siihen ei edelleenkään sisälly esimerkiksi yksityisten henkilöiden tai yritysten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien hallintopäätösten tekemistä taikka muutoin itsenäiseen harkintaan perustuvaa julkisen vallan käyttöä. Kansallisen yhteyspisteen osalta keskeisessä roolissa on metadatakatalogin luominen, eli hakupalvelu, jonka avulla tiedon hyödyntäjät voivat löytää etsimänsä tiedon. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä ei ole päättää siitä, saako tiedon hyödyntäjä hakemansa tiedon, vaan tästä joko säädettäisiin laissa tai se olisi datan haltijan päätettävissä. Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tavoitteena on puolestaan mahdollistaa mahdollisimman reaaliaikaisen, kattavan ja virheettömän liikennejärjestelmään liittyvän tiedon saaminen, joka on yhtä lailla jokaisen tiedon hakijan vapaasti saatavissa. Tiedon luovuttaminen tietopalvelusta ei edellytä sen käyttäjän tai käyttötarkoituksen selvittämistä. Kyse on julkisesta tiedosta, johon ei sisälly henkilötietojen luovuttamista.

Ainoan poikkeuksen tiedon luovuttamiseen muodostaa ehdotettu datan käytettävyyden rajoittamisen tai kieltämisen poikkeustilanteissa mahdollistava säännös. Se liittyy tilanteisiin, joissa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy havaitsisi liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietoihin kohdistuvia poikkeuksellisia hakuja tai muuta poikkeuksellista tietoliikennettä palveluun tai palvelusta. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n oma oikeus rajoittaa tai keskeyttää tietojen saaminen olisi rajattu vuorokauteen, minkä jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä päätöksen toimen pidentämisestä. Virasto voi myös keskeyttää toimenpiteen välittömästi saatuaan tiedon siitä yhtiöltä. Toimenpiteen perusteena olisi epäily tietojen väärinkäytöstä tai yleisen järjestyksen tai turvallisuuden vaarantumisesta. Mahdollinen rajoitus perusoikeuksien toteutumiselle olisi perusteltua, koska ilman tällaista mahdollisuutta muut perusoikeudet, kuten jopa perustuslain 7 §:ssä tarkoitettu oikeus henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen voisivat vaarantua. Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutuminen turvattaisiin sillä, että asia olisi saatettava välittömästi Liikenne- ja viestintäviraston tietoon, jolle mahdolliset jatkotoimenpiteet siirtyisivät. On myös syytä huomata, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n mahdollisuus nopeaan itsenäiseen toimintaan kohdistuisi vain kansallisesti säädettävään liikennejärjestelmän perustietopalveluun. Kansallisen yhteyspisteen hakutoimintojen sulkeminen tai rajoittaminen olisi kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivallassa, ja perustuisi ITS-direktiivin 7 a artiklan 3 kohtaan. Säännös on tarpeen muiden perusoikeuksien turvaamiseksi.

Tarkoituksenmukaisuusharkinta

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain siinä tapauksessa, että se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin PeVL 29/2013 vp, s. 2 ja PeVL 37/2010 vp, s. 5/I., palvelutarpeen lisääntymiseen PeVL 6/2013 vp, s. 2/II ja PeVL 16/2016 vp, s. 3., palveluiden alueelliseen saatavuuteen 36 PeVL 11/2004 vp, s. 2/I. ja joustavuuteen PeVL 6/2013 vp, s. 2/II sekä toiminnan tehokkuuteen PeVL 3/2009 vp, s. 4/II. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin

vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota. PeVL 11/2006 vp, s. 2–3 ja PeVL 26/2017 s. 49 Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydelle PeVL 23/2013 vp, s. 3/II ja PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

Tehtävän osoittaminen suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle viranomaisen asemesta ei muuta julkisen hallintotehtävän siirtämiseen liittyvää tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Asiaa on käsitelty varsin perusteellisesti hallituksen esityksessä 202/2020 vp, jossa vuonna 2017 alun perin voimaan tullutta liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää muutettiin siten, että tehtävän siirto Liikenne- ja viestintävirastolta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle (silloiselta nimeltään Traffic Management Finland Oy) tehtiin mahdolliseksi. Hallituksen esityksessä todetaan muun muassa seuraavaa: ”Liikenteen tietojärjestelmien kehitys antaa mahdollisuuksia tehokkuuden parantamiseen. Koordinoitu tietojärjestelmä ja automatisoidut prosessit pystyvät myös jalostamaan laajoja tietomääriä sekä jakamaan sitä viranomaisille ja sidosryhmille hyödynnettäviksi. Sirpaleisen tiedon sijaan jatkossa toiminnassa olisi mahdollista keskittyä koko liikennejärjestelmätason vaikutuksiin. Koko liikennejärjestelmän tasoisten vaikutusten saaminen edellyttää erityisosaamista, resursseja ja tiivistä yhteistyötä alan toimijoiden kanssa sekä investointeja. Perustettavaksi esitettävällä koordinaattoroolilla ja laajemmalla liikenteen tietopalustalla olisi paremmat edellytykset kehittää ekosysteemiä ja uusi palveluita sekä kyky vastata digitalisoituvan liikenteen haasteisiin kuin virastolla. Yhtiö kykenisi toimimaan ketterästi ja innovatiivisesti markkinatoimijoiden kanssa. Lisäksi yhtiöllä olisi parempi kyky tuottaa ja kehittää sille määritettyjen tehtävien mukaisia palveluita. Yhtiö kykenisi kehittämään tuotteitaan ja palveluitaan nopeasti ja laadukkaasti muuttuvien asiakastarpeiden mukaisesti. Tällainen ketteruus ja nopeus eivät ole mahdollisia virastomuotoisessa palvelutuotannossa julkiseen budjettitalouteen liittyvien haasteiden vuoksi. Yhtiömuotoinen toiminta lisäisi toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta merkittävästi asiakastarpeiden ymmärryksen ja asiakaspalvelun sekä toiminnan suunnitelmallisuuden parantuessa ja kustannustietoisuuden lisääntyessä, kun yhtiö pyrkii kehittämään kannattavaa toimintaansa pidemmällä tähtäimellä. Lisäksi yhtiö pystyisi omaan liiketoimintansa liittyvän tiedon ja osaamisen avulla luomaan alan muille toimijoille uusia liiketoimintamahdollisuuksia liikennetiedon ekosysteemin kautta. Nykyisessä mallissa virastolla on ollut myös kaksoisrooli palveluiden tuottamisessa sen ollessa sekä palvelun valvova viranomainen että palvelun tuottaja. Virastolla ei ole myöskään palveluiden kehittämiseksi tarvittavaa erityisosaamista tai resursseja kehittää palvelua toimijoita ja tulevaa EU:n sääntelyä hyödyttävästi. Tiedon jalostaminen on yksi eniten resursseja vaativa työvaihe ja siksi virasto on voinut tehdä vain hyvin pienimuotoista palvelun kehittämistoimintaa. Nyt käsiteltävänä oleva esitys mahdollistaisi tehtävien paremman organisoimisen ja edellä mainittujen ongelmatilanteiden välttämisen. Esityksellä mahdollistetaan palvelun tuottamisen siirto sellaiselle taholle, jolla on sekä riittävät resurssit että erityisosaaminen tietopalvelun tuottamiseen sekä sen kehittämiseen. Muutoksella voitaisiin luoda edellytykset liikenteen tietopalveluiden kokonaisvaltaiseen tehostamiseen ja kehittämiseen ja parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Tietopalvelun ja tiedon laadun paranemisesta hyötyvät erityisesti alan yksityiset toimijat. Muutos vaikuttaisi positiivisesti viranomaisen kykyyn hoitaa varsinaisia viranomaiselle kuuluvia tehtäviä. Sääntelymuutos parantaisi hallinnon tuottavuutta ja joustavuutta sekä loisi edellytyksen resurssien tehokammalle käytölle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi kohdentaa resursseja ja työtehtäviä viranomaisen kannalta keskeisiin toimintoihin.”

Perustuslakivaliokunta ei käsitellyt hallituksen esitystä 202/2020 vp. Nyt käsillä oleva ehdotus voidaan nähdä jatkumona vuonna 2020 tehdylle järjestelylle. Tietoekosysteemiin on tullut EU-sääntelyn kehittämisen johdosta uusia elementtejä, jotka ovat hajautuneet kahden viraston vastuulle. Tehtävien keskittäminen suoraan lain nojalla selkeyttää tilannetta ja antaa mahdollisuuden synergiaetujen saavuttamiseen. Samalla virastojen rooleja voidaan selkeyttää

edelleen. Tärkeää on myös se, että Liikenne- ja viestintäviraston rooli valvovana viranomaisena selkeytyy, kun sillä ei esityksen myötä olisi enää palvelun tilaajan roolia.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy hoitaa jo vastaavia tehtäviä sille voimassa olevan lainsäädännön nojalla siirrettynä julkisena hallintotehtävänä. Yhtiöllä on siten tehtävien hoitamiseksi tarvittava erityisosaaminen ja resurssit, ja se hoitaa tehtävät tehokkaasti. Viimeisintä tehtävien siirtoa koskenutta hallituksen esitystä HE 182/2024 vp arvioidessaan perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan PeVL 1/2025 vp, että valiokunnalla ei ollut huomautettavaa käsillä olevassa sääntely-yhteydessä omaksuttuun perusratkaisuun tehtävien siirtämisestä

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimuksien turvaaminen

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja, jolloin niiden soveltamiseen ei ole välttämätöntä viitata ehdotettavassa laissa (PeVL 13/2010 vp), ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 20/2006 vp, ks. myös PeVL 50/2017 vp, s. 3; PeVL 33/2004 vp, s. 7 ja PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Virkavastuuta koskeva säännös on nykyään liikenteen palveluista annetun lain 154 d §:ssä. Myös ehdotettuun lakiin sisällytettäisiin asiasta nimenomainen säännös. Viittausta hallinnon yleislakeihin ei ole yleensä välttämätöntä sisällyttää ehdotuksiin, sillä hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä. Käsillä olevaan ehdotukseen otettaisiin kuitenkin säännös siitä, että viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia sovellettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimintaan sen hoitaessa ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä. Tehtävät ovat luonteeltaan sellaisia, että niiden avulla pyritään edistämään liikenteen liittyvän tiedon vaihtamista. Kyse on suorittavista tehtävistä, joissa syntyy ainoastaan vähäisessä määrin sellaisia asiakirjoja, johon viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaista tiedonsaantioikeutta olisi tarvetta soveltaa. Yksi mahdollinen säännös, jonka yhteydessä tällaista tietoa voisi syntyä, on ehdotettu 30 §, jonka mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi rajoittaa tai keskeyttää tietyissä tilanteissa tiedon luovuttaminen liikennejärjestelmän perustietopalvelusta. Tässä yhteydessä merkitystä voisi olla myös sillä, että sovellettavaksi tulevat myös viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:ssä säädetyt salassapitoperusteet.

Nimenomainen julkisuuslain soveltamista koskeva säännös olisi tarpeen sen johdosta, että julkisuuslain soveltaminen olisi muutoin vähintään epäselvää. Perustuslakivaliokunta kiinnitti lausunnossaan PeVL 1/2025 vp huomiota julkisuuslain 5 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan lakia sovelletaan myös asiakirjaan, joka on laadittu viranomaisen antaman toimeksiannon johdosta. Perustuslakivaliokunta katsoi, että hallituksen esityksen HE 182/2024 vp perustelujen valossa julkisuuslain soveltumisesta voi jäädä epäselvä tai ainakin epätäydellinen kuva. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n 2 momentin mukaan sitä sovelletaan myös lain tai asetuksen taikka lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella julkista tehtävää hoitavia yhteisöjä, laitoksia, säätiöitä ja yksityisiä henkilöitä niiden käyttäessä julkista valtaa. Ehdotetussa laissa tarkoitetuissa tehtävissä on kyse julkisen hallintotehtävän siirtämisestä, mutta siinä ei käytetä julkista valtaa. Myöskään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu julkisuusperuste ei soveltuisi jatkossa, koska tehtävät siirrettäisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle suoraan lain nojalla, eikä

Liikenne- ja viestintävirastolla tai Väylävirastolla olisi niiden osalta enää toimeksiantosuhdetta yhtiöön.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä asianmukaista valvontaa (ks. esim. PeVL 62/2014 vp, s. 3), kun julkisia hallintotehtäviä siirretään. Valvonnalla varmistetaan osaltaan, ettei toimintaan liity merkittävän julkisen vallan käyttämistä. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteen palveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Myös ehdotettavassa laissa valvontavastuu osoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle.

Edellä kerrotun perusteella ehdotuksessa on kyse julkisen hallintotehtävän siirrosta suoraan lain nojalla. Tehtävässä ei ole kyse julkisen vallan käytöstä, saati merkittävän julkisen vallan käytöstä. Tehtävien siirto on tarkoituksenmukaista, eikä siirto vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

12.2 Henkilötietojen suoja

Esityksessä tehdyt ehdotukset koskevat sellaisia tietolajeja, joissa on vain rajallisesti kyse henkilötiedoista. Tietolajit tulevat suoraan EU-säätelystä, eikä ehdotuksia laajenneta koskemaan muita tietolajeja. Lähinnä kysymys voi olla henkilön nimestä, jos toimintaa harjoitetaan sellaisen sisältävällä toiminimellä sekä yhteyshenkilöjen yhteystiedoista (nimi, sähköposti, puhelin). Pääosin näissäkin on kuitenkin kyse organisaation tiedoista. ITS-säätelyssä tarkoitetut datatyypit eivät sisällä arkaluontoisia henkilötietoja, eikä esitykseen sisälly sellaisten tietojen käsittelyä koskevia ehdotuksia.

MMTIS-asetuksen mukaan datan haltijoiden kansallisen yhteyspisteen kautta antamat tiedot eivät saa sisältää henkilötietoja, ja RTTI-tiedot ja SRTI-tiedot eivät niitä luonteensa johdosta sisällä. Myöskään Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ei sisällytä henkilötietoja kansallisesta yhteyspisteestä annettaviin tietoihin, vaan tähänkin saakka esimerkiksi toiminimimuodossa harjoitetun liikkumispalvelun tarjoajan tiedot eivät ole olleet saatavilla FINAP:sta. Kysymys on siis tiedoista, joita voidaan joutua käsittelemään taustalla palveluiden tarjoamiseksi.

Asiaa on siksi syytä arvioida henkilötietojen suojan näkökulmasta. ITS-direktiivi sisältää erityisen tietosuojaa koskevan 10 artiklan, joka on täytäntöön pantava kansallisesti.

Henkilötietojen suoja perustuu perustuslain 10 §:ään, Euroopan perusoikeuskirjan 8 artiklaan ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklaan. Perustuslakivaliokunnan mukaan tietosuojasetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Henkilötietojen suoja tulee turvata ensisijaisesti EU:n yleisen tietosuojasetuksen ja kansallisen yleislainsäädännön nojalla. Kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee siten suhtautua pidättyvästi ja rajata sellainen vain välttämättömään tietosuojasetuksen salliman kansallisen liikkumavaran puitteissa (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5; PeVL 52/2022 vp, 4 kohta).

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset. Perustuslakivaliokunta on painottanut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta. (PeVL 51/2022 vp, 2 kohta). EU:ssa henkilötietojen käsittely perustuu pääsääntöisesti suoraan Euroopan parlamentin

ja neuvoston asetukseen 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus).

Asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään käsittelyn perustasta, ja kohdan c alakohdan mukaisesti käsittely on sallittua, jos se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteiden velvoitteen noudattamiseksi. Saman kohdan e alakohdassa käsittelyperusteeksi mainitaan yleistä etua koskevan tehtävän suorittaminen tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttäminen. Asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa säädetään mahdollisen kansallisen liikkumavaran käytöstä 1 kohdan c ja e alakohdtien noudattamiseksi. Edelleen artiklan 3 kohdan mukaan 1 kohdan c ja e alakohdissa tarkoitettun käsittelyn perustasta on säädettävä joko EU:n oikeudessa tai kansallisessa lainsäädännössä. Tällöin on säädettävä käsittelyn tarkoituksesta, ja silloin voidaan mukauttaa yleisen tietosuoja-asetuksen sääntöjen soveltamista liittyen muun muassa yleisiin edellytyksiin, jotka koskevat rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta, käsiteltävien tietojen tyyppiä, tietojen luovuttamista, käyttötarkoitussidonnaisuutta ja säilytysaika.

Yleisen tietosuoja-asetuksen mukaan käsittelyn tarkoitus määritellään kyseisessä oikeusperusteessa, ja se voi sisältää erityisiä säännöksiä, joilla mukautetaan tietosuoja-asetuksen sääntöjen soveltamista. Näihin kuuluvat yleiset edellytykset, jotka koskevat käsittelyn lainmukaisuutta sekä käsittelytoimia ja -menettelyjä, mukaan lukien lailliset ja asianmukaisen tietojenkäsittelyyn tarkoitetut toimenpiteet. Lisäksi edellytetään, että unionin tai jäsenvaltion lainsäädännön on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja oltava oikeasuhtainen sillä tavoiteltavaan oikeutettuun päämäärään nähden.

ITS-direktiivi sisälsi jo alun perin tietosuojaa koskevaa sääntelyä, mutta direktiivin uudistamisen yhteydessä 10 artikla annettiin kokonaisuudessaan uudestaan. Artiklan 1 kohta sisältää säännöksen käsittelyn lainmukaisuudesta. Sen mukaan tietoa saa direktiivin nojalla käsitellä vain siltä osin kuin käsittely on tarpeen direktiivin liitteessä I esitettyjen ITS-sovellusten, -palvelujen ja -toimien toteuttamiseksi tarkoituksena varmistaa tieliikenteen turvallisuus ja turvaaminen sekä tehostettu liikenteen, liikkumisen ja häiriöiden hallinta.

ITS-direktiivin 10 artiklan 3 kohdassa edellytetään anonymisointia, jos se on teknisesti mahdollista, ja artiklan 4 kohdassa puolestaan pseudonymisointia, jos anonymisointi ei ole mahdollista. Mikäli tieto saadaan anonymisoitua tehokkaasti, kysymys ei lähtökohtaisesti enää ole henkilötiedosta. Yleisen tietosuoja-asetuksen 25 artiklan mukainen sisäänrakennettu ja oletusarvoinen tietosuoja käsittää myös sen, että asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet, kuten pseudonymisointi, tehdään tarvittaessa. ITS-direktiiviä annettaessa on nähty tarpeelliseksi antaa selkeä velvoite tietojen anonymisointiin. Sääntelyä on selkeytetty myös kertomalla anonymisoinnin ja pseudonymisoinnin suhteesta. Säännöksillä mukautetaan yleisen tietosuoja-asetuksen sääntelyä näiltä osin.

ITS-direktiivin 10 artiklan 2 kohdassa viitataan henkilötietojen käsittelystä säätämiseen direktiivin 6 artiklan nojalla hyväksytyihin komission tehtäväksi osoitettuja määräyksiä annettaessa, joten sen täytäntöönpano kansallisesti ei ole tarpeen.

Sääntelyliikkumavara perustuu yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, jolloin käsittelyperustasta on säädetty ITS-direktiivillä yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti. ITS-direktiivillä mukautetaan yleisen tietosuoja-asetuksen säännöksiä käsittelyn tarkoituksen ja laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn säännöksiä tarkentamalla. Kansallisella lailla täytäntöönpantaisiin ITS-direktiivin 10 artiklan 1, 3 ja 4 kohdat lisäämättä niihin mitään.

12.3 Muiden perusoikeuksien toteutuminen

Ehdotus ei ole omiaan vaarantamaan muiden perusoikeuksien toteutumista, minkä johdosta alla esitetään lyhyt yhteenveto kuhunkin arvioituun perusoikeuteen liittyvistä johtopäätöksistä.

Esityksen vaikutukset eräiden keskeisten perusoikeuksien toteutumiseen ovat pikemminkin positiivisia kuin negatiivisia. Esityksessä kyseessä olevien tietopalveluiden kehittämisen avulla pyritään turvaamaan erityisesti liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä multimodaalisten liikkumispalveluiden tarjontaa, jotka liittyvät erityisesti perustuslain 7 §:llä suojattuun oikeuteen elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen ja 9 §:llä suojattuun liikkumisvapauteen.

Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Ehdotukset sisältävät liikenneturvallisuuteen liittyvän tiedon saatavuuden parantamiseen tähtääviä säännöksiä muun muassa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavan lain 13 ja 18 §:ssä. Perustuslain 9 §:n 1 momentin mukaan Suomen kansalaisella ja maassa laillisesti oleskelevalla ulkomaalaisella on vapaus liikkua maassa ja valita asuinpaikkansa. Ehdotukset pyrkivät muun muassa matkaketjujen muodostamiseen käytettävän matkadatan saatavuuden parantamiseen etenkin ehdotettavan lain 11, 12 ja 16 §:n avulla.

Esteettömyyttä koskevan tiedon saatavuuden parantamiseen ja laadun kehittämiseen liittyvät ehdotukset etenkin ehdotetun liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavan lain 11 ja 16 §:ssä edistävät perustuslain 6 §:n 1 momentissa tarkoitettua yhdenvertaisuutta. Sen mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Säännös ilmaisee paitsi perinteisen vaatimuksen oikeudellisesta yhdenvertaisuudesta myös ajatuksen tosiasiallisesta tasa-arvosta.

Esitys ei heikennä omaisuuden suojaa. Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää koskeneessa hallituksen esityksessä 161/2016 vp käsiteltiin laissa asetettua ohjelmointirajapintaa koskevaa vaatimusta omaisuuden suojan näkökulmasta. Hallituksen esityksessä todettiin, että rajapintojen avaaminen lainsäädännön kautta on välttämätöntä, koska ilman ajantasaista ja määrältään riittävää liikkumispalveluita koskevaa tietoa ei voida saavuttaa esityksen tavoitteita uusien ja matkustajien tarpeita paremmin palvelevien liikkumisen palveluiden syntymisestä. Ehdotukselle katsottiin siten olevan painava yhteiskunnallinen tarve, ja se on tarkkarajainen. Perustuslakivaliokunta ei nähnyt tarpeelliseksi ottaa asiaan kantaa lausunnossaan PeVL 46/2016 vp. Sittenkin rajapinnan käyttäminen koneluettavan tiedon siirrossa on vakiintunut muun muassa tiedonhallintalain myötä. Ehdotetun liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavan lain 10, 11, 13 ja 14 §:ssä olevat säännökset ohjelmointirajapintojen käytöstä vastaavat jo olemassa olevaa sääntelyä tai ovat jatkumoa sille. Myös 14 §:n 2 momentissa oleva edellytys vaihtoehtoisen tietojen toimittamistavan tarjoamisesta vastaa olemassa olevaa sääntelyä.

Esitys ei heikennä liikesalaisuuksien suojaa. Tietolajit, joita kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun kautta on saatavilla, määräytyvät EU-sääntelyn kautta. Kansallinen yhteyspiste tarjoaa ainoastaan tietoa siitä, mistä tieto on haettavissa, mutta pääsy itse dataan on toimijan määrättävissä. Liikennejärjestelmän perustietopalvelusta puolestaan on saatavissa tietoa, jonka toimija on saattanut vapaasti saatavaksi.

12.4 Ahvenanmaan erityisasema

Lain soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain ([1144/1991](#)), jäljempänä itsehallintolaki, perusteella. Valtakunnan lakia sovelletaan myös maakunnassa, jos laissa säädetään asioista, jotka itsehallintolain mukaan kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövallan piiriin. Vastaavasti lakia ei sovelleta maakunnassa, jos lainsäädäntövalta lailla säänneltävissä asiaryhmissä kuuluu maakunnalle.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä.

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

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska ITS-direktiivissä, RTTI-asetuksessa, MMTIS-asetuksessa ja SRTI-asetuksessa on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla ja joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään liikennejärjestelmää koskevan tiedon vaihtoa palvelevan kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestämisestä.

Tällä lailla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista, jäljempänä *ITS-direktiivi*. Lisäksi lailla täydennetään ja täsmennetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2022/670, jäljempänä *RTTI-asetus*, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2017/1926, jäljempänä *MMTIS-asetus* sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille annettua komission delegoitua asetusta (EU) 886/2013, jäljempänä *SRTI-asetus*.

2 §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta yksityisteihin lukuun ottamatta 16 §:n 2 momentissa säädettyä.

Tätä lakia ei sovelleta toimintaan eikä palveluihin, joita tarjotaan maanpuolustuksen, kansallisen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden takaamiseksi, rikosten ennalta estämiseksi, rikosten tutkimiseksi ja syytteen saattamiseksi.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *liikennejärjestelmällä* kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta;

- 2) *ITS-järjestelmillä* järjestelmiä, joissa sovelletaan tieto- ja viestintäteknologiaa tieliikenteen alalla;
- 3) *ITS-sovelluksella* toiminnallista laitetta tai ohjelmistoa, jolla ITS-järjestelmää käytetään;
- 4) *ITS-palvelulla* palvelua, jonka tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta, kestävää liikkumista tai liikkumismukavuutta tai tukea kuljetus- ja matkatoimintoja ITS-järjestelmien ja ITS-sovellusten avulla;
- 5) *määrityksellä* sitovaa säännöstä tai määräystä, joka sisältää vaatimuksia tai muita sääntöjä;
- 6) *kansallisella yhteyspisteellä* digitaalista palvelua, jonka kautta data ja sitä vastaava metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten, tai jossa datan lähteet ja metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten;
- 7) *tiedatalla* dataa maanteiden infrastruktuurin ominaisuuksista;
- 8) *liikennedatalla* aiempaa ja tosiaikaista dataa tieliikenteen ominaisuuksista;
- 9) *matkadatalla* dataa, jota tarvitaan multimodaalisten matkatietojen tarjoamiseksi ennen matkaa ja sen aikana;
- 10) *metadatalle* datan jäseneltyä sisältökuvausta, joka helpottaa datan hakemista ja käyttämistä;
- 11) *ohjelmointirajapinnalla* sähköisen tiedonvaihdon mahdollistavaa tiedonsiirtoratkaisua kahden tai useamman tietojärjestelmän välillä;
- 12) *datan saatavuudella* datan olemassaoloa koneluettavassa digitaalisessa muodossa;
- 13) *datan käytettävyydellä* mahdollisuutta pyytää ja saada dataa koneluettavassa digitaalisessa muodossa;
- 14) *taustalla olevilla tiedoilla* tietoja, jotka ovat merkityksellisiä tienkäyttäjien ja ITS-sovelluksien ja -palveluiden käyttävien luonnollisten ja oikeushenkilöiden (*ITS-käyttäjä*) informoimisessa;
- 15) *datan haltijalla* toimijaa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan dataan tai jakaa sitä Euroopan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- 16) *liityntäpisteellä* ennalta määriteltä paikkaa, jossa matkustajat voivat nousta säännöllisen tai kysyntäohjauksisen liikenteen liikennevälineeseen tai poistua siitä;
- 17) *yhteentoimivuudella* järjestelmien ja niiden osana toimivien liiketoimintaprosessien kykyä datanvaihtoon sekä tiedon ja tietämyksen jakamiseen ITS-palvelujen jatkuvuuden mahdollistamiseksi;
- 18) *yhteensopivuudella* laitteen tai järjestelmän yleistä kykyä toimia toisen laitteen tai järjestelmän kanssa ilman muutoksia;
- 19) *tieviranomaisella* Väylävirastoa sekä elinvoimakeskuksia;
- 20) *tienpitäjällä* Väylävirastoa ja kuntia;
- 21) *liikenteellisesti merkittävällä kunnalla* Helsinkiä, Turkuja, Tampereä, Oulua, Lahtea, Kuopiota, Jyväskylää, Espoota, Vantaata ja Kauniaista;
- 22) *tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla* tieliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta tarjoavaa palveluntarjoajaa; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin.

4 §

Tietosuoja

Dataa, joka sisältää henkilötietoja, saa käsitellä siltä osin kuin se on tarpeen kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestämiseksi ja niiden tarjoamien palveluiden toteuttamiseksi.

Jos teknisesti ja tietojenkäsittelyn tarkoitus huomioiden on mahdollista, henkilötietojen käsittelyssä on hyödynnettävä anonymisointia. Pseudonymisointia on hyödynnettävä, jos anonymisointi ei ole mahdollista, mutta pseudonymisointi on teknisesti ja tietojenkäsittelyn tarkoitus huomioiden mahdollista.

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

ITS-järjestelmien ylläpitäjien velvollisuudesta huolehtia käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja poikkeamien ilmoittamisesta säädetään kyberturvallisuuslaissa (124/2025).

Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974) ja tuotevastuusta tuotevastuulaissa (694/1990).

6 §

Lainkäyttövalta ja alueellisuus

Tätä lakia sovelletaan toimijaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muutoin Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan datan haltijaan, jolla on hallussaan Suomen alueeseen liittyvää tai Suomen alueella tarjottavia palveluja koskevaa dataa.

7 §

Noudatettavat periaatteet

ITS-direktiivin 2 artiklassa ja direktiivin liitteessä I tarkoitettuja ensisijaisia aloja sekä 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia koskevia Euroopan komission ITS-direktiivin 6 artiklan nojalla antamia määrittämiä sovellettaessa noudatetaan ITS-direktiivin liitteessä II säädettyjä periaatteita.

Julkisten ja yksityisten ITS-järjestelmien ylläpitäjien sekä ITS-sovellusten ja -palveluiden tarjoajien on tarjotessaan liikenneturvallisuutta ja liikenteen tehokkuutta sekä kestävyyttä parantavia ITS-sovelluksia ja -palveluita niitä käyttäville ITS-käyttäjille kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijoiden, pyöräilijöiden tai vammaisten ja liikuntarajoitteisten sekä muiden suojattomien tienkäyttäjien tarpeisiin sekä edistettävä toiminnallaan ITS-järjestelmien, ITS-sovellusten ja ITS-palveluiden yhteentoimivuutta ja yhteensopivuutta.

2 luku

Datan saatavuus ja käytettävyys

8 §

Kansallinen yhteyspiste

Kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä ja ylläpidosta vastaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy. Kansallisen yhteyspiste toimii tiedonvaihdon alustana datan haltijoiden ja datan käyttäjien välillä.

9 §

Tie- ja liikennedatan saatavuudesta huolehtiminen

Tieviranomaisen, tienpitäjän ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on pyrittävä huolehtimaan hallinnassaan olevan, RTTI-asetuksessa tarkoitetun infrastruktuuria koskevan datan, sääntöjä ja rajoituksia koskevan datan, verkon tilaa koskevan datan ja verkon tosiaikaista käyttöä koskevan datan saatavuudesta koneluettavassa muodossa.

Tieviranomaisen, tienpitäjänä toimivan liikenteellisesti merkittävän kunnan ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että jos taustalla olevat tiedot ovat olemassa, kunkin datatyypin dataa on saatavilla ITS-direktiivin III liitteessä tarkoitetun maantieteellisen alueen osalta ja siinä säädettyssä aikataulussa. Liikenteellisesti merkittävän kunnan osalta velvollisuus koskee katuja, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuositasolla yli 7000 ajoneuvoa, lukuun ottamatta ITS-direktiivin liitteessä III tarkoitettuja datatyyppisiä yksisuuntaiset kadut ja tavarankuljetusmääräykset. Viranomaisen velvollisuudesta huolehtia tietoaineiston saattamisesta koneluettavaan muotoon säädetään lisäksi julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019) 19 §:ssä.

10 §

Tie- ja liikennedatan käytettävyys

Tieviranomaisella, tienpitäjällä, tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla, ajoneuvon tuottaman datan haltijalla ja muun RTTI-asetuksessa tarkoitetulla palveluntarjoajalla on oltava käytössä ohjelmointirajapinta, jonka kautta niiden keräämä, RTTI-asetuksen liitteessä tarkoitettu infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data, verkon tilaa koskeva data ja verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data on datan käyttäjien käytettävissä RTTI-asetuksessa tarkoitetulla tavalla.

Viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan yksityisen henkilön tai yhteisön sekä muun kuin viranomaisena toimivan julkisoikeudellisen yhteisön 1 momentissa tarkoitetun datan uudelleenkäyttö on maksutonta.

11 §

Matkadatan saatavuudesta huolehtiminen

Datan haltijan on pyrittävä huolehtimaan hallinnassaan olevan, MMTIS-asetuksen liitteessä tarkoitetun staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan sekä dynaamisen matka- ja liikennedatan saatavuudesta koneluettavassa muodossa.

Liityntäpisteitä koskevan datan haltijan on huolehdittava siitä, että jos taustalla olevat tiedot ovat olemassa, ITS-direktiivin III liitteen 4 kohdassa tarkoitetut tiedot liityntäpisteiden sijainnista sekä liityntäpisteiden ja vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä ovat saatavilla mainitussa kohdassa tarkoitetun maantieteellisen alueen osalta ja siinä säädettyssä aikataulussa. Viranomaisen velvollisuudesta huolehtia tietoaineiston saattamisesta koneluettavaan muotoon säädetään lisäksi julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain 19 §:ssä.

Rautatieaseman asemanhaltijan tai muun asemaan liittyvän datan haltijan on lisäksi huolehdittava siitä, että asemien osalta saatavilla on vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1300/2014 tarkoitetut esteettömyyttä koskevat tiedot.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on luotava järjestelmä, jolla liityntäpisteille annetaan yksilöivät tunnisteet. Edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitetun datan haltijan on käytettävä näitä tunnisteita asettaessaan liityntäpisteitä koskevaa dataa saataville.

12 §

Matkadatan käytettävyys

Datan haltijalla on oltava käytössä ohjelmointirajapinta, jonka kautta MMTIS-asetuksen liitteessä tarkoitettu staattinen, aiempi ja havaintoihin perustuva sekä dynaaminen matka- ja liikennedata on datan käyttäjien käytettävissä MMTIS-asetuksessa tarkoitettulla tavalla. Asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettun tiedon ajoneuvon varausasteesta ei tarvitse olla käytettävissä. Myös 11 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettun esteettömyyttä koskevan tiedon on oltava käytettävissä ohjelmointirajapinnan kautta.

Viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan yksityisen henkilön tai yhteisön taikka muun kuin viranomaisena toimivan julkisoikeudellisen yhteisön 1 momentissa tarkoitettun datan uudelleenkäyttö on maksutonta.

13 §

Liikenneturvallisuuteen liittyvä data

Maantieverkon tienpitäjän ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on pyrittävä huolehtimaan hallinnassaan olevan SRTI-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettun datan saatavuudesta koneluettavassa muodossa.

Maantieverkon tienpitäjän, tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan ja SRTI-asetuksessa tarkoitettun muulla palveluntarjoajalla on oltava käytössä ohjelmointirajapinta, jonka kautta SRTI-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettu data on datan käyttäjien saatavilla uudelleenkäyttöä varten SRTI-asetuksessa tarkoitettulla tavalla.

Viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan yksityisen henkilön tai yhteisön taikka muun kuin viranomaisena toimivan julkisoikeudellisen yhteisön 1 momentissa tarkoitettun datan uudelleenkäyttö on maksutonta.

14 §

Tietojen toimittaminen kansalliselle yhteyspisteeseen

Edellä 10, 12 ja 13 §:ssä tarkoitettujen toimijoiden on toimitettava ohjelmointirajapinnan ja sen käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä muu metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Ohjelmointirajapinnan verkko-osoitteessa tai -osoitteissa sekä metadatatassa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista ja päivityksistä on toimitettava viipymättä tieto kansalliselle yhteyspisteelle.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava palvelu, jonka avulla 10, 12 ja 13 §:ssä tarkoitettut tiedot voidaan toimittaa kansalliselle yhteyspisteelle vaihtoehtoisella tavalla sekä annettava ohjausta ja neuvontaa tietojen toimittamiseksi.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 20 artiklassa tarkoitettun vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevan lataus- ja tankkauspisteen ylläpitäjän tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisen pisteen omistajan on ilmoitettava ohjelmointirajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä muu metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Ohjelmointirajapinnan verkko-osoitteessa tai -osoitteissa sekä metadatatassa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista ja päivityksistä on toimitettava viipymättä tieto kansalliselle yhteyspisteelle.

15 §

Hakupalvelu

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava datan käyttäjille hakupalvelu, jolla voi tehdä hakuja kansalliseen yhteyspisteeseen toimitetusta metadatasta.

3 luku

Liikennejärjestelmän perustietopalvelu

16 §

Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tiedot

Liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestämisestä vastaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy. Perustietopalvelussa muodostetaan laajasti hyödynnettävää liikennejärjestelmään liittyvää tietoa yhdistämällä tie-, liikenne- ja matkadataa sekä tieliikenteen turvallisuuteen liittyvää dataa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tuottaa perustietopalvelua käsittelemällä kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi toimitettua dataa ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoamisen yhteydessä tuotettua tai saatua dataa. Lisäksi Maanmittauslaitos toimittaa tietopalveluun hallussaan olevat, paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa (421/2009) tarkoitetut liikenneverkoja koskevat tiedot ohjelmointirajapinnan kautta. Yksitystien tienpitäjän velvollisuudesta toimittaa tietopalveluun hoitamaansa yksityistä tietä koskevat tiedot säädetään yksityistielain (560/2018) 50 §:ssä. Yksitystien tienpitäjä voi toimittaa perustietopalveluun myös muita hoitamaansa yksityistietä koskevia tietoja.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on pyrittävä huolehtimaan siitä, että liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tarjottavat tiedot ovat mahdollisimman laadukkaita ja keskenään yhteismitallisia. Lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy muodostaa koostetun tiedon palveluja seuraavista tiedoista:

- 1) tie- ja katuverkkoa koskevat tiedot;
- 2) tieliikenneverkon käyttöä ja tilaa koskevat tiedot;
- 3) liikkumispalveluiden tarjoamista ja käyttöä koskevat tiedot;
- 4) liityntäpisteitä koskevat tiedot;
- 5) lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot.

17 §

Tietojen luovuttaminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy luovuttaa tietoja perustietopalvelusta maksutta ohjelmointirajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lla on muita kuin tässä laissa säädettyjä palveluita tarjotessaan oikeus koostaa ja yhdistellä 16 §:ssä tarkoitettuja tietoja maksullisten lisäarvopalvelujen tarjoamiseksi.

18 §

Muut tietopalvelut

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää mahdollisimman kattavaa liikenneväylien liikennetilanteen seurantaa koko Suomen osalta (*liikenteen kokonaistilannekuva*). Liikenteen kokonaistilannekuva saatetaan tarvittavilta osin suoraan loppukäyttäjien saataville digitaalisten loppukäyttäjäpalveluiden kautta.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tuottaa ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettua liikenneturvallisuuteen liittyvää yleistä vähimmäistason liikennetietopalvelua. Tietopalvelu on toteutettava ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettua maantieteellisen alueen osalta ja siinä säädetyssä aikataulussa.

19 §

Yhteistyön tekeminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on koordinoida liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitettua yhteistyöverkoston toimintaa. Yhteistyössä kehitetään liikennejärjestelmää koskevan tiedon laatua, laaditaan tarvittavia yhteisiä tiedonvaihtoa koskevia käytänteitä sekä muutoin edistetään tiedonvaihdon yhteentoimivuuden ja yhteensopivuuden edellytyksiä.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on osallistua sellaisten Euroopan unionin tukemien koordinoitiverkostojen yhteistyöhön, joiden avulla pyritään kehittämään Euroopan komission hyväksymien määräysten operatiivista täytäntöönpanoa, datanvaihtoa koskevia yhteisiä edellytyksiä, suojattua pääsyä ja yhteisiä koulutus- ja tiedotustoimia. Määritysten operatiivista täytäntöönpanoa edistetään eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettujen standardien sekä yhdenmukaistettujen profiilien, yhteisten määritelmien, yhteisen metadatan, yhteisten laatuvaatimusten sekä kansallisten yhteyspisteiden sellaisten mallikuvausten yhteentoimivuuden ja yhteensopivuuden avulla, joissa määritellään tietyn järjestelmän rakenne, käyttäytyminen ja sen yhdistyminen toimintaympäristöön (*arkkitehtuuri*).

20 §

Tietojen oikeellisuus

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä on oltava menettelyt, joiden avulla tiedon hyödyntäjät voivat tehokkaasti ilmoittaa mahdollisista virheellisyyksistä tiedoissa. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on ilmoitettava tietoonsa tulleista virheellisyyksistä mahdollisimman nopeasti datan haltijalle niiden korjaamista varten.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ei vastaa muiden toimijoiden perustietopalvelun kautta saatavilla olevien tietojen puutteellisuuksista tai virheistä mahdollisesti aiheutuvista vahingoista.

21 §

Rautatieasemien esteettömyyttä koskevien tietojen toimittaminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy vastaa rautatieasemien esteettömyyttä koskevien tietojen toimittamisesta Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan.

4 luku

Viranomaistehtävät ja seuraamukset

22 §

Vaatimustenmukaisuuden arviointi

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava ja tarkistettava, täyttävätkö ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisilla aloilla toimivat ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat toimijat direktiivissä ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa säädetyt vaatimukset.

Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä muiden maiden viranomaisten kanssa yhteistyötä, jossa kehitetään vaatimustenmukaisuuden arvioinnin käytäntöjä ja valvonnan mekanismeja.

23 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain noudattamista. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo lisäksi ITS-direktiivin nojalla annettujen Euroopan komission asetusten noudattamista Suomessa.

24 §

Tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista säädetään tässä laissa sekä niissä Euroopan unionin asetuksissa, joiden täydentämisestä ja täsmentämisestä tässä laissa säädetään.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

25 §

Valvontapäätös

Liikenne- ja viestintävirasto voi 23 §:n mukaista valvontatehtävää hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen myös sille, joka rikkoo ITS-direktiivin nojalla annetussa Euroopan komission asetuksessa säädettyä velvollisuutta toimittaa tietoja kansalliseen yhteyspisteeseen, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa.

26 §

Uhkasakko ja teettämisuhka

Edellä 25 §:ssä säädetyn velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Uhkasakosta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990). Teetettävän toimenpiteen kustannukset maksetaan etukäteen valtion varoista ja peritään takaisin laiminlyöjältä. Takaisin perittävät kustannukset ovat suoraan ulosottokelpoisia. Niiden perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007).

Toimijalle asetettavan uhkasakon enimmäismäärä on 5 000 euroa kultakin alkavalta viivästyskuukaudelta.

5 luku

Erinäiset säännökset

27 §

Virkavastuu ja asiakirjajulkisuus

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimintaan sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) sen suorittaessa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä.

28 §

Tehtävien rahoitus

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle rahoitusta tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi valtion talousarvioon otettavan määrärahan rajoissa. Määrärahaan sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001).

29 §

Riskiärvion tekeminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy arvioi vuosittain liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietoihin ja palveluihin mahdollisesti liittyviä riskejä kansalliselle turvallisuudelle. Erityistä huomiota on kiinnitettävä 16 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin koostetun tiedon palveluihin.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on arviota tehdessään tehtävä yhteistyötä poliisi- ja sotilasviranomaisten sekä Rajavartiolaitoksen ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Arvio on annettava tiedoksi näille viranomaisille salassapitosäännösten estämättä.

30 §

Datan jakamisen keskeyttäminen, rajoittaminen tai kieltäminen poikkeuksellisissa tilanteissa

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voi, enintään yhden vuorokauden ajaksi, keskeyttää tietojen luovuttamisen liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tai rajoittaa sitä tai keskeyttää liikenteen kokonaistilannekuvan yleisen saatavuuden tai rajoittaa sitä, jos se havaitsee tietoihin kohdistuvia poikkeuksellisia hakuja tai muuta poikkeuksellista tietoliikennettä palveluun tai palvelusta, ja on syytä epäillä tietojen väärinkäyttöä tai kansallisen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaarantumista. Viranomaisella on kuitenkin oikeus saada ne tiedot, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on salassapitosäännösten estämättä välittömästi annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tieto keskeytyksestä tai rajoituksesta, siihen johtaneista syistä sekä asian selvittämiseksi tarvittavat tiedot. Liikenne- ja viestintäviraston on otettava toimenpide tarkasteluunsa viipymättä. Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää keskeytyksen tai rajoituksen keskeyttämisestä tai, jos keskeytyksen tai rajoituksen tarve kestää kauemmin kuin yhden vuorokauden, sen pidentämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan tai pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka Rajavartiolaitoksen esityksestä tehdyllä päätöksellä kieltää datan ja tietojen luovuttamisen kansallisesta yhteyspisteestä ja liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tai rajoittaa sitä, jos se on välttämätöntä maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitettu keskeytys, rajoitus tai kieltö voi olla voimassa vain välttämättömän ajan, kuitenkin enintään 14 vuorokautta. Keskeytys, rajoitus tai kieltö voidaan tällöinkin asettaa enintään 14 vuorokauden ajaksi kerrallaan. Päätös on välittömästi kumottava, jos sen edellytykset eivät enää täyty. Jos kieltoa tai rajoitusta on tarpeen jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, päätöksen siitä tekee valtioneuvosto.

31 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on laadittava 29 §:ssä tarkoitettu riskiarvio ensimmäistä kertaa siten, että se on valmis viimeistään kolmen kuukauden kuluttua lain voimaantulosta.

2.

Laki

tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annettu laki (991/2003).

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 154, 154 a, 154 b, 154 d, 160 ja 188 §, sellaisina kuin ne ovat 154 § laeissa 1256/2020, 198/2021 ja 150/2025, 154 a § laissa 1087/2023, 154 b ja 154 d § laissa 150/2025, 160 § osaksi laissa 984/2018 ja 188 § laissa 984/2018, sekä

muutetaan 137 §:n 1 momentti, 146 ja 154 c §, 157 §:n 1 momentin 1 kohta, 158 §, 179 §:n 2 momentti ja 188 a §:n otsikko ja 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat 137 §:n 1 momentti, 157 §:n 1 momentin 1 kohta ja 158 § laissa 371/2019, 146 § laeissa 579/2018, 984/2018 ja 371/2019, 154 c § ja 188 a §:n otsikko ja 1 momentti laissa 150/2025 ja 179 §:n 2 momentti laissa 299/2021, seuraavasti:

137 §

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun kuuluvat tehtävät

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää tarjoamiensa palveluiden laajuudessa liikenneväylien liikennetilanteen ajantasaista tilannekuvaa sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava tässä momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa (/) tarkoitettulle kansalliselle yhteyspisteelle.

146 §

Tiedon avaaminen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat omassa toiminnassaan syntyneet tai vapaasti käytettäväksi saadut ajantasaiset tiedot:

- 1) liikenteen olosuhdetiedot;
- 2) liikennemäärätiedot;
- 3) liikenteen sujuvuustiedot;

- 4) häiriö- ja poikkeustilannetiedot;
- 5) tiedot vaihtuvista rajoituksista;
- 6) tiedot liikennevälineiden sijainnista;
- 7) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomainen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmailiikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/373.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat sen omassa toiminnassa syntyneet tai vapaasti käytettäväksi saadut tiedot:

- 1) liikenteen sujuvuuden historiatiedot;
- 2) liikennemäärien historiatiedot;
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot;
- 4) häiriö- ja poikkeustilannetietojen historiatiedot.

Tietoja ei tarvitse avata siltä osin kuin tiedon avaamisella arvioidaan voivan olla kielteisiä vaikutuksia kansalliselle turvallisuudelle tai yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle taikka siltä osin kuin tiedon avaaminen arvioidaan merkitykseltään vähäiseksi. Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietojen avaaminen perustuu sopimukseen Väyläviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan periä maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnolliseen henkilöön eikä liikesalaisuutta vaaranneta.

Edellä 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei tarvitse avata siltä osin kuin tiedot ovat saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetulla tavalla.

154 c §

Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa sähköisistä kuljetustiedoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1056 tarkoitetusta kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tiedonvaihtojärjestelmän sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Yhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

157 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tai niihin liittyviä lippu- ja maksujärjestelmiä tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 12 §:ssä säädetty velvollisuutensa;

158 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 155 ja 156 §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Edellä 155 ja 156 §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen veloitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan ja yksityisyyden suojan vaarantumatta. Edellä 156 §:ssä tarkoitetun pääsyyn oikeutetun liikkumisen tai yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava oman palvelunsa tietoturvan ja tietosuojan tasosta niin, että puolesta-asiointi voi tapahtua näitä vaarantamatta.

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 8 §:ssä tarkoitettusta kansallisesta yhteyspisteestä. Tiedot on toimitettava maksutta.

188 a §

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevassa asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio

Liikenne- ja viestintävirasto on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöllisiä tunnistekoodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

tieliikennelain 71 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 360/2020, seuraavasti:

71 §

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta liikenteenohjauslaitteen asettamisesta maantielle on toimitettava tieto Väylävirastolle. Väylävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

yksityistielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityistielain (560/2018) 50 §:n 1 ja 2 momentti, 83 §:n 2 momentti sekä 84 §, sellaisena kuin niistä on 83 §:n 2 momentti laissa 1503/2019, seuraavasti:

50 §

Yksityistietä koskeva tieto

Tiekunnan toimielimen on huolehdittava, että tiekunnasta on 89 §:n mukaiset ajantasaiset tiedot mainitussa pykälässä tarkoitettussa yksityistierekisterissä ja että 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot ovat yksityistien osalta saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa (/) tarkoitettun kansallisen yhteyspisteen kautta.

Jos tiekuntaa ei ole perustettu, on tieosakkaiden yhdessä varmistettava, että 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot ovat yksityistien osalta saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

83 §

Valtionavustus

Edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan mukaisen avustuksen myöntämiselle on, että 50 §:n 1 ja 2 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät.

84 §

Kunnan avustus

Kunta päättää sen varoista yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Edellytyksenä avustuksen myöntämiselle tienpitoon on, että tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta, ja että 50 §:n 1 ja 2 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteen I kohdan 4 alakohta b seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liite I

Toimijat, jotka harjoittavat seuraavaa toimintaa tai ovat seuraavaa toimijatyyppejä:

4. Tieliikenne

b) Liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain (/) 3 §:n 2 kohdassa
tarkoitettujen ITS-järjestelmien ylläpitäjät

Helsingissä 22.9.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 154, 154 a, 154 b, 154 d, 160 ja 188 §, sellaisina kuin ne ovat, 154 § laeissa 1256/2020, 198/2021 ja 150/2025, 154 a § laissa 1087/2023, 154 b ja 154 d § laissa 150/2025, 160 § osaksi laissa 984/2018 ja 188 § laissa 984/2018,

muutetaan 137 §:n 1 momentti, 146 ja 154 c §, 157 §:n 1 momentin 1 kohta, 158, 179 §:n 2 momentti sekä 188 a §:n otsikko ja 1 momentti,

sellaisina kuin ne ovat 137 §:n 1 momentti, 157 §:n 1 momentin 1 kohta ja 158 § laissa 371/2019, 146 § laeissa 579/2018, 984/2018 ja 371/2019, 154 c § ja 188 a §:n otsikko ja 1 momentti laissa 150/2025 ja 179 §:n 2 momentti laissa 299/2021, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

137 §

137 §

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun
kuuluvat tehtävät*

*Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun
kuuluvat tehtävät*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää liikenneväylien liikennetilanteen seuranta (*liikenteen tilannekuva*) sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. *Tietojen antaminen voi tapahtua myös jäljempänä 146 §:ssä tarkoitetulla tavalla avoimen rajapinnan kautta.*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää *tarjoamiensa palveluiden laajuudessa* liikenneväylien liikennetilanteen *ajantasaista tilannekuvaa* sekä onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavien tilanteiden ilmoitus- ja tiedotuspalvelua. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja antaa liikenteeseen liittyviä sää- ja olosuhdetietoja sekä tietoja liikenteen sujuvuudesta ja vilkkaudesta, tienpitoa ja liikennettä palvelevien laitteiden kunnosta ja käytettävyydestä, muista liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen vaikuttavista seikoista sekä muista liikennevälineen turvalliseen kuljettamiseen, ohjaamiseen tai hallintaan liittyvistä seikoista. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava tässä momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa (/) tarkoitetulle kansalliselle yhteyspisteelle.*

146 §

Tiedon avaaminen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat ajantasaiset tiedot 137 §:n 1 momentissa tarkoitetun tehtävänsä hoitamiseksi:

- 1) liikenteen säätiedot ja -ennusteet;
- 2) liikenteen olosuhdetiedot;
- 3) liikennemäärien mittaustiedot;
- 4) sujuvuus- ja matka-aikatiedot;
- 5) häiriö- ja poikkeustilannetiedot;
- 6) tiedot vaihtuvista nopeusrajoituksista sekä muista vaihtuvista liikennesäännöistä;
- 7) tiedot liikennevälineiden sijainnista, jos tiedot ovat olemassa;
- 8) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomainen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmailiikennevirtojen säätelystä säädetään ilmailiikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

146 §

Tiedon avaaminen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat omassa toiminnassaan syntyneet tai vapaasti käytettäväksi saadut ajantasaiset tiedot:

- 1) liikenteen olosuhdetiedot;
- 2) liikennemäärätiedot;
- 3) liikenteen sujuvuustiedot;
- 4) häiriö- ja poikkeustilannetiedot;
- 5) tiedot vaihtuvista rajoituksista;
- 6) tiedot liikennevälineiden sijainnista; ja
- 7) muut julkisin varoin tuotetut viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) tarkoitetut julkiset tiedot, ellei tiedot luovuttanut viranomainen kiellä niiden avaamista avoimena datana.

Ilmailiikennevirtojen säätelystä säädetään ilmailiikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 255/2010. Ilmailun sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta toimittaa säätietoja säädetään lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä ilmailiikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmailiikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU) 2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/373.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat *staatit* tiedot:

1) *sujuvuus- ja matka-aikati*etöjen *historiat*tiedot;

2) *liikenne- ja mittaustietö*jen *historiat*tiedot;

3) *olosuhdetietö*jen *historiat*tiedot;

4) *muut tilastot*tiedot.

Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietöjärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietöjen avaaminen perustuu sopimukseen Väyläviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan periä maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietöjen on oltava sellaisessa muodossa, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnolliseen henkilöön eikä liikesalaisuutta vaaranneta.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat *omassa toiminnassaan* syntyneet tai vapaasti käytettäväksi saadut tiedot:

1) *liikenteen sujuvuuden historiat*tiedot;

2) *liikennemäärien historiat*tiedot;

3) *olosuhdetietö*jen *historiat*tiedot; ja

4) *häiriö- ja poikkeustilannetietö*jen *historiat*tiedot.

Tietoja ei tarvitse avata siltä osin kuin tiedon avaamisella arvioidaan voivan olla kielteisiä vaikutuksia kansalliselle turvallisuudelle tai yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle taikka siltä osin kuin tiedon avaaminen arvioidaan merkitykseltään vähäiseksi. Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietöjärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Siltä osin kuin tietöjen avaaminen perustuu sopimukseen Väyläviraston tai muun viranomaisen kanssa, tiedot on avattava maksutta. Jalostetusta tiedosta voidaan periä maksu liiketaloudellisin perustein. Avattavien tietöjen on oltava sellaisessa muodossa, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnolliseen henkilöön eikä liikesalaisuutta vaaranneta.

Edellä 1 ja 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei tarvitse avata siltä osin kuin tiedot ovat saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetulla tavalla.

(kumotaan)

154 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietöjärjestelmään luodun avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti

käytettäväksi. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tietopalvelusta, johon verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä 213 §:n mukaisesti. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Edellä 2 momentin mukaisesti palveluntarjoajaksi osoitetun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

154 a §

(kumotaan)

Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia edellä tarkoitettua esteettömyystietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

154 b §

(kumotaan)

Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen saatavuudesta ottamalla käyttöön ohjelmointirajapinnan ja toimittamalla sitä koskevat tiedot kansalliselle yhteyspisteelle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804, jäljempänä jakeluinfra-asetus, 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti. Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, johon 1 momentissa tarkoitettut tiedot on toimitettava.

Väylävirasto voi hankkia sitä koskevan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

154 c §

154 c §

*Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä**Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä*

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa sähköisistä kuljetustiedoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 edellyttämästä kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia tiedonvaihtojärjestelmän sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa sähköisistä kuljetustiedoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1056 tarkoitetusta kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tiedonvaihtojärjestelmän sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Yhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

154 d §

(kumotaan)

Tietopalvelun tuottajan palveluksessa olevan vastuu

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154, 154 a, 154 b ja 154 c §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

157 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettun toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tai niihin liittyviä lippu- ja maksujärjestelmiä tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt 154 §:ssä säädettyt velvollisuutensa;

157 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettun toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tai niihin liittyviä lippu- ja maksujärjestelmiä tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 12 §:ssä säädettyt velvollisuutensa;

158 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 154–156 §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

158 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 155 ja 156 §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Edellä 154–156 §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan ja yksityisyyden suojan vaarantumatta. Edellä 156 §:ssä tarkoitetun pääsyyn oikeutetun liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava oman palvelunsa tietoturvan ja tietosuojan tasosta niin, että puolesta-asiointi voi tapahtua näitä vaarantamatta.

Edellä 155 ja 156 §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan ja yksityisyyden suojan vaarantumatta. Edellä 156 §:ssä tarkoitetun pääsyyn oikeutetun liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava oman palvelunsa tietoturvan ja tietosuojan tasosta niin, että puolesta-asiointi voi tapahtua näitä vaarantamatta.

160 §

(kumotaan)

*Älykkäiden liikennejärjestelmien
käyttöönotto*

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia koskevia komission ITS-direktiivin 6 artiklan nojalla antamia määräyksiä sovellettaessa noudatetaan ITS-direktiivin liitteessä II vahvistettuja periaatteita.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava ja tarkistettava, täyttävätkö ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat palveluntarjoajat, viranomaiset ja muut toiminnanharjoittajat direktiivissä ja sen nojalla säädetyt vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä määräyksiä 2 momentissa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnin hakemisesta.

179 §

179 §

*Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja
yhteensovittamistehtävät*

*Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja
yhteensovittamistehtävät*

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden

estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Tiedot on toimitettava maksutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 8 §:ssä tarkoitetusta kansallisesta yhteyspisteestä. Tiedot on toimitettava maksutta.

188 §

(kumotaan)

ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen

ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten alojen ja 3 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten toimien toimivaltainen kansallinen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

188 a §

188 a §

*Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio****Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevassa asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio***

Liikenne- ja viestintävirasto on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöllisiä tunnistekodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat.

Liikenne- ja viestintävirasto on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio, joka myöntää ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hallinnoi yksilöllisiä tunnustekooodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

tieliikennelain 71 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 71 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 360/2020, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

71 §

71 §

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Edellä 1 momentin 1–3 kohdissa tarkoitetun liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Väylävirastolle. Väylävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta liikenteenohjauslaitteen asettamisesta *maantielle* on toimitettava tieto Väylävirastolle. Väylävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

yksityistielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityistielain (560/2018) 50 §:n 1 ja 2 momentti, 83 §:n 2 momentti sekä 84 §, sellaisena kuin niistä on 83 §:n 2 momentti laissa 1503/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

50 §

50 §

Yksityistietä koskeva tieto

Yksityistietä koskeva tieto

Tiekunnan toimielimen on huolehdittava, että tiekunnasta on 89 §:n mukaiset ajantasaiset tiedot mainitussa pykälässä tarkoitettussa yksityistierekisterissä ja että yksityistiestä on 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot kansallisessa tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä.

Mikäli tiekuntaa ei ole perustettu, on tieosakkaiden yhdessä varmistettava, että yksityistiestä on 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot kansallisessa tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä.

Tiekunnan toimielimen on huolehdittava, että tiekunnasta on 89 §:n mukaiset ajantasaiset tiedot mainitussa pykälässä tarkoitettussa yksityistierekisterissä ja että 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot ovat yksityistien osalta saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa (/) tarkoitetun kansallisen yhteyspisteen kautta.

Jos tiekuntaa ei ole perustettu, on tieosakkaiden yhdessä varmistettava, että 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot ovat yksityistien osalta saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

83 §

83 §

Valtionavustus

Valtionavustus

Edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan mukaisen avustuksen myöntämiselle on, että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.

Edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan mukaisen avustuksen myöntämiselle on, että 50 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

84 §

84 §

Kunnan avustus

Kunnan avustus

Kunta päättää sen varoista yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Edellytyksenä avustuksen myöntämiselle tienpitoon on, että tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja että *tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.*

Kunta päättää sen varoista yksityistien tienpitoon myönnettävistä avustuksista, avustuksen ehdoista ja käytön valvonnasta samoin kuin tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta kokonaan tai osaksi kunnan suoritettavaksi. Edellytyksenä avustuksen myöntämiselle tienpitoon on, että tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja että 50 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteen I kohdan 4 alakohta b seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liite I

Liite I

Toimijat, jotka harjoittavat seuraavaa toimintaa tai ovat seuraavaa toimijatyyppiä:

Toimijat, jotka harjoittavat seuraavaa toimintaa tai ovat seuraavaa toimijatyyppiä:

4. Tieliikenne

4. Tieliikenne

b) Liikenteen palveluista annetun lain 160 §:ssä tarkoitettujen älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjät

b) Liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettujen ITS-järjestelmien ylläpitäjät (/)