

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

esityksellä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskeva laki. 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 älyliikennedirektiiviin ja sen nojalla annettuihin komission delegoituihin asetuksiin ja olisi osittain kansallista.

EU-sääntelyn täytäntöönpanossa ja täydentämisessä säädettäisiin yhden kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä ja ylläpidosta. Kansallinen osuus käsittäisi kansallisen yhteyspisteen päälle rakentuvan liikennejärjestelmän perustietopalvelujen luomisen ja järjestämisen. Samalla muokattaisiin ja selkeytettäisiin eri toimijoiden rooleja ja tehtäviä liikennejärjestelmää koskevien perustietojen saatavuuden varmistamiseksi ja tiedonvaihdon tehostamiseksi. Sääntelyperustan avulla luotavat rakenteet palvelevat myös liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen kehittämistä.

Sekä kansallisen yhteyspisteen että liikennejärjestelmän perustietopalveluiden järjestäminen, ylläpito ja kehittäminen annettaisiin suoraan lain nojalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Väyläviraston roolina olisi jatkossa toimia valtion väyläinfrastruktuuria koskevan tiedon tuottajana. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi valvoa laissa säädettyjen tehtävien noudattamista. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavien tehtävien rahoittaminen edellyttäisi valtion budjetista annettavaa avustusta, jonka myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Kansallisille, etupäässä julkisille toimijoille annettaisiin tehtäväksi vastata tiettyjen perustietojen saatavuudesta. EU-sääntelyä täydennettäisiin täsmentämällä, kuinka toimijat voivat asettaa EU-säädöksissä edellytetyt tietolajit saataville kansallisen yhteyspisteen kautta.

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	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	18
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	18
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	24
4.2.1 Yleistä vaikutuksista	24
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	25
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	34
4.2.8 Ympäristövaikutukset	37
4.2.4 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin.....	38
4.2.10 Tiedonhallinnan muutosvaikutukset	39
4.2.5 Kansallisen turvallisuuden näkökulma.....	40
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	41
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	41
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	42
NAPCORE -hanke.....	45
<i>Data for Road Safety (DfRS)</i>	46
6 Lausuntopalaute	46
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	46
7.1 Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista	46
7.2 Laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain kumoamisesta.....	68
7.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	68
7.4 Laki tieliikennelain muuttamisesta	70
7.5 Laki yksityistielain muuttamisesta.....	70
7.6 Laki kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta	70
8 Lakia alemman asteinen sääntely	70
9 Voimaantulo	71
10 Toimeenpano ja seuranta	71
11 Suhde muihin esityksiin.....	71
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	71
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	72
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	72

12.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle.....	72
LAKIEHDOTUKSET	79
liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista.....	79
tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain kumoamisesta	89
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	90
tieliikennelain muuttamisesta.....	93
yksityistielain muuttamisesta	94
kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta	96
LIITE I.....	96
TOIMIJAT, JOTKA HARJOITTAVAT SEURAAVAA TOIMINTAA TAI OVAT SEURAAVAA TOIMIJATYYPPIÄ:.....	96
LIITE	97
RINNAKKAISTEKSTIT	97
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	97
tieliikennelain muuttamisesta.....	105
yksityistielain muuttamisesta	106
kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta	108

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 käyttönoton 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 menettelysten 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. Direktiivin 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 infrastruktuuriin käyttönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä jakeluinfra-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, lyhenne tulee sanoista) 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, jonka avulla nykytilan parhaat käytänteet saavat selkeän säännöspohjan.

Ehdotuksilla toteutetaan osaltaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteita vahvistaa liikennepalvelumarkkinoiden toimivuutta sekä edistää liikenne- ja logistiikka-alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, uudenlaisten liiketoimintamallien syntyä 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](#)).

Kentän koodi muuttunut

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 digitalisaatiopakettin ([KOM 2020, 67 lopullinen](#)) sekä [KOM 2020, 66 lopullinen](#)) mukaisia kestävään kehitykseen sekä digitaaliseen siirtymään liittyviä tavoitteita. Tähän laajempaan viitekehikseen liittyen komissio julkaisi loka-kuussa 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 valtioneuvoston selvityksessä ([E2/2021 vp.](#))

muotoili: Ei Korosta

muotoili: Ei Korosta

Lisäksi joulukuussa 2020 julkaistussa EU:n kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa ([KOM 2020, 789 lopullinen](#)) on korostettu, että liikennealan kestävä, älykkään ja sopeutumiskykyisen kehityksen turvaaminen edellyttää eurooppalaisen liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista uudistamista. Tässä muutostyössä älykkäiden liikennejärjestelmien käyttönotolla 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 pohjastamiseksi 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 kestävää 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 kilpailukykyyn 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 käyttönoton. 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 neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (nk. liikenteen intermodaaliryhmä) 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

Tosiiaikaisia 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 yleistessä 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 automaatioketjistä. 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 yksityiset. 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, Traficomin 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 multi-

modaalisten 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.

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 jotain 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 laajusten 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, 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 ajoneuvodataan ja sen hyödyntämiseen liittyy merkittäviä tietosuojanäkökohtia, 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, jossa se kokosi niin jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kuin yksityisen sektorin toimijoiden näkemyksiä kohdista, joita SRTI-asetuksen uudistamisessa olisi syytä erityisesti tarkastella. Komission on määrä kevään 2025 kuluessa käynnistää uudelleentarkastelua koskevan taustaselvityksen valmistelu. Komission tavoitteena on, että uudistustyö saataisiin päätökseen vuoden 2026 puoleenväliin mennessä.

Jakeluinfra-asetus

Ehdotettavaan uuteen lakiin siirrettävä liikenteen palveluista annetun lain 154 b § on annettu lailla xx/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 julkaisiin 13.9.2023 ja se tuli voimaan 12.10.2023. Asetusta sovelletaan 13.4.2024 alkaen.

Rautateiden 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 myös lyhenteellä ”PRM-YTE” (asetus vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä).

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

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

ITS-direktiivin uudelleentarkastelusta johtuvien muutosten kansallista toimeenpanoa tukeakseen, komissio on edistänyt EU-tasoisia keskusteluita 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 lausuntomenetellessä xxxx. Lausuntoja pyydettiin xxx, yhteensä xx taholta. Lausuntoja saatiin yhteensä xx kappaletta. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto ([linkki](#)).

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 yhteen toimivuuden varmistamiseksi ja avoimeen syrjimättömään pääsyyn perustuvan markkinan edistämiseksi. Sääntelyllä on haluttu myös varmistaa ITS-palvelujen rajat-ylittävä jatkuvuus koko Unionin laajuisesti. Lisäksi direktiivi on osaltaan ollut merkittävällä tavalla myötävaikuttamassa siihen, että EU on kyennyt vahvistamaan kilpailukykyään liikenteen ja liikkumisen toimialalla.

Alkuperäinen ITS-direktiivi oli luonteeltaan puhdas puitedirektiivi, joka on tarjonnut tarkoituksenmukaisen välineen määrittää koko EU:n kattavat yleiset periaatteet sekä edellytykset älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotolle 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-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 määräaikaista. Määräaikaista, toimivallan siirtoa koskevan toimikauden kesto on viisi vuotta. Säädösvaltan siirtoa jatketaan aina toimikauden päättyessä ilman eri toimenpiteitä, ellei Euroopan parlamentti tai neuvosto päättää erikseen vastustaa jatkamista. Nykyinen säädösvaltan 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 neuvon-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, työmarkkinaosaospuolten, ammattijärjestöjen, paikallisviranomaisten ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmätoimijoiden 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 liitteen 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 turvallisuudesta 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, siltojen 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 voitaisiin 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 määräyksiä 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 tosiaikaisen 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.

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 tieviranomaisten 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. Velvollisuus datan toimittamiseen kohdistuu digitaalisessa muodossa olevaan dataan, eli asetus ei velvoita digitoimaan taustalla olevia tietoja, saati luomaan uutta tietoa.

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

Uuden RTTI-asetuksen veloituksia 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

Komission antoi asetuksen, joka täydentää ITS-direktiiviä EU-laajusten multimodaalisten matkietopalvelujen 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 haltioiden on annettava pääsy asetuksen liitteessä lueteltuun staattiseen, aiempaan ja havaintoihin perustuvaan matka- ja liikennedataan sekä dynaamiseen matka- ja liikennedataan kansallisen yhteyspisteen kautta. Asetus säätelee 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 formaatissa 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 vääriin suuntaan ajavasta kuljettajasta, hallitsemattomasta tiesulusta ja poikkeuksellisista sääolosuhteista.

Näihin tietoihin on sisällytettävä osatekijöinä tiedot tapahtuman tai olosuhteen sijaintipaikasta ja ajokäyttämisysohjeet, 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 nimettä 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 teiosuuksilla 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 tällaisesta

infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista dataa maksutta. Datatyytit on määritelty artiklan 2 kohdassa. Kunkin vaihtoehtoisten polttoainneiden 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.

Rautateiden esteettömyystiedot

Komission on antanut täytäntöönpanoasetuksen komission asetuksen (EU) N:o 1300/2014 muuttamisesta esteettömyysinventaarin osalta esteiden yksilöimistä, tietojen käyttäjille antamista sekä esteettömyyden edistymisen seurantaan ja arviointia varten ((EU) 2019/772) 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 (jäljempänä ERSAD-tietokanta).

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

Jakeluinfra-asetus ja rautateiden esteettömyystiedot

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan tietosääntelyä 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-sääntelyn 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-sääntely

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 ((direktiivin) Kohde ja soveltamisala), 6 artiklan 1-5 ja 7 kohdat (Määrittäykset), 7 artikla (Liitteen III muuttaminen), 9 artikla (Ei-sitovat toimet), 12 artiklan 1 sekä 4-5 kohdat (Siirretyn säädösvallan käyttäminen), 16 artikla (Euroopan neuvon-antava ITS-ryhmä), 17 artiklan 2-4 kohdat (Raportointi), 19 artikla (Voimaantulo) ja 20 artikla (Osoitus). Näissä on kyse komissiolle osoitetuista tehtävistä ja niihin liittyvästä sääntelystä. 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 komissioon eivätkä siksi edellytä kansallista sääntelyä. Tämän johdosta katsotaan, että myöskään vastaavia määritelmiä ei tarvitse täytäntöön panna, koska niitä ei käytetä ehdotettavassa uudessa laissa.

Voimassa olleella lainsäädännöllä on laitettu 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 sääntely 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. Sääntely pohja 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. Tehtävän 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 ole-

vien datojen saatavuuteen ei ole nykytilassa tyydytty. Mallia on syytä noudattaa myös ehdotettavassa sääntelyssä, jotta nykytila ei tältä osin heikkene. Vastaavan sääntelymallin ulottaminen myös RTTI-tietoon on perusteltua, koska kyse on perustavaa laatua olevasta datasta. Myös SRTI-tiedon osalta on syytä pyrkiä samaan, vaikka kyseiset tietolajit ovatkin dynaamisuutensa johdosta haastavia. Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta kohdistuisi julkisiin toimijoihin, joiden data tuotetaan pääosin julkisin varoin.

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 tiedonvaihdossa käytännössä välttämätöntä. Tätä ei kuitenkaan ole suoraan EU-asetuksissa säädetty lukuun ottamatta jakeluinfra-asetusta. Vaatimusta siitä, että tiedot on asetettava saataville vapaasti käytettäväksi, on tulkittu siten, että se tarkoittaa myös maksuttomuutta. Käytännössä tätä on pidetty seikkana, joka edistää tietojenvaihtoa. 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 aika-aulueditorista (jäljempänä RAE-työkalu), jonka avulla erityisesti pienemmät toimijat voivat toimittaa tietonsa ilman ohjelmointirajapintaa. Kaikki nämä nykytilan elementit ovat asioita, joiden muuttaminen merkitsisi heikennystä nykytilaan verrattuna. Nykytila on siten tarve säilyttää ja ulottaa vastaavat menettelyt myös RTTI- ja SRTI-tietoihin. RAE-työkalu voi helpottaa etenkin pienempien kuntien mahdollisuuksia täyttää RTTI-asetuksen mukaiset velvollisuutensa digitaalisen tiedon saataville asettamiseksi.

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. Koontikan-tojen tuottaminen ei tällä hetkellä perustu laissa olevaan säännökseen, mutta tarve koontipalvelujen tuottamiseen on ilmeinen.

Jakeluinfra-asetus ja rautateiden 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 vaihtoehtoisiin polttoaineisiin liittyvät tietolajit ovat varsin ylätasoisia, ja kattavat jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettut yksityiskohtaisemat tiedot. Siksi jakeluinfra-asetuksen 20 artiklaa täydentävä liikenteen palveluista annetun lain 154 b §:n sääntely on tarkoituksenmukaista siirtää osaksi ehdotettavaa uutta sääntelyä. Säännöksen sisältöä ei kuitenkaan ole tarpeen muuttaa.

Rautateiden esteettömyyspalvelua 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 tahoa, jolle asemanhaltijan velvoitteet tulisi asettaa. Asemilla on useita eri toimijoita, joiden omistukseen asemien eri rakenteet ja toiminnot kuuluvat. Vastuu esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta osoitettiin siksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Liityntäpisteitä koskeva tieto, mukaan lukien rautatieasemat, sisältyy myös MMTIS-asetukseen. Liityntäpisteitä koskevan tiedon kehittäminen on tavoitteena ITS-

direktiivin liitteessä III 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 ominaisuuksista (997/2003) Liikenteen palveluista annetusta laista kumottaisiin joitakin pykälää ja tehtäisiin joihinkin muutoksia. Keskeistä olisi 154, 154 a ja 154 b §:n sisällön siirtäminen muutettuna osaksi ehdotettavaa lakia. Lisäksi eräisiin muihin lakeihin tehtäisiin teknisiä muutoksia.

Ehdotettavassa laissa olisi myös kansallista sääntelyä, joka muodostaisi yhdessä EU-pohjaisen sääntelyn kanssa liikennejärjestelmää koskevan tiedonvaihdon perusrakenteen. Sääntelyssä säilytettäisiin nykyisen sääntelyn edistykselliset elementit, ja tavoitteena on, että nykytila ei miltei osin heikkenisi. 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 tässä 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 datakosysteemin keskeisen tiedonvaihdon solmupisteen roolia. Samalla se selkeyttäisi viraston 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 pyrittäisiin identifioimaan sellaiset toimijat, joille käytännössä kertyy asetuksissa tarkoitettua dataa Suomessa, ja osoitettaisiin niille velvollisuuksia huolehtia datan saatavuudesta. Näillä säännöksillä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan 1 kappaleen säännös. Tosi aikaisten liikennetietojen osalta tällaisia toimijoita ovat tieviranomaiset, tienpitäjänä olevat liikenteellisesti merkittävät kunnat ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat. Näiden toimijoiden olisi huolehdittava siitä, että RTTI-asetuksen tarkoitettu infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data ja verkon tilaa koskeva data ovat saatavilla koneluettavassa muodossa, siltä osin kuin kyse on niiden hallinnoitavana olevasta infrastruktuurista tai niille laissa osoitettujen tehtävien hoitamisesta. Tavoitteena siis on, että tiedon saatavuuden varmistaminen on sen toimijan tehtävänä, jolle tieto luontaisesti kertyy tai jonka toiminnassa se luontaisesti syntyy. Esimerkiksi verkon tilaa koskevat tiedot ovat sellaisia, että tiedot liittyvät usein liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tuottamiseen.

Näille toimijoille myös annettaisiin velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n mallin mukaisesti. Kotimainen velvoite menisi siten pidemmälle kuin RTTI-asetuksesta tuleva velvoite asettaa saataville jo digitaalisessa muodossa olevaa dataa sekä ITS-direktiivistä tuleva velvoite digitoida jo muussa muodossa olevaa dataa. Tietolajien osalta kyse olisi RTTI-asetuksessa tarkoitetuista tietolajeista, eikä tietolajeja kansallisessa laissa lisättäisi. Kyse on varsin perustavaa laatua olevista tiedoista, joiden tarve lisääntyy jatkuvasti liikenteen digitalisoituessa. Valmistelussa on arvioitu, että tiedot ovat varsin kattavasti jo olemassa digitaalisessa muodossa valtion tieverkolta. Siksi ehdotetussa laissa oleva velvoite huolehtia tietojen saatavuudesta kohdistuisi valtion maantieverkkoon kokonaisuudessaan heti lain ehdotettuna voimaantuloaikana 1.1.2026. Joidenkin tietolajien kohdalla ITS-direktiivissä olevaa kansallista liikkumavaraa rajoittaa soveltaminen sellaisille teosuuksille, joiden keskimääräinen päivittäinen kokonaisliikenne on vuosittain yli 8500 ajoneuvoa, ei otettaisi käyttöön.

Kuntien osalta tiedoissa arvioidaan olevan toistaiseksi enemmän puutteita, mikä johdosta kuntien osalta velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta koskisi siksi tässä vaiheessa vain ”liikenteellisesti merkittäviä kuntia”. Kyse on uudesta käsitteestä, joka kattaisi TEN-T-asetuksen mukaiset kaupunkisolmukohtien keskuksissa sijaitsevat kaupungit eli Helsingin, Turun, Tampereen, Oulun, Lahden, Jyväskylän ja Kuopion lisättyinä muilla pääkaupunkiseudun kunnilla eli Vantaalla, Espoolla ja Kauniiaisilla. Ehdotuksen mukaan käyttöön ei otettaisi ITS-direktiivin mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa, jossa soveltaminen rajattaisiin katuihin, joilla kulkee vuorokaudessa keskimäärin vähintään 7000 ajoneuvoa. On huomattava, että RTTI-asetuksesta suoraan tuleva velvoite asettaa saataville jo digitoitua tietoa koskee kaikkien kuntien koko katuverkkoa 1.1.2025 välttämättömät -kategorioiden tietojen osalta.

RTTI-asetuksessa tarkoitetuissa tietolajeissa kyse on perustiedoista, jotka pääsääntöisesti syntyvät jossakin muodossa jo suunnitteluprosessin aikana. Digitoimisessa ja tietojen asettamisessa saataville helpottaisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettu velvollisuus tarjota työkaluja ohjelmointirajapinnan kautta toimittamisen vaihtoehdoksi, sekä yhtiön tehtävä antaa tarvittavaa ohjeistusta ja neuvontaa. Digitointityökalussa sääntelyn ja toteuttamisen mallia voidaan ottaa nykyisestä liikennepalvelulain 154 §:ssä edellytetystä RAE-työkalusta. Tulevaisuudessa tavoitteena tulisi olla, että nämä perustiedot olisivat saatavilla koko maantieverkolta ja kaikkien kuntien koko katuverkolta, mutta tavoitetta kohti edetään vaiheittain, ja jatkoaskeleista päätetään myöhemmin.

RTTI-asetuksessa edellytetään, että toimijat asettavat tietonsa saataville kansallisen yhteispisteiden 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 verkkosoitteet ja metadata kansalliselle yhteispisteelle. Koska kyse on digitaalisesta tiedosta, ohjelmointirajapinta on käytännössä se menetelmä, jolla data liikkuu järjestelmien välillä. Myös tältä osin noudatettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n ja AFIR-asetukseen perustuvan 154 b §:n viitoittamaa tietä.

Lisäksi edellytettäisiin, että tieviranomaisen, tienpitäjän ja liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan olisi asetettava datansa saataville vapaasti käytettäväksi. Myös tältä osin sääntelymalli vastaisi liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää. Sanamuotoa on Suomessa tulkittu niin, että se tarkoittaa myös datan maksuttomuutta, mikä on omiaan edistämään tiedonvaihtoa. Kyse on julkisista tai niihin verrattavista toimijoista, joten on perusteltua, että niiden tuottama data on vapaasti käytettävissä. RTTI-asetuksessa tarkoitettujen ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden ja palveluntarjoajien osalta käyttöehdoissa viitattaisiin RTTI-asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohtaan. Nämä toimijat voivat RTTI-asetuksen mukaan rajoittaa yksityisten toimijoiden pääsyä dataansa.

Yhteen toimivuuden keskeisenä edellytyksenä on, että tietoformaatit on yhdenmukaistettu standardein. Nämä standardit on suoraan mainittu RTTI-asetuksessa, ja ehdotettavassa laissa viitattaisiin suoraan asetukseen niiden osalta.

Multimodaalit matkatiedot

MMTIS-tiedon osalta muutokset merkitsevät liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n kumoamista ja sääntelyn sisällön siirtämistä uuteen lakiin jonkin verran muutettuna. Sanotun pykälän kumoamisen myötä kumoutuisi myös valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Jatkossa sääntely kohdistuisi liikkumispalvelun tarjoajien asemesta MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin datan haltijoihin ja niin ikään MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin tietoihin. Datan haltijoilla olisi jatkossakin velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta, eli tältä osin mentäisiin pidemmälle kuin asetuksessa oleva velvollisuus saattaa jo digitaalisessa muodossa olevaa dataa saataville. Asetuksen määritelmien mukaan datan haltijalla tarkoitetaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan dataan. Esimerkeiksi annetaan liikenneviranomaiset, infrastruktuurin haltijat ja kysyntäohjauksisten liikennepalveluiden tarjoajat. Käytännössä velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta kohdistuisi ainakin Väylävirastoon ja kuntiin etenkin liityntäpysäköintipaikkojen osalta, joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, asemanhaltijat ja muut liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijat, liikkumispalveluiden tarjoajat ja liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajat. 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.

Myös velvoite ohjelmointirajapinnan käyttöönotosta säilyisi ennallaan ja selkeyttäisi tältä osin MMTIS-asetuksen sääntelyä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä olisi jatkossakin velvollisuus tuottaa työkalua, jonka avulla myös nämä tiedot voitaisiin vaihtoehtoisesti toimittaa. Myös vaatimus siitä, että tietojen on oltava saatavilla vapaasti käytettäväksi pidettäisiin ennallaan. Tältä osin ei tehtäisi poikkeuksia, koska tietojen saatavuus maksutta ja ilman muita käyttörajouksia on loppukäyttäjille tarjottavien matkaketjujen muodostamiseksi ja matkustuspalveluiden

tarjoamiseksi olennaista. Muutokset näissä velvollisuuksissa merkitsisivät Suomessa nykytilassa olevan tilanteen heikentymistä.

Kumottavassa liikenteen palveluista annetussa laissa tai sen nojalla annetussa olennaisten tietojen asetuksessa ei ole määritelty standardeja, joita dataformaattien olisi noudatettava. Jatkossa ehdotetussa laissa viitattaisiin standardien osalta suoraan MMTIS-asetuksen sisältämiin käytettäviin standardeihin.

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. Kotimaisessa 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 huolehdittava SRTI-asetuksessa mainittujen tietojen saatavuudesta koneluettavassa muodossa. Näiden toimijoiden sekä SRTI-asetuksessa suoraan tarkoitettujen palvelutarjoajien olisi otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka avulla datat ovat vapaasti saatavissa kansallisen yhteyspisteen kautta. SRTI-tiedon osalta niiden vapaa saatavuus perustuu suoraan asetukseen. Dataformaattien osalta viitattaisiin suoraan asetukseen säädettyyn.

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 ajallisessa tai maantieteellisessä laajuudessa 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 tarkoitettut tiedot ja rautateiden esteettömyystiedot

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan täytäntöönpanoon liittyvä säännös siirrettäisiin omaksi pykäläkseen ehdotettavassa laissa. Säännökseen tehtäisiin vain teknisluontoisia muutoksia voimassa olevaan liikenteen palveluista annetun lain 154 b §:ään verrattuna.

Rautateiden esteettömyystiedon osalta menettely 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 pyrittäisiin parantamaan osana ehdotettavan lain 3 luvussa säädet-

tävää 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 lähdetäisiin liikenteelle tieliikennettä koskevasta tiedosta sekä multimodaalista matkatiedosta, mutta myöhemmin mukaan voitaisiin ottaa muitakin liikennemuotoja koskevaa tietoa, mikä palvelisi paremmin koko liikennejärjestelmän digitaalista kaksosta.

Ehdotusten mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin 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 olennaista dataa. Yhtiö hyödyntäisi palvelussa kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi saatua dataa, itse tuottamaansa dataa sekä viranomaisilta, kuten esimerkiksi Häätäkeskuslaitokselta 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 operatiiviset 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. Yhtiö tulisi koordinoida liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitettua yhteistyöverkoston toimintaa. Tässä Yhteistyössä kehitetään laissa tarkoitettua tiedon laatua, laaditaan tarvittavia yhteisiä tiedonvaihtoa koskevia käytänteitä sekä muutoin edistetään tiedonvaihdon yhteentoimivuuden ja yhteensopivuuden edellytyksiä. Lisäksi yhtiön tulisi osallistua EU:n tukemien operatiivisten koordinoitavien verkostojen 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. On kuitenkin huomattava, että ehdotettavassa laissa ei säädettäisi erikseen tietolajeista, jotka toimijoiden on asetettava saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, vaan säännöksissä viitattaisiin suoraan EU-asetuksiin. EU-asetuksissa tarkoitettuihin tietolajeihin sisältyy ylipäätään vain vähän henkilötietoja, lähinnä kyse voi olla henkilön

nimestä, mikäli toimintaa harjoitetaan esimerkiksi toiminimimuodossa tai yhteys henkilön nimestä ja yhteystiedoista.

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-säätelyä 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 noudattamisen käytäntöjen ja valvonnan mekanismien kehittämistä. Kyseisillä säännöksillä pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 6 artiklan 6 kohdan 3 kappale ja 5 artiklan 3 kohta osittain.

Muut säännökset

Muita säännöksiä sisältävään ehdotettavan lain 5 lukuun otettaisiin säännös 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 liikenteenohjausjärjestelmän 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 välttämätöntä 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 säätelyä 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 tulisi 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 suoraa seurausta tehtävistä ehdotuksista. Välillisillä eli epäsuorilla vaikutuksilla tarkoitetaan sellaisia vaikutuksia, jotka syntyvät muista tekijöistä riippuvien vaikutusketjujen kautta.

Ehdotukset pohjautuvat suurimmaksi osaksi EU-sääntelyyn. Tällöin vaikutusten syntyminen on vain osittain seurausta kansallisesti valituista sääntelykeinoista. Esityksessä tehtävät ehdotukset pyrkivät kuitenkin samalla mahdollisimman tehokkaasti palvelemaan kansallisia tavoitteita liikennejärjestelmään liittyvän tiedon tehokkaasta saatavuudesta ja vaihtamisesta. EU-sääntelyyn perustuva kansallinen 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 on 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 sekä jossain määrin myös kuntien toimintaan. Esityksellä on myös taloudellisia vaikutuksia näiden toimijoiden toimintaan. Lisäksi esityksellä on voi olla varsin huomattavia 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 mahdollisuuden 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 kehittämiseen kohti turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää liikennettä.

Esitetyllä tietosäätelyn kokonaisuudella on myös vaikutuksia säätelyn selkeyteen ja siten viranomaisten ja kuntien mahdollisuuksiin kehittää toimintaansa. Merkittävimmät vaikutukset arvioidaan olevan valtio-osapuolen toimijoiden roolien kirkastamisella ja kansallisten yhteyspisteiden ylläpitäjän tehtävän osoittamisella suoraa 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 peruseräpäätteiltään 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 kehitystyöhön. Monet tiedon hyödyntämisen mahdollisuudet jäisivät silloin hyödyntämättä.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Väylävirasto

Ehdotusten mukaan Väyläviraston rooli liikennejärjestelmän digitaalisten tietopalvelujen osalta keskittyisi valtion väyläinfrastruktuuria koskevan tiedon tuottamiseen, ja se luopuisi kansallisen yhteyspisteiden ylläpito- ja tilaajavastuista. Samalla nykyiset tiedonhallintaan ja julkisen palvelutehtävän sopimus pohjaiseen 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,

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.

johon on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon keskilinjageometria sekä tärkeimmät ominaisuustiedot. Nykytilassa Digiroad täyttää RTTI-asetuksen vaatimuksen kansallisen 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-yläpitotehtävät, 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.

Hallituksen esityksessä HE 182/2024 esitetään Väylävirastolle jakeluinfra-asetuksen mukaista lataus- ja tankkausposteita koskevien tietojen tietopalvelun kansallisen yhteyspisteen ylläpitäjän tehtävää. Tällä esityksellä jakeluinfra-asetuksen edellyttämän kansallisen yhteyspisteen tehtävät osoitettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Myös jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettujen tietojen osalta kansallisen yhteyspisteen tehtävät osoitettaisiin ehdotuksessa suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Väylävirastolla ei jatkossa olisi jakeluinfra-asetuksen edellyttämään tiedonvaihtoon liittyviä velvoitteita.

Tieviranomaisen ja tienpitäjän ominaisuudessa Väylävirastolle sekä sen ohjauksessa toimiville alueellisille tienpitäjille (elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, aluehallintouudistuksen jälkeen elinvoimakeskukset) ehdotetaan uutta velvoitetta, jonka mukaan RTTI-asetuksessa tarkoitettua infrastruktuuria koskevaa dataa, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data ja verkon tilaa koskeva data ovat saatavilla koneluettavassa muodossa, siltä osin kuin kyse on niiden hallinnoitavana olevasta infrastruktuurista tai niille laissa osoitettujen tehtävien hoitamisesta. Velvoite olisi kansallinen ja menisi hieman pidemmälle kuin uudistuneen ITS-direktiivin vaatimus digitoitua vain taustalla olevia tietoja. Nykyinen EU-sääntely edellyttää toimittamaan tietoja kansalliseen yhteyspisteeseen vain, mikäli ne ovat digitaalisesti koneluettavassa muodossa. Väyläviraston tulisi muiden tietojen toimittajien tavoin ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta ja toimittaa sitä koskeva verkko-osoite ja metadata Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

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. Tämän vuoksi tiedon saataville asettamista koskevien velvoitteiden vaikutukset arvioidaan vähäiseksi.

Väyläviraston ohjauksessa olevat alueelliset tienpitäjät

Ehdotettujen muutosten vaikutukset ELY-keskuksiin (aluehallintouudistuksen jälkeen Elinvoimakeskukset) liittyvät niiden rooliin toimialueensa tienpidon tehtävien hoitamisessa. Ehdotetulla lailla veloitetaan tuottamaan maantieverkolta RTTI-asetuksessa tarkoitettua infrastruktuuria koskevaa dataa, sääntöjä ja rajoituksia koskevaa dataa ja verkon tilaa koskevaa datan tietolajeja, joista joidenkin tuottaminen syntyy tienhoitoon liittyvien tehtävien sopimusketjun loppupäässä. ELY-keskusten tulisi varmistaa, että sääntelystä tulevien tietolajien tuottaminen huomioitaisiin osana teiden kunnossapittoa ja rakentamiseen liittyviä sopimuksia.

Muotoili: Ei Korosta

Muotoili: Fontti: Kursivoitu, Ei Korosta

Muotoili: LLPerustelujenkappalejako

Tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen maantieverkolle tarvitaan tienpitöviranomaisen lupa. Näissä tilanteissa ELY-keskuksen tulisi varmistaa, että ehdotetun sääntelyn mukainen data joko syntyy merkin asettajan toimesta, tai vaihtoehtoisesti tarvittavat tiedot tulisi toimittaa lupajärjestelmästä yhteyspisteeseen.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintävirastolle on liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä annettu tehtäväksi tietopalvelusta (käytännössä kansallinen yhteyspiste) liikkumispalvelua 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 ylläpidettävät 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 yhteyspistettä.

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 valtioneuvoston viranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Virasto toimii jo nykyisin valtioneuvoston viranomaisena, 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 pitkälti 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 vastuuden 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-sääntelystä että kansallisesta sääntelystä. Esitykseen sisältyvien ehdotusten vaikutukset kuntiin ovat pääosin seurausta EU-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 määritellyt tiedot ovat olleet olemassa digitaalisesti koneluettavassa muodossa. Uudistunut ITS-direktiivi laajentaa tätä velvoitetta siten, että asettaa TEN-T asetuksessa määritellyille kaupunkisolmukohtille velvollisuuden asettaa direktiivin liitteessä III määritellyt tietyt RTTI- ja MMTIS-asetuksen tiedot saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, mikäli taustalla oleva tieto on olemassa.

Kansallisessa lainsäädännössä tieliikennelain 71 §:n 3 momentti velvoittaa mm. kuntia toimittamaan tiedon liikenteenohjauslaitteen asettamisesta Väylävirastolle. Esityksellä kumottava laki tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä ei ole ollut kuntien osalta velvoittavaa sääntelyä.

Kansallinen lainsäädäntö on jo nykytilassa paikoin EU-sääntelyn vähimmäisedellytykset ylittävää. Myös nyt esitettävässä laissa ehdotetaan kuntiin kohdistuvia uusia, EU-minimisääntelyn ylittäviä velvoitteita.

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 kutsutaisiin uudessa laissa ”liikenteellisesti merkittävä kunta”, joka olisi uusi termi. Ehdotuksen mukaan käyttöön ei otettaisi ITS-direktiivin mahdollistamaa kansallista liikkumavaraa, jossa joitakin tietoja koskevan maantieteellisen kattavuuden soveltaminen rajattaisiin katuihin, joilla kul-

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

kee vuorokaudessa keskimäärin vähintään 7000 ajoneuvoa. Näille kunnille asetettavia velvoitteita ei olisi pidettävä kohtuuttomana, koska kyse on perustiedoista, jotka pääsääntöisesti syntyvät jossakin muodossa jo suunnittelu- tai rakentamisprosessin aikana. Yli 7000 ajoneuvon raja käsittäisi käytännössä vain suurimpia katuja, eikä kaikkia tiedon hyödyntämisen hyötyjä voitaisi realisoida.

Kansallisesti ehdotetaan säädettävän myös, että liikenteellisesti merkittävien kuntien velvollisuuksiin kuuluisi varmistaa RTTI-asetuksessa tarkoitettu infrastruktuuria koskeva datan, sääntöjä ja rajoituksia koskeva datan ja verkon tilaa koskeva datan saatavuus koneluettavassa muodossa, siltä osin kuin kyse on niiden hallinnoitavana olevasta infrastruktuurista tai niille laissa osoitettujen tehtävien hoitamisesta. Käytännössä EU-lainsäädännöstä peräisin olevaa velvoitetta laajennettaisiin siten, että edellytettäisiin huolehtimaan tosiaikaisten liikennetietojen saatavuudesta sekä ulotettaisiin velvoite kolmeen muuhun kuntaan.

Nykytilassa kuntien katuverkkojen tietojen osalta on puutteita kansallisen yhteyspisteen osalta. 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. Valmistelun aikana on arvioitu, että käytännössä yhtenä haasteena on siis 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 koordinoitettavaa liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämistä varten, jonka arvioidaan edistävän kuntasektorin kehittymisen edellytyksiä. Esitetyllä tietosääntelyn kokonaisuudella on arvion mukaan myönteisiä vaikutuksia kuntien tiedon hyödyntämiseen.

Kansallisesti säädettäisiin myös toimijoiden velvollisuudesta ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta. Tältä osin täydennettäisiin ITS-sääntelystä tulevaa tietojen koneluettavuuteen liittyvää velvoitetta. 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. Vaatimus saattaa aiheuttaa haasteita pienemmille kunnille, mutta niihin ei ulotettaisi velvoitetta huolehtia tietojen saatavuudesta, jolloin kyse olisi joka tapauksessa suoraan delegoiduista asetuksista tulevasta vaatimuksesta asettaa digitaalista tietoa saataville kansallisen yhteyspisteen kautta. Käytännössä tietojen asettamisessa saataville kansallisen yhteyspisteen kautta saattaa helpottaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettu velvollisuus tarjota työkaluja ohjelmointirajapinnan kautta toimittamisen vaihtoehdoksi. Esityksen voidaan arvioida vastaavan kuntasektorin toimijoiden esittämiin nykytilan haasteisiin liittyen tiedon hallinnan ohjeistuksin, 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. Kansallisessa laissa datan haltijoilla olisi jatkossakin velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta, eli tältä osin mentäisiin pidemmälle kuin asetuksessa oleva velvollisuus saattaa jo digitaalisessa muodossa olevaa dataa saataville. Koska kansallinen velvoite on ollut voimassa jo vuodesta 2017, sitä ei voida pitää kohtuuttomana. Lähtökohdan muuttaminen merkitsisi heikennystä nykytilaan.

Esitykseen sisältyvät ehdotukset tarkoittaisivat joka tapauksessa sitä, että kuntien tarvitsisi asettaa tietonsa saataville ainoastaan kansallisen yhteyspisteen kautta. Mahdolliset päällekkäiset tietojen toimittamisen velvollisuudet poistettaisiin.

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 edellyttämää 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 inkrementaalisen kehityksen osalta 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, Digitafficiä ja FINAPia. Digitafficiä 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 säädöserusta on laissa tie- ja katuverkon kansallisesta tietojärjestelmästä.

Nyt esitettävällä lailla säädettäisiin selkeästi yhdestä kansallisesta yhteyspisteestä ja 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, joiden osalta yhtiö vastaisi tietojen toimittamisesta Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n olisi toteutettava EU-sääntelyn edellyttämä kansalliseen yhteyspisteeseen liittyvä hakupalvelu, joka tekee hakuja kansalliseen yhteyspisteeseen toimittamasta 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 vaihtoehdoiselle 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 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. Velvollisuus tuottaa tieliikenteen ilmoitus- ja tiedotuspalvelua siirrettäisiin liikenteen palveluista annetun lain 137 §:stä ehdotettavaan lakiin. Tiedotuspalvelusta annettaisiin koneluettavaa tietoa kansallisen yhteyspisteen kautta, minkä lisäksi tiedot saatettaisiin eri toimijoiden saataville myös ihmisen ymmärrettävässä muodossa digitaalisten palveluiden kautta.

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.

Perustietopalvelua koskeva, pääosin kansallinen sääntely muodostaisi pohjan perustietopalvelun kattavuuden ja laadun huomattavalle kehittämiselle. Erityisen suuri merkitys olisi mahdollisuudella muodostaa tiedoista koontikantoja, jotka tarjoaisivat paremmin hyödynnettävää tietoa tie- ja katuverkosta, tieliikenneverkon käytöstä ja tilasta, liikkumispalveluiden tarjoamisesta ja käytöstä, liityntäpisteistä ja lataus- ja tankkauspisteistä.

Yhteistyö ja neuvonta

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi osoitettaisiin myös liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitettun yhteistyöverkoston toiminnan koordinointi. Sidosryhmät ovat esittäneet toiveita selkeämmästä säädöspohjasta sekä paremmin koordinoitusta 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 vastaamaan alan toimijoiden esittämiin nykytilan haasteisiin ja selkeyttävän nykyistä tiedon hallintaan liittyvää tilannetta. Yhtiölle osoitetulla 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.

4.2.3.2 Vaikutukset muiden yritysten toimintaan

Ehdotetun lain tiedon toimittamiseen liittyvät yritysvaikutukset ovat pääosin 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 tietuallalan toimijoita. Suomessa ei tällä hetkellä ole tietuallalan 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 tarkoitettut 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.

Kansallisesti säädettäisiin EU-minimisääntelyn ylittävästi, että MMTIS-asetuksessa tarkoitettujen datan haltijoiden velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa. Ehdotus vastaa pitkälti jo kansallista nykytilaa, sillä liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä säädetään, että henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi.

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 hyötyvät alhaisemmista toiminnan laajentamisen kynnyksistä ja ne voivat kilpailla suuryritysten kanssa tasavertaiselta pohjalta.

Kunnossapitolain jälkiarvioinnissa jotkin liikkumispalveluita tarjoavat yritykset kokivat kunta-sektorin 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

Valtionalous

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 määrärahararve arvioidaan olevan 5 100 000 euroa. Lisäksi tarvittaisiin 1 150 000 euron kertaluonteinen lisämääräraha kansallisen yhteyspisteen kehittämiseen uudistetun ITS-direktiivin vaatimusten mukaisesti sekä liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämiseksi vuosille 2026–2029. Tehtävien rahoittaminen edellyttäisi valtion budjetista annettavaa avustusta, joka ohjattaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastattavaksi. Määräraha ei olisi kokonaan uusi, vaan virastot käyttävät tällä hetkellä vastaavien tietopalveluiden oston Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä yhteensä 3 790 000 euroa.

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.

[Täydennetään & muokataan tarpeen mukaan myöhemmin.]

Esityksen EU-minimisäätelyn ylittävien ehdotuksien kustannusvaikutusten tiedon saatavuuden varmistamisen osalta arvioidaan muiden valtion viranomaisten osalta vähäiseksi, eikä esitykseen sisälly uusia määräraharapeita 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 uusien järjestelmien käyttöönotolle pidetä todennäköisenä. Kustannuksia sen sijaan voi syntyä kertaluonteisista kehitystehtävistä, kuten rajapintojen käyttöönotosta ja kunnan sisäisten tiedon tuotannon prosessien selkeyttämisestä. On kuitenkin huomattava, että kuntiin kohdistuvat velvollisuudet ovat pääosin seurausta EU-sääntelystä.

Kuntiin kohdistuvat esityksen EU-minimisäätelyn ylittävät velvoitteet liittyvät keskeisesti tiettyjen tietojen saatavuuden varmistamiseen koneluettavassa muodossa sekä 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 tasoitavat 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 vähenemisissä 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.

muotoili: Ei Korosta

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 pieneminen. 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.

muotoili: Ei Korosta

muotoili: Ei Korosta

muotoili: Ei Korosta

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 parhailaan 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

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%20FintrafficIntra.pdf>

Kentän koodi muuttunut

maksutonta informaatiota ajo-olosuhteista sekä liikennemääristä. Yhtiön tuottama tieto on usein pohjana myös muiden sovelluskehittäjien tuotteissa.

Tietojen saatavuuden parantumisella arvioidaan olevan myös edellytyksiä älykkään liikenteen ohjauksen vaikuttavuuden lisäämiseksi. Jo nykyisin liikennedatalla 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 käytettävään 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 kestävästä liikkumisesta 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 syntymistä. Uusi teknologia voi muuttaa suoraan liikkumisen kysyntää. Tällöin teknologia vaikuttaa suoraan matkoihin: vähentämällä, luomalla uusia tai muuttamalla olemassa olevia liikkumiskäytäntöjä.

Liikenteen palveluiden osalta nämä voivat tarkoittaa niiden palvelutason parantumista eli houkuttelevuuden lisääntymistä. Liikenteen palveluiden positiivinen palvelutasomuutos näyttäytyy kestävien kulkumuotojen matkavastuksen alentumisena ja voi 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 liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuuksia käyttää esteetöntä julkista liikennettä, mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenteen, joka on sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaan ensisijainen liikkumisen tuki toimintakyvyttään heikentyneen väestön liikkumisen mahdollistamisessa.

Vaikutukset liikennejärjestelmän tietopohjaiseen kehitykseen

Ehdotetun lain tietosääntelyn kehittämiseen tähtävistä tavoitteista merkittävimpana voidaan pitää pyrkimystä luomaan uudenlaista pohjaa liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehitykselle. Toimintaympäristön kehitys kattaa paitsi osaamisen lisäämisen, myös uusien toimintamallien käyttöönoton, joka voi tarkoittaa yhtäältä rakenteellisia muutoksia mutta myös teko-

ällyn käytön hyödyntämisen kaltaisia toimia. Ehdotetun lain arvioidaan myötävaikuttavan liikenteen toimintaympäristön muotoutumiseen sekä liikenteen, liikkumisen ja koko liikennejärjestelmän tietopohjaiseen hallintointiin.

Nykyajan liikennejärjestelmät ovat monimutkaisia järjestelmiä, jotka kehittyvät vuorovaikutukset 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 hallintointiin. 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, liikenneinfrastruktuuriin sekä koko liikennejärjestelmän hallintointiin, 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 suosituksien laatiminen, konkreettiset tiedon rakenteet ja laatuvaikutukset, rajapintojen käyttöönotto tiedon toimittamiseksi, tarkemmin määritellyt tiedon vastuutahot.

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

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 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.

4.2.8 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 liittyvät liikennepalveluiden palvelutason seurauksena mahdolliseen kulutapajakauman 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.

4.2.4 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 käyttäjille, yhteiskunnalle kuin alan toimijoillekin. Esteettömyystietojen kerääminen asemilta ja sen 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 liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä, se kuitenkin 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 kynnyksellä käyttää itsenäisesti joukkoliikennettä, eri käyttäjäryhmien, kuten vammaisten ja ikääntyneiden, mahdollisuudet toteuttaa tarpeitaan ja osallistua yhteiskunnan toimintaan parantuvat. Valtio-omistaisen yhtiön koordinaatirooli tiedonhallintajärjestelmässä ja palveluissa edelleen mahdollistaa tiedon tasapuolisen saannin kaikille. Yhdistämällä esteettömyystiedot jo Fintrafficin 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 tietosuojaa 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-säätelystä, 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.

4.2.10 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 tietoineistoihin 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 tietoturvaluottamukseen ja -toimenpiteisiin, 5 luvussa säädettyihin tietoineistojen 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 22–27 §:n 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. Ehdotukseen on tarkoitettu sisällyttää säännös siitä, että viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia sovellettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimintaan sen tehdessä ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä.

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.

Esitetyssä laissa ei säädettäisi erillisistä tietoturvaluottamuksesta. Sen sijaan laissa viitattaisiin kyberturvallisuuslakiin, jossa säädetään älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjien velvollisuudesta huolehtia käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja poikkeamien ilmoittamisesta.

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.

Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto huomioivat tarpeellisin osin poistuvat tehtävät tiedonhallintasuunnitelmassaan.

4.2.5 Kansallisen turvallisuuden näkökulma

Paikkatiedon kansallisen riskiarvion työryhmä on työskentelyssään tunnistanut, että tietyillä avoimilla tai julkisesti saatavilla olevilla paikkatiedoilla tai palveluilla (liite 1) voi olla mahdollisesti merkittävä välillinen vaikutus kansallisen tason uhkien toteutumiseen tai seurauksiin. Paikkatietojen avoimella saatavuudella voi olla vaikutusta suomalaisen yhteiskuntaan kohdistuvan uhan suunnitteluun, vaikkakin avoin saatavuus ei itsessään aiheuta uhkaa. Avoimia ja julkisia paikkatietoja voidaan mahdollisesti käyttää tavalla, joka lisää riskiä uhkien toteutumiseksi. 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-säädöksiin 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 fyysisistä infraa ja ovat paikoin mahdoton salata. Liikenteen digitalisoitumisen ja automatisoitumisen myötä häiriöt tiedon laadussa voivat jatkossa aiheuttaa haittaa tai jopa vaaraa. Lisäksi on 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. Riskinarvio olisi tuotettava ensimmäisen kerran heti lain voimaan tultua, 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

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

ja turvallisuuden vaarantumista. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välittömästi annettava tieto Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettu toimenpiteestä, siihen johdaneista 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 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 kehittymiseen, 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 ikkunassa. Toteuttamiskelpoisimmaksi vaihtoehdoksi on jäänyt valtionavustusmalli. Siihenkin liittyy kuitenkin yksityiskohtia, jotka saattavat johtaa siihen, että valittua sääntelymallia ei voida lainkaan toteuttaa. Näitä yksityiskohtia selvitetään edelleen kevään 2025 kuluessa. [Muokataan lausuntokierroksen jälkeen selvitysten valmistuttua.]

Mikäli tässä luonnoksessa esitetty sääntelymalli ei ole mahdollinen, joudutaan esitystä jatkovalmistelemaan nykyisen kaltaisen sääntelyrakenteen mukaisesti. Tässä mallissa vastuu RTTI-, MMTIS-, SRTI-asetuksissa ja jakeluinfra-asetuksessa tarkoitetuista kansallisista yhteyspisteistä osoitettaisiin joko Liikenne- ja viestintävirastolle tai Väylävirastolle. Virastot voisivat hankkia tarvittavat tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, kuten nykyäänkin. Sääntelymallissa pyrittiin kuitenkin huolehtimaan sekä siitä, että ITS-direktiivin vähimmäisedellytykset täyttyvät että siitä, ettei nykytila huononisi. Tällöin kuitenkin menetettäisiin mahdollisuus kehittää liikennejärjestelmän perustietopalvelua kokonaisvaltaisesti.

RTTI-NAP ja SRTI-NAP osoitettaisiin Väylävirastolle, ja vastuu jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu yhteyspisteestä säilyisi myös sillä. Väyläviraston vastuulla olisi myös järjestää ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettu liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu. MMTIS-NAP säilyisi Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi jatkossa myös siitä, että yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti- ja esteetömyystiedot ovat saatavissa kaikissa liikennemuodoissa ITS-direktiivin liitteessä III tarkoitulla tavalla. Liityntäpisteisiin liittyvän tiedon toimittaminen saataville kansallisen yhteyspisteen kautta olisi datan haltijan velvollisuutena, mutta Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi siitä,

että tiedot ovat saatavilla kattavasti kaikista liityntäpisteistä, ja että data on riittävän laadukasta. Edelleen Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rautatieasemien esteettömyystietojen toimittamisesta Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan. Tämä ehdotus vastaisi nykytilaa, mutta se kirjoitettaisiin lakiin nykyistä selkeämmin.

Eri toimijoihin kohdistuvat velvoitteet asettaa dataa saataville kansallisen yhteyspisteet kautta ohjelmointirajapintoja hyödyntämällä säilyisivät vaihtoehtoisessa ratkaisussa samoina kuin ensisijaisessa ratkaisussa. Tämän luonnoksen liitteessä I havainnollistetut toimijoiden velvoitteet ja kansallisen sääntelyn ja EU-sääntelyn velvoitteiden vertailu pätsivät siis myös vaihtoehtoisessa ratkaisussa.

Vaihtoehtoisen ratkaisun pääasiallinen sisältö sisällytettäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin, eli uutta lakia ei säädettäisi. Käytännön haastetta toisivat jonkin verran uudistetun ITS-direktiivin muut täytäntöönpantavat artiklat kuin keskeinen 6 a artikla. Tällaisia ovat esimerkiksi tietosuojaa koskeva 10 artikla, vastuukysymyksiä koskeva 11 artikla ja direktiivin sisältämät runsaat määritelmät. Vaihtoehtoisen ratkaisun keskeiset säännökset on esitetty tämän luonnoksen liitteessä II.

Lakia tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä voitaisiin mahdollisesti muuttaa siten, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi hoitaa Digiroad-järjestelmää Väyläviraston puolesta, vaikka järjestelmän omistajuus säilyisikin virastolla. Vaihtoehtoisin säännöksiin voitaisiin sisällyttää mahdollisuus muodostaa koostettua liityntäpisteisiin liittyvää tietoa ITS-direktiivin edellyttämällä tavalla sekä Digiroad- ja Digitraffic-järjestelmien nykyisessä laajuudessa. Vaihtoehtoiseen ratkaisuun ei lainkaan sisältyisi ajatusta liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämisestä, jolloin koostettua tietoa ei pystyittäisi tämän laajemmin tuottamaan. Myöskään tavoitetta selkeän yhden kansallisen yhteyspisteen aikaan saamisesta ei saavutettaisi. Vaihtoehtoinen ratkaisumalli ei mahdollistaisi virastojen ja yhtiön roolien selkeyttämistä. Ratkaisu olisi pakotettu sen johdosta, ettei rahoitusmallin muutosta ole kyetty toteuttamaan siihen mahdollisesti sisältyvien haasteiden johdosta.

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 ylätasoinen, mutta tarkempia säännöksiä on annettu asetustasolla. Uuden ITS-direktiivin täytäntöönpanotoimet jäsenmaissa ovat pääsääntöisesti vaiheessa, jossa tarkempaa tietoa suunnitelmista 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 transport-system 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 liikenne-

järjestelmistä (Förordning, 2016:383 om intelligenta transportsystem vid vägtransporter). Älykkään liikenteen porttijärjestelmien soveltamisalaa koskevat säännökset tulevat pääosin ilmi asetuksesta tai viranomais määräyksistä. Tässä 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. Niiden on täytettävä multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoaminen, reaaliaikaisten tietopalvelujen tarjoaminen, tiedot, joita käytetään liikenneturvallisuuteen liittyvien julkisten liikennetietojen antamiseksi maksutta, ajoneuvon paikannusjärjestelmän käyttöönotto Euroopan unionissa sijaitsevaan hätäkeskukseen liittyvän liikenneonnettomuuden sattua, tietopalvelujen tarjoaminen kuorma-autojen ja muiden hyötyajoneuvojen turvallisia pysäköintialueita varten ja varauspalvelujen tarjoaminen turvallisille pysäköintipaikoille kuorma-autoille ja muille ajoneuvoille kaupallisessa liikenteessä.

Lain mukaan ”ITS-palveluiden” tarkoituksena on edistää käyttäjän turvallisuutta, tehokkuutta ja mukavuutta ja helpottaa tai tukea liikennettä ja matkustamista. Tämä tapahtuu tieinfrastruktuuria koskevien tieliikennedatan avulla, mukaan lukien liikenneturvallisuutta koskevat määräykset sekä aiemmat ja reaaliaikaiset tiedot. Aikataulujen, julkisen liikenteen välineiden ja tariffien avulla, jotka ovat tarpeen multimodaalisten matkatietojen tarjoamisessa ennen ja aikana matkan suunnittelun, varaamisen ja matkan mukauttaminen. Rajapintojen osalta mahdollisuus vuorovaikutuksen yhteen liittämiseen järjestelmien välillä. Yhteentoimivuuden osalta järjestelmät ja niiden perusta liiketoimintaprosessin kyky vaihtaa sekä jakaa tietoja ja tietämystä. Yhteensopivuuden osalta laitteen tai järjestelmän yleinen yhteensopivuus ja kyky toimia toisen laitteen kanssa ilman muutoksia.

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.

Direktiivin muutoksilla soveltamisalaa laajennettaisiin siten, että siihen lisättäisiin älykkäiden liikennejärjestelmien tietotyypit ja palvelut. Tietotyypit on asetettava saataville kansallisen yhteyspisteen kautta digitaalisessa koneluettavassa muodossa ja tietyllä maantieteellisellä kattavuudella tiettyyn päivämäärään mennessä. Myös palvelut on tarjottava tietyllä maantieteellisellä peitteellä tiettyinä ajankohtana. Ehdotuksen mukaan muutosdirektiivi, että alkuperäinen suora tieto pantaisiin jatkossa täytäntöön tieliikenteen älykkäitä porttijärjestelmiä koskevalla asetuksella. Uudistettavaan lakiin ehdotetaan tällaisen toimeenpanon mahdollistavia valtuuksia.

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.

Tällä säädöksellä luodaan puitteet älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitun ja johdonmukaisen käyttöönoton ja käytön tukemiseksi ja vahvistetaan tätä varten tarvittavat yleiset edellytykset.

Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoon liittyvien toimenpiteiden on oltava tehokkaita eli edistettävä konkreettisesti Euroopan tieliikenteen alalla kohtaamien keskeisten ongelmien ratkaisemista (ruuhkien ja päästöjen vähentäminen, energiatehokkuuden ja turvallisuuden lisääminen). Toimenpiteiden on oltava kustannustehokkaita. Niiden on oltava oikeasuhteisia eli niissä on tarvittaessa tarjottava eritasoisia saavutettavissa olevia palvelun ja käyttöönoton laatuja ottaen huomioon paikallisen, alueellisen, kansallisen ja Euroopan tason erityispiirteet. Toimenpiteiden tulee edistää palvelujen jatkuvuutta kaikkialla unionissa, erityisesti Euroopan laajuisessa verkossa ja mahdollisuuksien mukaan unionin ulkorajoilla, kun ITS-palveluja käytetään. Luodaan yhteen toimivuus eli varmistetaan, että järjestelmät ja niiden perustana olevat liiketoimintaprosessit on suunniteltu jakamaan dataa, jotta ITS-palveluja voidaan tarjota tehokkaasti. Säilytettävä yhteensopivuus aiempien järjestelmien kanssa eli varmistettava, että ITS-järjestelmiä voidaan tarvittaessa käyttää yhdessä yhteistä tarkoitusta palvelevien olemassa olevien järjestelmien kanssa estämättä uusien teknologioiden kehittämistä. Otettava huomioon olemassa olevan kansallisen infrastruktuurin ja verkon ominaispiirteet eli liikenneverkon ominaispiirteiden luontaiset erot, erityisesti liikennemäärien ja tiesään osalta. Edistää yhtäläisiä mahdollisuuksia eli ne eivät saa estää tai syrjiä erityisen loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien pääsyä ITS-sovelluksiin ja -palveluihin. Osoitettava teknistä kypsyyttä eli osoitettava innovatiivisten älykkäiden liikennejärjestelmien luotettavuus kehittämällä niitä riittävästi teknisesti ja käyttämällä niitä operatiivisesti asianmukaisen riskinarvioinnin jälkeen. Varmistaa korkealaatuinen ajoitus ja paikannus; tämä edellyttää sellaisten satelliittipohjaisten infrastruktuurien tai muiden teknologioiden käyttöä, joilla varmistetaan vertailukelpoinen tarkkuustaso ITS-sovelluksissa ja -palveluissa, jotka edellyttävät kattavaa, jatkuvaa, tarkkaa ja taattua ajoitusta ja paikannusta. Helpottaa intermodaalisuutta eli ottaa tarvittaessa huomioon eri liikennemuotojen koordinointi ITS-järjestelmien käyttöönoton yhteydessä. Säilyttää johdonmukaisuus eli ottaa huomioon älykkäiden liikennejärjestelmien kannalta merkitykselliset unionin nykyiset säännöt, politiikat ja politiikat erityisesti standardoinnin alalla. Yhteensopivuuden säilyttämiseksi olisi kiinnitettävä erityistä huomiota seuraaviin IVS-sovelluksiin graafien integrointialusta, julkisen sektorin intermodaaliset reittisuunnittelijat, ASFINAGin kuorma-autojen pysäköintipaikkojen tietojärjestelmä.

Älykkäitä liikennejärjestelmiä toteutetaan pääasiassa seuraavilla aloilla; Tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö; ITS-palvelujen jatkuvuus liikenteen ja rahdin hallinnan aloilla; IVS-sovellukset liikenneturvallisuuteen; sekä Ajoneuvon ja liikenneinfrastruktuurin välinen yhteys.

Itävallan hallinto on käynnistänyt yhdentymishankkeen graafisen integraatioalusta GIP:in kanssa (Die Graphenintegrations-Plattform GIP). Se edustaa nykyaikaista hallintoa ja älykästä liikkuvuutta täydellisillä, ajantasaisilla ja luotettavilla tiedoilla. GIP muodostaa perustan näiden

korkealaatuisten liikennetietojen toimittamiselle ja niiden vaihdolle eri organisaatioiden välillä. Se on edellytys laadukkaalle valtakunnalliselle tarjonnalle liikennepalveluissa.

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. Hollannissa pyritään muuttamaan älyliikennerygymnttiä vastaamaan uudistetun älyliikennedirektiivin mukaisia velvoitteita.

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-vaikutusten 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. Asetuksen tarkoituksena on asettaa saataville erilaisia liikennetietoja, jotta tienkäyttäjille voidaan tiedottaa paremmin tien nykytilanteesta. Vaikutustenarviointi antaa käsityksen RTTI-asetuksen toteutettavuudesta Alankomaiden osalta. Lisäksi raportissa kuvataan erilaisia toteutusskenaarioita. Hollannissa on käynnissä myös MMTIS-vaikutusanalyysi (MMTIS impact analysis).

Kirje parlamentille digitaalisesta järjestelmästä liikkuvuutta varten (Kamerbrief over digitaal stelsel mobiliteitsdata, DSM). Hollanti kommunikoi parlamentin kanssa kirjeenvaihdolla, jolla he viestivät politiikasta tai tiedottavat eduskunnalle päätöksistä. DSM:ssä päätetään tavoitteista, laatustandardeista ja rahoituksesta. Siinä Ministeri Harbers kertoo liikkuvuusdatan merkityksestä liikenneturvallisuuden parantamisessa. Hän keskustelee useiden nykyisten aloitteiden tuloksista sekä tulevista EU:n laeista ja asetuksista. Hän keskustelee myös toimista, joita hän haluaa toteuttaa varmistaakseen liikkumistietojen tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavan digitaalisen liikkuvuustietojärjestelmän avulla. Hollanti lähettää hiljattain myös ADS-järjestelmää koskevan kirjeen parlamentille.

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 xx.3.-xx.5.2025. Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin lausuntoja xx taholta. Lausuntoja annettiin yhteensä xx kappaletta...

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista

1 LUKU YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 §. *Soveltamisala.* Ehdotetusta 1 momentista ilmenisi 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 tarkoitukseenmukaista, että eri liikennemuotoihin liittyvä tiedonvaihto pystyttäisiin järjestämään yhdenmukaisia rakenteita ja periaatteita noudattaen. Tiedonvaihdon solmupisteinä 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 laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä RTTI-asetus)), ja multimodaaleja matkatietoja koskevaa asetusta uudistettiin vuonna 2024. ((EU) 2017/1926 EU:n laajuisten 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.

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. Yksitystiet Suomessa ovat pieniä ja usein vähän liikennöityjä haja-asutusalueiden tietä. Moottoritiet tai TEN-T -verkon osat eivät ole Suomessa yksityisteitä. Yksitysteitä 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 syytetoimien toteuttamiseksi. Säännös vastaa ITS-direktiivin 1 artiklan 3 kohdan rajausta.

3 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 kohta sisältäisi liikennejärjestelmän määritelmän. Määritelmä olisi identtinen liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 3 §:n 1 kohdan kanssa. Liikennejärjestelmän määritelmä on tarpeen 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 ”älykkäällä liikennejärjestelmällä” eli ”ITS-järjestelmällä”. Suomessa ei kuitenkaan käytettäisi termiä ”älykäs liikennejärjestelmä” siksi, että on olemassa sekaantumisvaara 1 kohdassa tarkoitettua kansallisen ”liikennejärjestelmä” -termin kanssa. ITS-järjestelmiä käytetään tieliikenteessä, ja niissä hyödynnetään tieto- ja viestintäteknologiaa.

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 ”määrittäminen” määritelmän. Se vastaisi ITS-direktiivin 4 artiklan 17 kohdan määritelmää. Termi on Suomen oikeusjärjestelmässä varsin vieras, minkä johdosta määritelmään on otettu suora viittaus komission delegoituihin asetuksiin.

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 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 8 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 9 kohdassa määriteltäisiin ”datan saatavuus”. Ehdotuksella pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 21 kohta. Ehdotetun 10 kohdan määritelmä ”datan käytettävyyttä” vastaisi ITS-direktiivin 4 artiklan 23 kohtaa. Pykälän 11 kohdassa ehdotettu määritelmän ”taustalla olevat tiedot” avulla pantaisiin täytäntöön ITS-direktiivin 4 artiklan 25 kohta.

Ehdotetussa 12 kohdassa olisi datan haltijan määritelmä. Määritelmä vastaa RTTI-asetuksen 2 artiklan 14 kohtaa ja MMTIS-asetuksen 2 artiklan 11 kohtaa. Pykälän 13 kohta sisältäisi yhteentoimivuuden määritelmän ja 14 kohta yhteensopivuuden määritelmän. Ne vastaisivat ITS-direktiivin 4 artiklan 2 ja 12 kohtia.

Ehdotetun pykälän kohdat 15–18 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 15 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. Valtaosa elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksien L-vastuualueen tehtävistä siirtyy aluehallintouudistuksen yhteydessä perustettaviin elinvoimakkeuksiin.

Pykälän 16 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 koskee myös kuntien katuverkkoa.

Ehdotettu 17 kohta sisältäisi uuden käsitteen ”*liikenteellisesti merkittävä kunta*”. Sillä tarkoitettaisiin ainakin ensi vaiheessa Helsinkiä, Turkuja, Tamperetta, Oulua, Lahtea, Kuopiota, Jyväskylää, Espoota, Vantaata ja Kauniaista. Kyse on TEN-T-verkon mukaisista kaupunkisolmu-kohtien keskiosassa olevista kaupungeista lisätyn pääkaupunkiseudun kunnilla. 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 mukaisesti kaupunkisolmukohtien keskusosiin. Ehdotetussa laissa on tarkoituksenmukaista ulottaa velvoitteet kohdassa määriteltyihin tieliikenteen kannalta merkityksellisiin kaupunkeihin.

Ehdotettu 18 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-sääntelystä, mutta kansallisesti on arvioitu, että niille kertyy merkittävä määrä sääntelyssä tarkoitettua datasta, minkä johdosta kyse on kansallisesti merkittävistä toimijoista. Toistaiseksi Suomessa palvelua tarjoaa Fintraffic Tie.

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 syytä sisällyttää ehdotettavaan lakiin. Tällaisia määritelmiä ovat ITS-direktiivin 4 artiklan 8, 9, 13, 19, 20, 24 ja 26 kohdat.

4 §. *Tietosuoja*. Ehdotettu 4 § perustuu ITS-direktiivin 10 artiklaan, ja on tarpeen sanotun artiklan saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. ITS-säännöksissä tarkoitettussa datassa on vain rajallisesti kyse henkilötiedoista. Henkilötietoja saattaa kuitenkin esiintyä esimerkiksi yhteyshenkilöihin liittyen sekä tilanteissa, joissa palveluntarjoajaa harjoitetaan toiminimen muodossa.

Ehdotettu ensimmäinen momentti liittyy erityisesti yhteystietojen käsittelyyn laissa tarkoitetuissa tietopalveluissa. Käsittely tapahtuu tällöin taustalla, eikä henkilötietoja ole tarkoitus sisällyttää esimerkiksi liikennejärjestelmän perustietopalvelusta luovutettaviin tietoihin. On syytä huomata, että MMTIS-asetuksen mukaan datan haltijoiden kansallisen yhteyspisteen kautta antamat tiedot eivät saa sisältää henkilötietoja. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on kuitenkin voitava tarvittaessa käsitellä näitä tietoja. Tietojen käsittelyn tarkoitus liittyy tällöin laissa tarkoitettujen palveluiden ja toimien toteuttamiseen, ja vain välillisesti kyse voi olla ITS-direktiivin 10 artiklan 1 kohdassa mainitusta tieliikenteen turvallisuudesta tai turvaamisesta tai tehostetusta liikenteen, liikkumisen tai häiriöiden hallinnasta.

Pykälän 2 momentti edellyttäisi tietojen anonymisointia tai vähintään pseudonymisointia, ja perustuisi ITS-direktiivin 10 artiklan 3 ja 4 kohtiin. RTTI-asetuksen tietolajeissa on 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 pitäisi jo olla anonymisoitua, eikä ITS-direktiivissä tai sen nojalla annetuissa delegoituissa asetuksissa kyseessä olevissa datatyypeissä ole lainkaan merkitystä sillä tiedolla, mikä ajoneuvo datan on kerännyt.

Pykälän 3 momentti sisältäisi luonteeltaan informatiivisen viittauksen EU:n yleiseen tietosuojasetukseen sekä kansallisiin keskeisiin henkilötietojen käsittelyä koskeviin säädöksiin.

5 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön*. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaukset vahingonkorvauslakiin ja tuotevastuulakiin. Säännöksellä 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.

Lisäksi pykälän 2 momentti sisältäisi viittauksen kyberturvallisuuslakiin (xx/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.

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 määritelty 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 artiklat 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 alkupeäinen ITS-direktiivi.

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 suojaattomien 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 suojaattoman tienkäyttäjän (4 artiklan 7 kohta) määritelmät.

2 LUKU TIETOJEN ASETTAMINEN SAATAVILLE

8 §. *Kansallinen yhteyspiste.* Ehdotetussa pykälässä osoitettaisiin kansallisen yhteyspisteen tehtävä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. ITS-direktiivin 6 a artiklan 1 kohdan viidennen kappaleen mukaan jäsenvaltion velvollisuutena on varmistaa artiklassa tarkoitetun datan käytettävyyden kansallisen yhteyspisteen kautta direktiivin liitteessä III mainittuihin päivämääriin mennessä. Säännöksellä pannaan täytäntöön tämä direktiivin kohta. Myös ITS-direktiivin nojalla annetuissa komission delegoiduista asetuksista tulee jäsenvaltiolle velvoite järjestää kansallisen yhteyspisteen toiminta. 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 kansallisen 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 verkkoportaa 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 määritysten 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 parhaimmaksi järjestää niin, että velvoite on osoitettu viranomaisen tehtäväksi julkisena hallintotehtävänä. Viranomainen on voinut kuitenkin lakiin kirjoitetun valtuuden nojalla hankkia tehtävän tekemisen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ratkaisusta on aiheutunut sekavuutta eri toimijoiden rooleihin tietojenvaihdon ekosysteemissä Suomessa. Roolien selkeyttämiseksi ehdotettavan pykälän 1 momentissa tehtävä osoitettaisiin valtion kokonaan omistamalle erityistehäväyhtiölle eli Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Erityisen luonteensa johdosta tehtävän katsottaisiin jatkossakin olevan luonteeltaan julkinen hallintotehtävä, mutta siirto tehtäisiin nyt suoraan lain nojalla. Tehtävä osoitetaan nimenomaan Fintraffic -konsernin emoyhtiölle, joka on tähänkin saakka hoitanut virastojen sille siirtämiä kansalliseen yhteyspisteeseen liittyviä tehtäviä.

Nyt esitettävällä lailla säädettäisiin selkeästi yhdestä kansallisesta yhteyspisteestä, joka palvelisi niin RTTI-, MMTIS-, SRTI- kuin jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettua tietokin. 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 Digitrtraffic 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 tietoja, vaan tietoa siitä, mistä löytyy tietoa. Tiedot haetaan datan lähteeltä eli datan haltijoiden ohjelmointirajapinnoista.

9 §. *Tosiaikaisten liikennetietojen saatavuudesta huolehtiminen.* Ehdotettu pykälä sisältäisi eräisiin keskeisiin toimijoihin kohdistuvan velvollisuuden huolehtia RTTI-asetuksen liitteen kohdissa 1-5 tarkoitettujen datojen saatavuudesta. Asetetussa velvollisuudessa huolehtia dato-

jen saatavuudessa noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä omaksuttua sääntelymallia, mutta ehdotetussa pykälässä tarkennettaisiin vielä, että kyseinen velvollisuus ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa. Velvoite menisi siten pidemmälle kuin RTTI-asetuksen velvoite huolehtia jo digitaalisessa muodossa olevien datojen saatavuudesta kansallisen yhteyspisteen kautta. Velvoite menisi myös pidemmälle kuin uudessa ITS-direktiivissä jäsenvaltiolle asetettu velvollisuus huolehtia taustalla jo olemassa olevien tietojen digitoimisesta. Valittua kotimaista velvoitetta huolehtia datojen saatavuudesta voidaan perustella sillä, että RTTI-asetuksessa tarkoitettujen tietojen tapauksessa perustietoja, joiden voidaan pääsääntöisesti olettaa Suomessa olevan jo olemassa vähintään jossakin muodossa, usein jopa digitaalisina. Tiedot ovat myös sillä tavoin perustavaa laatua, että niitä tarvitaan joka tapauksessa liikenteen digitalisoituessa ja automatisoituessa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi ja liikenteen sujuvuuden edistämiseksi.

RTTI-asetuksen liitteessä olevat, ehdotetussa pykälässä tarkoitettujen 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 tankkauspisteiden 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 tarkoitettujen;
- 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.

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. Tällaisia tietoja ei silloin luonnollisestikaan myöskään kerätä. Lisäksi 1 kohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston liittyvät tiedot ovat päällekkäisiä ja varsin ylätasoisia verrattuna jakeluinfra-asetuksessa edellytettuihin tietoihin. Niiden osalta on katsottava, että riittää, kun tiedot asetetaan kertaalleen saataville.

Ehdotetun pykälän velvoite kohdistuisi kansallisesti keskeisiin toimijoihin, joille arvioidaan kestävästi merkittävällä tavalla RTTI-asetuksessa tarkoitettuja tietoja. Näitä ovat tieviranomaiset eli määritelmän mukaisesti Väylävirasto ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, tienpitäjänä olevat liikenteellisesti merkittävät kunnat ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat. Liikenteellisesti merkittävällä kunnalla tarkoitetaan määritelmien mukaisesti Helsinkiä, Turkuja, Tamperetta, Oulua, Lahtea, Kuopiota, Jyväskylää, Espoota, Vantaata ja Kauniaista. ITS-direktiivin liitteen III mukaan velvoite digitoida taustalla olevat tiedot voitaisiin kansallisesti rajata osassa datatyypeistä sellaisiin TEN-T-asetuksessa tarkoitettuihin kaupunkisolmu-kohtien keskiosassa olevien kaupunkien katuihin, joilla keskimääräinen päivittäinen liikenne on vuosittain yli 7000 ajoneuvoa. Ehdotuksen mukaan tätä kansallista liikkumavaraa ei otettaisi käyttöön. Näille kaupungeille asetettavaa velvoitetta ei olisi pidettävä kohtuuttomana, koska kyse on perustiedoista, jotka pääsääntöisesti syntyvät jossakin muodossa jo suunnittelu- tai rakentamisprosessin aikana. Lisäksi yli 7000 ajoneuvon raja käsittäisi Suomessa käytännössä vain suurimpia katuja, eikä kaikkia tiedon hyödyntämisen hyötyjä voitaisi realisoida. Tavoitteena on, että kuntakattavuutta voitaisiin jatkossa laajentaa niin, että lopulta velvoite kattaisi kaikkien Suomen kuntien kaikki kadut.

Velvoite kohdistuisi valtion tieverkon osalta koko tieverkkoon. ITS-direktiivin liitteessä III olevia kansallisia liikkumavaroja rajoittaa soveltaminen vain osalle tieverkkoa ei otettaisi käyttöön. Kansallisia liikkumavaroja ei otettaisi käyttöön samasta syystä kuin edellytetään tietojen saatavuudesta huolehtimista. Kyse on perustavaa laatua olevista tiedoista, joiden voidaan olettaa olevan Suomen kaltaisessa maassa olemassa varsin kattavasti vähintään jossain muodossa, usein myös digitaalisina.

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 säädettyä arvioitiin, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalle kertyy merkittävällä tavalla liikenteeseen liittyvää tietoa. Tällaista dataa ovat RTTI-asetuksen tietolajien osalta etenkin dynaamiset eli vaihtuvat tiedot.

Kaikki pykälässä tarkoitettut toimijat ovat joko viranomaisia tai toimijoita, jotka hoitavat niille lain nojalla siirrettyä julkista hallintotehtävää. Säännöksessä todettaisiin myös selkeyttävänä elementtinä, että kunkin toimijan velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta kohdistuu niihin tietoihin, jotka ovat toimijan itsensä hallinnassa. Näin ollen esimerkiksi Väyläviraston ei tarvitse huolehtia kuntien katuverkkoa koskevien tietojen saatavuudesta.

10 §. *Tosiaikaisten liikennetietojen käytettävyys.* Ehdotetussa 10 §:ssä tarkennetaan RTTI-asetuksen sääntelyä eräiltä osin. Kaikkien RTTI-asetuksen 4-7 artikloissa tarkoitettujen toimijoiden osalta tarkennetaan pykälän 1 ja 2 momentissa, että tietojen toimittamisen kansalliseen yhteyspisteeseen on tapahduttava ohjelmointirajapinnan avulla. Koska kyse on digitaalisesta tiedosta, ohjelmointirajapinnan käyttäminen on käytännössä tarpeellista.

Pykälän 1 momentti koskee kaikkia RTTI-asetuksessa tarkoitettuja datan tyyppisiä, myös asetuksen liitteen 6 kohdassa tarkoitettuja verkon tosiaikaista käyttöä koskevia datan tyyppisiä. Näitä ovat:

- 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.

Näihin datatyyppisiin ei kohdistuisi RTTI-asetusta tiukempia datan saatavuutta koskevia vaatimuksia, eli kyseiset datat on asetettava saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, jos ne ovat olemassa digitaalisessa muodossa. Kyse on dynaamisista tiedoista, joita ei välttämättä ole vielä kattavasti olemassa.

Ehdotetun pykälän 1 ja 2 momenttien välillä on sellainen ero, että 1 momentissa tarkoitettujen toimijoiden on asetettava datat saataville kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettä-

väksi, kun taas 2 momentissa tarkoitettujen toimijoiden osalta viitataan RTTI-asetuksessa käytettyihin reiluihin, kohtuullisiin ja syrjimättömiin (FRAND) ehtoihin. Ilmaisu ”vapaasti käytettäväksi” on suomalaisessa sääntelyssä käytetty aikaisemmin liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä MMTIS-tietoa koskien. Ilmaisu on tulkittu niin, että datojen uudelleen käytöstä ei voida veloittaa. Käytäntöä on pidetty välttämättömänä edellytyksenä datojen laajalle uudelleen käytölle. Saman käytännön ulottaminen julkisiin tai niihin verrattaviin toimijoihin on RTTI-tiedon osalta perusteltua siksi, että datojen tuottamiseen on käytetty julkisia varoja.

Sen sijaan pykälän 2 momentissa on kyse RTTI-asetuksen 6 ja 7 artikloissa tarkoitetuista yksityisistä toimijoista, eli ajoneuvon tuottaman datan haltijoista ja palveluntarjoajista. Näillä toimijoilla ei asetuksen mukaan ole edes velvollisuutta myöntää pääsyä dataansa tai jakaa sitä yksityisille datan käyttäjille. Viranomaiset ja tienpitäjät voivat pyytää kyseisiä toimijoita toimittamaan datat, jotta asianmukaiset tiedot annettaisiin loppukäyttäjille suoraan ja jotta liikenteen hallintaa ja liikenneturvallisuutta optimoitaisiin. FRAND-ehtoja sovelletaan tällöinkin.

Pykälän 3 momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen RTTI-asetuksen artikloihin, joissa säädetään toimitettavan datan formaateista. Säännös on tarkoitettu selkeyttämään nykytilaa, jota on pidetty epäselvänä käytettävien standardien osalta.

11 §. *Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot.* Liikenteen palveluista annetun lain muutoksella (xx/2025) lakiin lisättiin uusi 154 b §, jolla täydennettiin jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan sääntelyä. Säännöksen 1 momentti sisältää informatiivisen viittauksen jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 ja 3 kohtiin, ja 2 momentissa säädetään vastuu jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettua kansallisesta yhteyspisteestä Väylävirastolle, joka voi hankkia tehtävän Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettua kansallisesta yhteyspisteestä säätäminen oli tarpeen sen johdosta, että jakeluinfra-asetuksessa viitattua RTTI-NAPista ei ole ollut sääntelyä. Jakeluinfra-asetusta on voitava tältä osin noudattaa 14.4.2025 lukien.

Koska jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettut tiedot toimitetaan RTTI-NAPIin, on säännös syytä ottaa mukaan ITS-sääntelyä koskevaan kokonaisuuteen. Liikenteen palveluista annetun lain 154 b § kumotaan samoin kuin muutkin liikenteen palveluista annetun lain ITS-sääntelyyn liittyvät pykälät.

Ehdotettu 11 § on luonteeltaan informatiivinen. Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettujen tietojen toimittamisen tavan tarkennusta liittyy kuitenkin muun muassa ehdotettuun 14 pykälään.

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 kohdassa on alun perin lueteltu datat, joita 20 artikla koskee. Artiklan 6 kohdassa komissiolle annettiin valtuutus antaa delegoituja asetuksia muun muassa datatyyppejä koskien. Datatyyppejä koskevassa komission delegoidussa asetuksessa datatyyppien määrä sekä lisääntyisi että tarkentuisi varsin huomattavasti. Säädös oli vuodenvaihteessa 2024–2025 julkisessa kuulemisessa, ja sen on tarkoitus tulla voimaan 14.4.2025. [Tarkennetaan datatyyppien osalta hallituksen esityksen jatkovalmistelussa, kun delegoitu asetus on julkaistu suomeksi.]

12 §. *Multimodaalit matkatiedot.* Multimodaaleja matkatietoja on tähän saakka koskenut liikenteen palveluista annetun lain 154 §, joka ehdotetaan kumottavaksi. Säännöksen sisältöä yhdenmukaistettaisiin ehdotetussa pykälässä vastaamaan tarkemmin MMTIS-asetusta. 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, postinumbero)
- 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; pyörätuoli 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 tarkoitettua jaettua kaistaa, 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 (kadunvarsij- 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 (käyttäjäloukat, 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/matkustus-aika/vaihtaminen, perushinta pisteestä pisteeseen erilaisille lähtö- ja määräpiste- pareille, 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 ajoneuvotyypistä tai matkustajakilometriä tai käveltyä kilometriä kohti

- iii) Parametrit, joita tarvitaan perinteisten ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kulutuksen laskemiseksi
- d) Reittisuunnitelman muodostaminen: arvioitua matka-ajaa viikonpäivittäin ja aikavälittain 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 ohitusaikoja 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 arvioitua lähtö- ja saapumisajat, 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)

Ehdotetun 1 momentin velvoite ei koski MMTIS-asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua dynaamista tietoa ajoneuvon varausasteesta. Kohdan 2.3 sulkeminen pois velvoitteesta perustuu multimodaali-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaiseen 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 1.12.2025 EU-laajuisen liikenneverkon laajuudessa. 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. Suomessa soveltaminen kohdistuisi ehdotuksen mukaan koko tie- ja katuverkkoon 1.1.2026 alkaen. Myös liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää on sovellettu koko Suomessa.

Velvoite huolehtia datan saatavuudesta koski jatkossa MMTIS-asetuksen mukaisesti datan haltijaa. 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 koski siten jatkossa datan haltijoita aiemman 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 terminaleja, sekä välityspalvelun tarjoajia. Jatkossa velvoitteen piiriin kuuluu erityisesti julkisen sektorin toimijoita, kuten joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, siltä osin kuin ne ovat datan haltijoita.

Jatkossakin pykälässä tarkoitettujen toimijoiden velvollisuutena olisi huolehtia datan saatavuudesta. Velvoite ulottuu siten pidemmälle kuin MMTIS-asetuksen velvoite asettaa digitaalisessa muodossa olevaa dataa käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta. Kyse on kuitenkin perustavaa laatua olevista tiedoista, joita tarvitaan matkaketjujen muodostamiseen. Koska kyse on jo liikenteen palveluista annetun lain 154 §:llä luodusta nykytilan tasosta Suomessa, ei ole tarkoituksenmukaista heikentää nykytilaa. Säännöksessä todettaisiin selkeyttävänä elementtinä, että velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa, kuten RTTI-tiedonkin osalta.

Ehdotettu 2 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. Yhteen toimivuuden teknisistä eritelmistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o

1300/2014 (jatkossa PRM-YTE) tarkoitetut esteettömyyttä koskevat tiedot ovat osittain päällekkäisiä MMTIS-asetuksessa tarkoitettujen tietojen kanssa, mutta PRM-YTE on yksityiskohdaisempi. 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 säädettäessä todettiin kuitenkin, että kaikissa tilanteissa asemanhaltijaa ei voida tunnistaa. Tällöinkin on niin, että kyseistä liityntäpistettä koskeva data on jonkin toimijan hallussa.

Pykälän 3 momentilla tarkennettaisiin asetuksen sääntelyä tietojen käytettäviksi asettamisesta ohjelmointirajapinnan käyttövelvoitteen avulla. Säännös vastaisi RTTI-tiedon osalta ehdotuksessa 10 §:ssä säädettyä sekä voimassa olevan liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n edellyttämää toimintamallia. Käytettävien tietformaattien osalta viitattaisiin suoraan MMTIS-asetuksen artikloihin. Tällä pyritään selkeyttämään nykytilaa.

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 multimodaalisia matkatietopalveluja koskevan MMTIS asetuksen mukaista 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 määräykset osaksi ITS-direktiivin mukaisia määräyksiä 2028 mennessä. Samalla liityntäpisteitä koskevan tiedon laatua kehitetään kansallisella tasolla.

13 §. *Liikenneturvallisuuteen liittyvät vähimmäisliikennetiedot.* 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 sisään tuloväylät Kehä III:n sisäpuolelta: valtatie 3, valtatie 4, kantatie 51, kantatie 45, kantatie 170 ja seututie 120. -tie. 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.

SRTI-asetus on vanhin ITS-direktiivin nojalla annettu asetus, joten se sisällössä on joitakin myöhemmistä asetuksista poikkeavia elementtejä. 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 velvoitettaisiin maantieverkon tienpitäjä ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja huolehtimaan SRTI-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun tiedon saatavuudesta vastaavalla tavalla kuin 9 ja 12 §:ssä tarkoitetut toimijat velvoitettaisiin huolehtimaan RTTI-asetuksessa ja MMTIS-asetuksessa tarkoitetun tiedon saatavuudesta. Tiedon saatavuudesta huolehtimisessa tärkeitä ovat ajoneuvojen keräämäänä datat. Niiden saamiseksi Suomi osallistuu aktiivisesti Eurooppalaiseen Data for Road Safety (DfRS) -hankkeeseen, jossa tietojen vaihtamista hankkeeseen osallistuvien välillä on pystytty edistämään.

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. Tietojen saatavuudesta huolehtimaan velvoitettujen osalta tietojen olisi oltava vapaasti käytettävissä, muiden asetuksessa tarkoitettujen toimijoiden osalta viitattaisiin asetuksen 7 artiklan 3 kohtaan. Käytännössä DfRS -hankkeessa tiedot liikkuvat maksutta. Tietoformaattien osalta viitattaisiin asetukseen kansallisesti selkeän oikeustilan varmistamiseksi, vastaavalla tavalla kuin edellä olevissa pykälissä RTTI-asetukseen ja MMTIS-asetukseen.

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 tietoaineiston 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 tietoaineiston 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 vaihtoehtoista työkalua sisältyy voimassa olevaan liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n 3 momenttiin liikkumispalveluihin eli MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin tietoihin liittyen. Kyse on ollut niin sanotusta RAE-työkalusta (reitti- ja aikataulu-diittori). Ehdotuksessa vastaavaa työkalua olisi tarjottava myös muissa asetuksissa tarkoitettuihin tietoihin liittyen. Lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n velvollisuutena olisi tarjota toimijoiden tarvitsemaa ohjausta ja neuvontaa. Myös tällä pyritään helpottamaan esimerkiksi kuntien mahdollisuuksia toimittaa edellytetyjä tietoja.

15 §. *Hakupalvelu.* RTTI- ja MMTIS-asetusten mukaan kansallisen yhteyspisteen on tarjottava datan käyttäjille halupalveluita. 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 jäämillä 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 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 saatavista tiedoista. Ensivaiheessa tietopalvelun tiedot liittyvät pääosin tieliikenteen ja koostuvat tieliikenteen infrastruktuuriin 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. Ehdotettu 1 momentti sisältäisi samalla ITS-direktiivin 4 artiklan määritelmistä kohdat 14, 15 ja 16.

Kuten pykälän 2 momentissa todettaisiin, perustietopalvelussa hyödynnettäisiin kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi saatettujen tietojen lisäksi mahdollisesti muuta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun yhteydessä syntyntä tietoa. 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. Huomattakoon, että viranomaisilta saadun datan julkisuutta voi rajoittaa liikenteen palveluista annetun lain 144 §:n 1 momentin säännös.

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. Yksitystien tienpitäjä voisi toimittaa tietopalveluun hoitamaansa yksityistä tietä koskevat tiedot. Säännös vastaa Digiroad -lain 5 §:n säännöstä, mutta kohdistuisi jatkossa kuntien asemesta yleisesti yksitystien tienpitäjään. Säännöksessä viitattaisiin yksityistieläisiin, jossa tiekunnan 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.

Pykälän 3 momentti antaisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle mandaatin muodostaa tietoista niin sanottuja koontikantoja. Pykälässä lueltaisiin 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 liittytäkseen koskevan tiedon laatua ja saatavuutta, mukaan lukien esteettömyyttä koskeva tieto. Vastaavaa säännöstä ei lain tasolla toistaiseksi ole, mutta Digiroad ja Digitraffic -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. Luotettavasta tiedosta ei tämän johdosta perittäisi maksua. Säännös vastaisi tältä osin tie- ja katuverkon tietopalvelusta annetun lain 8 §:ää. Kuten aikaisemmin on todettu, perustietopalvelun tiedot ovat luonteeltaan sellaisia, että niihin sisältyy henkilötietoja erittäin rajallisesti. Lähinnä kyse voisi olla tilanteista, joissa esimerkiksi liikkumispalvelua tarjottaisiin toiminnalla. Koska Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ei tietoja luovuttaessaan voi tarkistaa luovutuksensaajan oikeutta käsitellä henkilötietoja, ei niitä voitaisi luovuttaa tietopalvelusta.

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. Koska perustietopalvelussa hyödynnettävät tiedot ovat sellaisia, joita voidaan saada kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi tai joita Fintraffic -konsernissa on tuotettu, ei säännöksessä ehdotettu oikeus muodosta uhkaa esimerkiksi muun toimijan liikesalaisille tiedoille. Koska kyseessä on valtion erityistehtäväyhtiö, jonka tehtävänä on yhtiöjärjestyksen mukaisesti luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen, on perusteltua, että yhtiö voi lisäpalveluiden avulla hyödyntää erityistä toimijoita ottamalla maksun tietojen lisäkäsittelystä aiheutuneesta työstä.

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. Kokonaistilannekuvaan 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 veloittamatta. 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 vaaran paikoista, 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. Koska SRTI-asetuksessa tarkoitetuista tietolajeista osa on varsin haastavia, säännös ei tulisi poikkeuksellisesti voimaan 1.1.2026 koko Suomen alueella, vaan ITS-direktiivin IV liitteessä edellytetyin tavoin Euroopan laajuisella maanteiden ydinverkolla ja kattavalla verkolla. Myös ajallisesti säännös tulisi velvoittavaksi myöhemmin kuin muu laki, eli direktiivin liitteessä esitetyin tavoin 31.12.2026.

19 §. *Yhteistyön tekeminen.* Ehdotetun pykälän 1 momentissa asetettaisiin lain tasolle 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 yhteyspisteen 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 yhteyspisteiden 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 pyrittäisiin 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 pykälässä säädetyt 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 haltijoiden tiedoissa mahdollisesti olevista virheellisyyksistä. Säännös vastaisi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain 9 §:ää.

21 §. *Rautateiden esteettömyystietojen 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 12 §:n 2 momentissa, on tietojen toimittamisvelvollisuutta syytä selkeyttää ottamalla siitä lakiin nimenomainen säännös.

4 LUKU VIRANOMAISTEHTÄVÄT JA SEURAAMUKSET

22 §. *Vaatimustenmukaisuuden 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 määrityksissä asetettujen vaatimusten noudattamista. RTTI-, MMTIS- ja SRTI-asetus sisältävät kukin vaatimustenmukaisuuden arviointia koskevan artiklan. Tehtävä osoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto tekemään yhteistyötä maiden 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, jollei muuta säädetä. Vaikka itse ITS-direktiivin artiklat 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 tässä laissa viitatuissa Euroopan unionin asetuksissa. Viraston tiedonsaantioikeutta rajoitettaisiin 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 laissa viitatuissa 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 sähköistä 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 toinen momentti sisältäisi informatiiviset viittaukset tilanteessa sovellettaviin uhkasakkolakiin (1113/1990) ja verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007).

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

5 LUKU MUUT 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. Käytännössä toiminnassa syntyy erittäin vähän asiakirjoja, joihin asiakirjajulkisuus voisi kohdistua. Toiminnan tarkoituksena on edistää liikenteeseen liittyvän tiedon vaihtoa. 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 §: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 rahoitus muuttuu. Liikenteen palveluista annetun lain 154, 154 a ja 154 b §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa, joissa tehtävä on osoitettu virastolle, joka on hankkinut sen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, on kyse ollut viraston ja yhtiön välillä tehtävästä palvelusopimuksesta, joka on rahoitettu viraston budjetin kautta. Jatkossa kyse olisi valtionavustuksesta. Tehtävien hoitamiseen käytettävää rahamäärää vastaava summa siirrettäisiin virastojen budjeteista omalle momentilleen, josta rahoitus voidaan maksaa valtionavustuksena. Maksamisen hoitaisi Liikenne- ja viestintävirasto päätöksensä mukaisesti noudattaen valtionavustuslain (688/2001) säädetyt menettelyt. Avustuksen enimmäismääränä olisi korkeintaan valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattu määräraha. Valtionavustus ei pääsääntöisesti saa kattaa toiminnasta aiheutuvien kokonaiskustannusten täyttämää, 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 osoitetun tehtävän 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.

29 §. *Datan käytettävyyden rajoittaminen tai kieltäminen poikkeuksellisissa tilanteissa.* Ehdotetun 29 §: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 väärinkäyttöä voisi esiintyä. Mahdollista vaaraa tai haittaa voisi syntyä myös siten, että perustietopalvelun tietopohjaan syötettäisiin virheellistä tietoa.

Ehdotetussa 1 momentissa edellytettäisiin, että liikennejärjestelmän perustietopalveluista saatavien tietojen ja etenkin koostetun tiedon palveluiden merkitystä kansallisen turvallisuuden kannalta arvioitaisiin säännöllisesti. Yhtiön olisi tuotettava tällainen arvio ensimmäisen kerran välittömästi lain tultua voimaan. Arvion tuottamiseksi yhtiön olisi tehtävä yhteistyötä kansallisen turvallisuuden varmistamisesta vastaavien viranomaisten kanssa, ja arvio olisi annettava niille tiedoksi salassapitosäännösten estämättä.

Ehdotetussa 2 ja 3 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 2 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, eli niissä olisi syytä epäillä tietojen mahdollista väärinkäyttöä tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaarantumista. Viranomaisten oikeutta saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi ei kuitenkaan rajoitettaisi.

Pykälän 3 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 4 ja 5 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 tarkoitettun datan saatavuutta ja kansallisen yhteyspisteen toimintaa. Toimivaltuus olisi tarkoituksenmukaista antaa viranomaiselle, joka toimintaa valvoo. Direktiivi rajaa poikkeuksen kansallisen turvallisuuden ja puolustuksen asioihin.

Pykälän 4 momentissa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi päätöksellään rajoittaa tässä laissa tarkoitettun 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 voimassa vain välttämättömän ajan, kuitenkin enintään 14 vuorokautta, ja päätös olisi välittömästi kumottava, jos edellytykset sen tekemiselle eivät enää täyty. Jos kieltoa tai rajoitusta 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.

30 §. *Voimaantulo.* Laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026. ITS-direktiivin velvoitteiden soveltamiseen nähden velvoitteet tulisivat osittain voimaan etuajassa. Direktiivin nojalla annettujen asetusten osalta suora sovellettavuus on osittain alkanut jo aikaisemmin, mutta koska esityksellä täydennetään asetusten sääntelyä, nykytilaa noudatetaan lain voimaantuloon asti. Liikenneturvallisuuteen liittyvän yleisen vähimmäistason liikennetietopalvelun tarjoamisessa noudatettaisiin kuitenkin ITS-direktiivin liitteessä IV säädettyä.

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 ominaisuustiedoista (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 säädetäisiin yhtenevästi ehdotetun liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavan lain kanssa, eli laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

7.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

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 valtakunnan 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 kansalliselle yhteyspisteelle siten kuin laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista säädetään.

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.

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 tankkausposteita koskevat tiedot.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. EU:n jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausposteisiin 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 asetusta (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 xx/2025 lisätty kokoava 154 d § ehdotetaan kumottavaksi.

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

158 §. *Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset.* Sekä pykälän 1 että 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 säädetttäisiin ehdotettavassa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annettavassa laissa.

7.4 Laki tieliikennelain muuttamisesta

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 digitaalisista tietopalveluista annettavan lain myötä. Jatkossa kuntien velvollisuus toimittaa tietoja perustuu EU:n ITS-sääntelyyn ja sitä täytäntöönpanevaan ja täydentävään kansalliseen liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluja koskevaan lakiin. On tarkoituksenmukaista, että toimijat toimittavat tiedot vain kertaalleen, ja ne ovat saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

7.5 Laki yksityistielain muuttamisesta

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

83 §. *Valtionavustus.* Pykälän 2 momentissa oleva viittaus tie- ja katuverkon tietojärjestelmään muutettaisiin viittaukseksi kansalliseen yhteyspisteeseen.

84 §. *Kunnan avustus.* Pykälässä oleva viittaus tie- ja katuverkon tietojärjestelmään muutettaisiin viittaukseksi kansalliseen yhteyspisteeseen.

7.6 Laki kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta

Kyberturvallisuuslain (xx/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

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026. Liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu olisi kuitenkin toteutettava ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitetussa maantieteellisessä kattavuudessa ja aikataulussa.

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 hyväksytyjen 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 on 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 uudelleen-tarkastelun 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 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

[Toistaiseksi riippuvuuksia ei ole tiedossa. Täydennetään tarpeen mukaan.]

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

[Täydennetään myöhemmin.]

12 Suhde perustuslakiin ja sääätämisyjärjestys

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.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy hoitaa jo nykytilassa vastaavia tehtäviä liikenteen palveluista annetun lain 154 ja 154 a-c §: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. Kansallisen yhteyspisteen tehtävä ei siten ole toimintaa, johon markkinoilla toimivat yritykset voisivat vapaasti ryhtyä ja muodostaa kilpaillun markkinan. Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että kansallisen yhteyspisteen kautta saatavan tiedon avulla muodostettaisiin paremmin hyödynnettäviä koontikantoja, jotka palvelisivat laajasti koko yhteiskuntaa. Tällaisen tietopalvelun tuottaminen ei myöskään voi olla markkinoiden tehtävänä. Kaikkiaan esityksellä pyritään samoihin tavoitteisiin kuin ITS-direktiivillä ja sen nojalla annetuilla delegoiduilla säädöksillä: tavoitteena on liikennejärjestelmän kehittäminen niin, että saavutetaan tavoite tehokkaasta, turvallisesta, 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.

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 AFIR-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 monimutkaistuneessa muuttuneet epäselvemmiksi. Tämä on myös nostanut esille kysymyksiä, joihin olemassa oleva sääntely ei anna yksiselitteisiä vastauksia, kuten kysymyksen julkisuuslain soveltumisesta.

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 kehittämisessä on keskeinen liikenteen muuttuessa yhä digitaalisemmaksi. Samalla tehtävän osoittaminen suoraan lain nojalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle antaa mahdollisuuden selkeyttää viranomaisten ja yhtiön välistä tehtäväjakoa. Väyläviraston tehtävän 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.

Voimassa olevaa liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ää muutettiin vuonna 2020 siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettiin mahdollisuus hankkia tietopalvelu Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä (silloiselta nimeltään Traffic Management Finland Oy). Julkisen hallintotehtävän siirtoa käsiteltiin varsin perusteellisesti hallituksen esityksessä 202/2020 vp. Eduskunnan perustuslakivaliokunta ei käsitellyt esitystä, mutta liikenne- ja viestintävaliokunta tarkensi säännöstä mietinnössään LiVM 18/2020 vp oikeusministeriötä kuultuaan. Säännöksestä tuli käydä selkeästi ilmi, että tietopalvelun järjestämisvastuuta ei siirretty virastolta yhtiölle, vaan ainoastaan palvelun toteuttaminen.

Myöhemmin liikenteen palveluista annettuun lakiin on lisätty 154 a ja 154 b §:t, joissa on kyse rautatieasemien esteettömyystiedosta ja AFIR-asetuksessa tarkoitettu tietoja saannista. Niissä vastaavankaltaisia tehtäviä on osoitettu virastoille, ja annettu niille samalla valtuutus hankkia tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Tehtävien luonne julkisena hallintotehtävänä

Kuten viimeisimmäksi hallituksen esityksessä 182/2024 todetaan, tehtävissä nyky muodossaan on arvioitu olevan kyse julkisista hallintotehtävistä, mutta tehtäviin ei sisälly julkisen vallan käyttöä, saati merkittävän julkisen vallan käytöstä. 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 onkin pidettävä luonteeltaan lähinnä viranomaistatoimintaa avustavana tehtävänä.

Ehdotuksella tietopalvelujen järjestämisvastuu siirtyisi virastoilta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle, joten tehtävä ei olisi enää luonteeltaan avustava. On selvää, että tehtävän luonne julkisena hallintotehtävänä säilyy, koska kyseessä oleva tehtävä on luonteeltaan yhteis-

kunnan toiminnan kannalta keskeinen tehtävä, jota voi hoitaa ainoastaan yksi toimija. Tehtävässä ei kuitenkaan ole kyse merkittävän julkisen vallan siirtämisestä, 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 hyödyntäjänsä hakeansa tiedon, vaan tästä joko säädettäisiin laissa tai se olisi datan haltijan päätettävissä. Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tavoitteena on mahdollistaa mahdollisimman reaaliaikaisen, kattavan ja virheettömän liikennejärjestelmään liittyvän tiedon saaminen. Tiedon luovuttaminen tietopalvelusta ei edellytä sen käyttäjän tai käyttötarkoituksen selvittämistä.

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 saatuaan välittömästi 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 olisi kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivallassa, ja perustuisi ITS-direktiivin 7 a artiklan 3 kohtaan.

Koska kyse on julkisen hallintotehtävän siirtämisestä, asiaa on arvioitava perustuslain 124 §:n nojalla. Sen mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle lailla tai lain nojalla. Tehtävän siirron on oltava tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, eikä siirto vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Kuten edellä todetaan, tällaisesta ei ole kyse.

Tarkoituksenmukaisuusharkinta

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 hyödynnettäväksi. Sirpaleisen tiedon sijaan jatkossa toiminnassa olisi mahdollista keskittyä koko liikennejärjestelmätason vaikutuksiin. Koko liikennejärjestelmän tasoisten vaikutusten saaminen edel-

lyttää erityisosaamista, resursseja ja tiivistä yhteistyötä alan toimijoiden kanssa sekä investointeja. Perustettavaksi esitettävällä koordinaatiroolilla 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 viranomaisen 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.”

Nyt käsillä oleva ehdotus voidaan nähdä jatkumona vuonna 2020 tehdyille järjestelyille. Tietokosysteemiin on tullut EU-sääntelyn kehittymisen 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.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja muiden hyvän hallinnon vaatimuksien turvaaminen

Myös näitä näkökulmia on käsitelty varsin perusteellisesti hallituksen esityksessä 202/2020 vp. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (ks. esim. 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 palveluvelvollisuutta 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 sellaista tietoa, johon viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain mukaista tiedonsaantioikeutta voisi soveltaa. Yksi mahdollinen säännös, jonka yhteydessä tällaista tietoa voisi syntyä, on ehdotettu 28 §, 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 säädetty salassapitoperusteet.

Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n 34 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. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkitykselliset ovat myös liikenteen palveluista annetun lain 138 §:n mukaiset tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset, jotka kohdistuvat erityisesti tarjoajan luotettavuuteen, toimintaedellytyksiin sekä henkilöstön osaamiseen. Tehtävillä ehdotuksilla ei ole vaikutusta liikenteen palveluista annetun lain 138 §:ssä asetettuihin vaatimuksiin.

Henkilötietojen suoja

Esityksessä tehdyt ehdotukset koskevat sellaisia tietolajeja, joissa on vain rajallisesti kyse henkilötiedoista. Tietolajit tulevat suoraan EU-sääntelystä, eikä ehdotuksia laajenneta koskemaan muita tietolajeja. Lähinnä kysymys voi olla henkilön nimestä, jos toimintaa harjoitetaan sellaisen sisältävällä toiminimellä sekä yhteyshenkilöiden yhteystiedoista. Koska henkilötietoja datatyyppiin sisältyy, asiaa on syytä arvioida henkilötietojen suojan näkökulmasta.

Henkilötietojen suoja perustuu perustuslain 10 §:ään, Euroopan perusoikeuskirjan 8 artiklaan ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklaan. Perustuslakivaliokunnan mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvatujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvatuun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Henkilötietojen suoja tulee turvata ensisijaisesti EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen ja kansallisen yleislainsäädännön nojalla. Kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee siten suhtautua pidättyvästi ja rajata sellainen vain välttämättömään tietosuoja-asetuksen 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 12 alakohdan mukaisesti käsittely on sallittua, jos se on tarpeen rekisterinpitäjän lakisäänteiden velvoitteen noudattamiseksi. Asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa säädetään mahdollisen kansallisen liikkumavaran käytöstä 1 kohdan c ja e alakohtien noudattamiseksi. Edelleen artiklan 3 kohdan mukaan 1 kohdan c ja e alakohtissa tarkoitettua käsittelyn perustasta on säädettävä

joko EU:n oikeudessa tai kansallisessa lainsäädännössä. Tällöin on säädettävä käsittelyn tarkoituksesta, ja silloin voidaan mukauttaa yleisen tietosuojasetuksen sääntöjen soveltamista liittyen muun muassa yleisiin edellytyksiin, jotka koskevat rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta, käsiteltävien tietojen tyyppiä, tietojen luovuttamista, käyttötarkoitussidonnaisuutta ja säilytysaikoja.

Ehdotetun liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain erityinen tietosuoja koskeva 4 § perustuu suoraan ITS-direktiivin 10 artiklaan yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti, eikä niihin sisälly kansallisen liikkumavaran käyttämistä. Kyseisen artiklan 1 kohdassa säädetään käsittelyperustasta ja käsittelyn tarkoituksesta. Lisäksi artiklan 3 kohdassa edellytetään tietojen anonymisointia ja 4 kohdassa pseudonomisointia, jos anonymisointi ei ole mahdollista. Esimerkiksi alkuperäisissä ajoneuvon keräämissä datoissa on pääsääntöisesti kyse henkilötiedosta, mutta jo ajoneuvodatan haltijoiden omassa intressissä on muokata ajoneuvojen keräämä data siten, että siitä ei ole erotettavissa, mikä ajoneuvo dataa on kerännyt, kun dataa asetetaan saataville kansallisten yhteyspisteiden kautta. Datojen asettaminen saataville kansallisen yhteyspisteen kautta onkin aina datan haltijan vastuulla. MMTIS-asetuksessa todetaan suoraan, että tällaiseen dataan ei saa sisältyä henkilötietoja. Kansallinen sääntely ei sisällä lisäyksiä, jolla muutettaisiin näitä lähtökohtia.

Lisäksi pykälän 3 momenttiin sisältyisi informatiivinen viittaus tietosuojan yleissääntelyyn. Siltä osin kuin tässä laissa ei säädettäisi henkilötietojen käsittelystä, sovellettaisiin henkilötietojen käsittelyyn tietosuoja koskevaa EU:n ja kansallista yleissääntelyä, eli yleistä tietosuojaasetusta, kansallista tietosuojalakia, rikosasioiden tietosuojalakia tai sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia. Informatiivista viittausta voitaisiin pitää tarpeettomana muutoin, mutta se selventää kokonaisuutta pykälän muu sisältö huomioiden. Komissio on katsonut, että direktiivin 10 artikla on tarpeen saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Pykälän kokonaisuus saataisi jäädä epäselväksi ilman informatiivista viittausta.

ITS-sääntelyssä tarkoitettujen datatyyppien ei sisällä arkaluontoisia henkilötietoja, eikä esitykseen sisälly sellaisten tietojen käsittelyä koskevia ehdotuksia.

Omaisuuksien suoja sekä liike- ja ammattisalaisuuksien suoja

Liikenteen palveluita 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 ajantasaisia ja määrältään riittävää liikkumispalveluita koskevaa tietoa ei voida saavuttaa esityksen tavoitteita uusien ja matkustajien tarpeita paremmin palveluiden liikkumisen palveluiden syntyisestä. Ehdotukselle on siten olemassa painava yhteiskunnallinen tarve, ja se on tarkkarajainen. Perustuslakivaliokunta ei nähnyt tarpeelliseksi ottaa asiaan kantaa lausunnossaan PeVL 46/2016 vp. Sittemmin rajapinnan käyttäminen koneluettavan tiedon siirrossa on vakiintunut muun muassa tiedonhallintalain myötä.

Esitys ei heikennä liike- ja ammattisalaisuuksien suoja. Tietolajit, joita kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun kautta on saatavilla, määräytyvät EU-sääntelyn kautta. Niihin ei sisälly liike- ja ammattisalaisuuksien piirissä olevia tietoja.

Yhdenvertaisuus.

Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Säännös ilmaisee perinteisen vaatimuksen oikeudellisesta yhdenvertaisuudesta myös ajatuksen tosiasia-

allisesta tasa-arvosta. Siihen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa ([HE 309/1993 vp](#), s. 42). Yhdenvertaisuussäännös kohdistuu myös lainsäätäjään. Lailla ei voida mielivaltaisesti asettaa kansalaisia tai kansalaisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan ([HE 309/1993 vp](#), s. 42—43). Yleistä yhdenvertaisuussäännöstä täydentää perustuslain 6 §:n 2 momentin sisältämä syrjäntäkieltö, jonka mukaan ketään ei saa asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.

Esityksessä tehtyjen ehdotusten avulla pyritään kehittämään liityntäpisteitä koskevaa tietoa ja tällaisen tiedon saatavuutta, mukaan lukien liityntäpisteitä koskeva tieto. Esitys on siten omiaan pikemminkin vahvistamaan kuin heikentämään yhdenvertaisuutta.

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 direktiivissä ja asetuksissa 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 liikennejärjestelmän tiedonvaihtoa palvelevan kansallisen yhteispisteen järjestämisestä ja liikennejärjestelmän perustietopalvelusta.

Tällä lailla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikenne-
muotojen rajapintojen puitteista (jäljempänä *ITS-direktiivi*). Lisäksi lailla täydennetään ja täsmennetään ITS-direktiivin nojalla annettua ja sitä täydentävää komission delegoitua asetusta (EU) 2022/670 tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajusten palvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä *RTTI-asetus*), komission delegoitua asetusta (EU) 2017/1926 EU:n laajusten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä *MMTIS-asetus*) sekä komission delegoitua asetusta (EU) 886/2013 datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (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, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden taikka rikosten ennalta estämisen, rikostutkinnan ja syytetoimien toteuttamiseksi.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *liikennejärjestelmällä* kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkkoista, viestintäyhteisistä 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 infrastruktuuriin, ajoneuvoihin, käyttäjiin sekä liikenteen ja liikkuvuuden hallintaan sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välisiin yhtymäkohtiin;

3) *ITS-sovelluksella* toiminnallista laitetta tai ohjelmistoa, jolla ITS-järjestelmää käytetään;

4) *ITS-palvelulla palvelua*, jonka tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta ja tehokkuutta, kestäväää liikkumista tai mukavuutta tai tukea kuljetus- ja matkatoimintoja ITS-järjestelmien ja ITS-sovellusten avulla;

5) *määrityksellä* sitovaa säännöstä tai määräystä, joka perustuu yleisimmin ITS-direktiivin 12 artiklassa säädettyyn menettelyyn, ja joka sisältää vaatimuksia tai muita sääntöjä;

6) *yhteyspisteellä* digitaalista palvelua, jonka kautta tässä 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;

7) *metadatalalla* datan jäsenelyä sisältökuvausta, joka helpottaa datan hakemista ja käyttämistä;

8) *ohjelmointirajapinnalla* sähköisen tietojenvaihdon mahdollistavaa tiedonsiirtoratkaisua kahden tai useamman tietojärjestelmän välillä;

9) *datan saatavuudella* datan olemassaoloa koneluettavassa digitaalisessa muodossa;

10) *datan käytettävyydellä* mahdollisuutta pyytää ja saada dataa koneluettavassa digitaalisessa muodossa;

11) *taustalla olevilla tiedoilla* tietoja, joiden voidaan katsoa olevan merkityksellisiä tienkäyttäjien ja ITS-käyttäjien informoimisessa;

12) *datan haltijalla* julkista tai yksityistä toimijaa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan dataan tai jakaa sitä Euroopan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;

13) *yhteen toimivuudella* järjestelmien ja niiden osana toimivien liiketoimintaprosessien kykyä datanvaihtoon sekä tiedon ja tietämyksen jakamiseen ITS-palvelujen jatkuvuuden mahdollistamiseksi;

14) *Yhteensopivuudella* laitteen tai järjestelmän yleistä kykyä toimia toisen laitteen tai järjestelmän kanssa ilman muutoksia;

15) *tieviranomaisella* Väylävirastoa sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia;

16) *tienpitäjällä* Väylävirastoa ja kuntia;

17) *liikenteellisesti merkittävällä kunnalla* Helsinkiä, Turkuja, Tamperetta, Oulua, Lahtea, Kuopiota, Jyväskylää, Espoota, Vantaata ja Kauniaista;

18) *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 tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ja toimien 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.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus), tietosuojalaissa (1050/2018), henkilötietojen käsittelystä rikosasioissa ja kansallisen turvallisuuden ylläpitämisen yhteydessä annetussa laissa (1054/2018) ja sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014) säädetään.

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Jollei tässä laissa toisin säädetä, vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974) ja tuotevastuusta säädetään tuotevastuulaissa (694/1990).

Älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjien velvollisuudesta huolehtia käyttämiinsä viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta ja poikkeamien ilmoittamisesta säädetään kyberturvallisuuslaissa (1).

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 komission ITS-direktiivin 6 artiklan nojalla antamia määräyksiä sovellettaessa noudatetaan ITS-direktiivin liitteessä II tarkoitettuja 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 luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille (*ITS-käyttäjä*) kiinnitettävä erityistä huomiota suojattomien tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden tai vammaisten ja liikuntarajoitteisten tarpeisiin sekä edistettävä toiminnallaan ITS-järjestelmien, ITS-sovellusten ja ITS-palveluiden yhteentoimivuutta ja yhteensopiavuutta.

2 LUKU

TIETOJEN ASETTAMINEN SAATAVILLE

8 §

Kansallinen yhteyspiste

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on vastata kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä ja ylläpidosta. Kansallisen yhteyspisteen tarkoituksena on toimia tietojenvaihdon alustana datan haltijoiden ja datan käyttäjien välillä.

9 §

Tosiaikaisten liikennetietojen saatavuudesta huolehtiminen

Tieviranomaisen, tienpitäjän ominaisuudessa olevan liikenteellisesti merkittävän kunnan ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että RTTI-asetuksessa tarkoitettu niiden hallinnassa oleva infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data ja verkon tilaa koskeva data ovat saatavilla koneluettavassa muodossa. Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa.

10 §

Tosiaikaisten liikennetietojen käytettävyys

Tieviranomaisen, tienpitäjän ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta niiden keräämä, RTTI-asetuksessa tarkoitettu infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data, verkon tilaa koskeva data ja verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data ovat saatavissa vapaasti ja rajoituksetta käytettäväksi.

RTTI-asetuksessa tarkoitettujen ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden ja palveluntarjoajien on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta niiden keräämä asetuksessa tarkoitettu verkon tilaa ja verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data ovat käytettävissä RTTI-asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla ehdoilla.

Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava RTTI-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa, 5 artiklan 1 kohdassa, 6 artiklan 1 kohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa määritellyjä muotoja käyttäen.

11 §

Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjä tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisen pisteen omistaja vastaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevien datojen saatavuudesta ja ottaa käyttöön ohjelmointirajapinnan, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn dataan.

12 §

Multimodaalit matkatiedot

MMTIS-asetuksessa tarkoitettujen datan haltijan on huolehdittava sanotun asetuksen liitteessä tarkoitettujen hallinnassaan olevan staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan sekä dynaamisen matka- ja liikennedatan saatavuudesta koneluettavassa muodossa, lukuun ottamatta asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua tietoa ajoneuvon varausasteesta. Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa.

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 tarkoitettuja esteettömyyttä koskevat tiedot.

Datan haltijan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta 1 momentissa ja 2 momentissa tarkoitettu data on saatavissa vapaasti ja rajoituksetta käytettäväksi. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava MMTIS-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa määritellyjä muotoja käyttäen.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on luotava järjestelmä, jolla liityntäpisteille annetaan yksilöivät tunnisteet. Edellä 1 momentissa ja 2 momentissa tarkoitettujen datan haltijan on käytettävä näitä tunnisteita asettaessaan liityntäpisteitä koskevaa dataa saataville 3 momentissa tarkoitetuissa ohjelmointirajapinnoissa.

13 §

Liikenneturvallisuuteen liittyvät vähimmäisliikennetiedot

Maantieverkon tienpitäjän ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava hallinnassaan olevan SRTI-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen datan saatavuudesta koneluettavassa muodossa. Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa.

Maantieverkon tienpitäjän, tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta 1 momentissa tarkoitettu data on saatavissa vapaasti käytettäväksi. SRTI-asetuksessa tarkoitettujen palveluntarjoajan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta 1 momentissa tarkoitettu data on saatavissa SRTI-asetuksen 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla ehdoilla. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava SRTI-asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä muotoja käyttäen.

14 §

Tietojen toimittaminen kansalliseen yhteyspisteeseen

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

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on osana kansallista yhteyspistettä tarjottava palvelu, jonka avulla 10–13 §:ssä tarkoitettujen tietojen voidaan vaihtoehtoisesti toimittaa kansalliseen yhteyspisteeseen sekä annettava ohjausta ja neuvontaa tietojen toimittamiseksi.

15 §

Hakupalvelu

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on tarjota datan käyttäjille hakupalvelu, joka tekee hakuja kansalliseen yhteyspisteeseen toimitetusta metadatasta.

3 LUKU

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN PERUSTIETOPALVELU

16 §

Liikennejärjestelmän perustietopalvelun tiedot

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on tarjota liikennejärjestelmän perustietopalvelua. Perustietopalvelussa muodostetaan laajasti hyödynnettävää liikennejärjestelmään liittyvää tietoa yhdistämällä tieliikenteen infrastruktuurin ominaisuuksiin liittyvää dataa (tiedata), tieliikenteeseen liittyvää tosiaikaisia dataa ja historiadataa (liikennedata), multimodaalisten matkaketjujen tarjoamiseen tarvittavaa dataa (matkadata) ja tieliikenteen turvallisuuteen liittyvää dataa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tuottaa perustietopalvelua käsittelemällä kansallisen yhteispisteen kautta vapaasti käytettäväksi toimitettuja tietoja ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjonnan yhteydessä tuotettuja tietoja. Lisäksi Maanmittauslaitos toimittaa tietopalveluun hallussaan olevat, paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa (421/2009) tarkoitetut liikenneverkkoja koskevat tiedot ohjelmointirajapinnan kautta. Yksitystien tienpitäjä toimittaa tietopalveluun hoitamaansa yksityistä tietä koskevat tiedot siten kuin yksityistielain (560/2018) 50 §:ssä säädetään.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on pyrittävä huolehtimaan siitä, että liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tarjottavat tiedot ovat mahdollisimman laadukkaita ja yhteismitallisia. 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; ja
- 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 oikeus muita kuin tässä laissa säädettyjä palveluita tarjotessaan oikeus koostaa ja yhdistellä 16 §:ssä tarkoitettuja tietoja maksullisten lisäarvopalvelujen tarjoamiseksi.

18 §

Muut tietopalvelut

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

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on tuottaa ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettua liikenneturvallisuuteen liittyvää yleistä vähimmäistason liikennetietopalvelua.

19 §

Yhteistyön tekeminen

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

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on osallistua Euroopan unionin tukemien koordinoitiverkostojen yhteistyöhön, joiden avulla pyritään kehittämään komission hyväksymien määritysten operatiivista täytäntöönpanoa standardien, yhdenmukaistettujen profiilien, yhteisten määritelmien, yhteisen metadatan, yhteisten laatuvaatimusten ja kansallisten yhteyspisteiden arkkitehtuurien yhteentoimivuuden ja yhteensopivuuden avulla. Standardilla tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 (Nimi) 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä standardia. Arkkitehtuurilla tarkoitetaan mallikuvausta, jossa määritellään tietyn järjestelmän rakenne, käyttäytyminen ja sen yhdistyminen toimintaympäristöön.

20 §

Tietojen oikeellisuus

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

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

21 §

Rautatieasemien esteettömyystietojen toimittaminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy vastaa rautatieasemien esteettömyystietojen 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 ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat palveluntarjoajat, viranomaiset ja muut toiminnanharjoittajat direktiivissä ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa säädetyt vaatimukset.

Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä muiden maiden viranomaisten kanssa yhteistyötä, joka koskee vaatimustenmukaisuuden arvioinnin noudattamisen käytäntöjen ja valvonnan mekanismien kehittämistä.

23 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain noudattamista, jollei muuta säädetä. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo lisäksi ITS-direktiivin nojalla annettujen komission asetusten noudattamista Suomessa, jollei muuta säädetä.

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 tässä laissa viitatuissa Euroopan unionin asetuksissa.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

25 §

Valvontapäätös

Liikenne- ja viestintävirasto voi edellä 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 komission asetuksessa asetettua velvollisuutta toimittaa tietoja kansalliseen yhteyspisteeseen, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa.

26 §

Uhkasakko ja teettämisuhka

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

Uhkasakosta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990). Teettämällä suoritettujen toimenpiteiden 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 viivästyskuukaudelta.

5 LUKU

MUUT 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 lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (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 §

Datan käytettävyyden rajoittaminen tai kieltäminen poikkeuksellisissa tilanteissa

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on välittömästi tämän lain voimaan tultua laadittava arvio liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietoihin ja erityisesti 16 §:n 3 momentissa tarkoitettujen koostetun tiedon palveluihin mahdollisesti liittyvistä riskeistä kansalliselle turvallisuudelle. Arviota on päivitettävä vuosittain. 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.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voi, enintään yhden vuorokauden ajaksi, keskeyttää tai rajoittaa tietojen luovuttamisen liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tai keskeyttää tai rajoittaa 18 §:n 1 momentissa tarkoitetun liikenteen kokonaistilannekuvan yleistä saatavuutta, jos se havaitsee tietoihin kohdistuvia poikkeuksellisia hakuja tai muuta poikkeuksellista tietoliikennettä palveluun tai palvelusta, ja on syytä epäillä tietojen mahdollista väärinkäyttöä tai kansallisen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaarantumista. Säännös ei rajoita viranomaisen oikeutta saada tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on välittömästi annettava tieto Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettua toimenpiteestä, siihen johtaneista syistä, sekä asian selvittämiseksi tarvittavat tiedot salassapitosäännösten estämättä. Liikenne- ja viestintäviraston on otettava toimenpide tarkasteluunsa viipymättä. Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää toimenpiteen keskeyttämisestä tai sen pidentämisestä, jos sen tarve kestää kauemmin kuin yhden vuorokauden.

Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan tai pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka Rajavartiolaitoksen esityksestä tehdyllä päätöksellä rajoittaa tässä laissa tarkoitettun 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.

Edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitettu päätös kiellon tai rajoituksen asettamisesta voi olla voimassa vain välttämättömän ajan, kuitenkin enintään 14 vuorokautta. Kielto tai rajoitus voidaan tällöinkin asettaa enintään 14 vuorokauden ajaksi kerrallaan. Päätös on välittömästi kumottava, jos tässä pykälässä säädetyt edellytykset eivät enää täyty. Jos kieltoa tai rajoitusta on tarpeen jatkaa 14 vuorokauden jälkeen, päätöksen siitä tekee valtioneuvosto.

30 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1.1.2026.

Edellä 18 §:n 2 momentissa tarkoitettu liikenneturvallisuuteen liittyvä yleinen vähimmäistason liikennetietopalvelu on toteutettava ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettussa maantieteellisessä kattavuudessa ja aikataulussa.

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 1 päivänä tammikuuta 2026.

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 154, 154 a-b, 154 d, 160 ja 188 §, sellaisina kuin niistä ovat 154 § osittain laeissa 1256/2020 ja 198/2021, 154 a § laissa 1087/2023, 154 b ja 154 d § laissa xx/2025, 160 § osittain ja 188 § kokonaan laissa 984/2018, *muutetaan* 137 §:n 1 momentti, 146 §, 154 c §, 157 §:n 1 momentin 1 kohta, 158 § ja 179 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 137 §:n 1 momentti ja 158 § laissa 371/2019, 146 § laeissa 579/2018, 984/2018 ja 371/2019, 154 c § laissa xx/2025, 157 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 371/2019 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 seuranta (*liikenteen operatiivinen 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 vilkkauksesta, 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 kansalliselle yhteyspisteelle siten kuin laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista (/) säädetään.

146 §

Tiedon avaaminen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta kone-luettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat ajantasaiset tiedot:

- 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 viranomaisen kiellä niiden avoimista avoimena datana.

Ilmaliikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen 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.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on avattava avoimen rajapinnan kautta kone-
luettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi seuraavat staattiset tiedot:

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historiatiedot;
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot;
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot;
- 4) muut tilastotiedot.

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 liiketaloudellisiin perusteisiin. Avattavien tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että tiedot eivät ole yhdistettävissä luonnolliseen henkilöön eikä liikesalaisuutta vaaranneta.

Edellä 1 ja 3 momentissa tarkoitetut velvoitteet koskevat tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja vain siltä osin, kuin tiedot eivät ole saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetun kansallisen yhteispisteen kautta.

154 c §

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 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 tarkoitettua tehtävää. 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 palveluista annetun lain 12 §:ssä säädetty velvollisuutensa;

158 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 155–156 §: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 155–156 §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan ja yksityisyyden suojan vaarantumatta. Edellä 156 §:ssä tarkoitettujen pääsyyn oikeutettujen liikkumis- 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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä 1 päivänä tammikuuta 2026.

4.

Laki

tieliikennelain 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 tarkoitetun liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Väylävirastolle. Väylävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

5.

Laki

yksityistielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityistielain (560/2018) 50 §:n 1 ja 2 momentti, 83 §:n 2 momentti ja 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 yksityistiestä on 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot ovat saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa (xx/2025) tarkoitettun kansallisen yhteyspisteen kautta.

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 ovat saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

83 §

Valtionavustus

Edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan mukaisen avustuksen myöntämiselle on, että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä kansallisen yhteyspisteen kautta saatavina ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.

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 suorittavaksi. Edellytyksenä avustuksen myöntämiselle tienpitoon on, että tietä koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta ja että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä kansallisen yhteyspisteen kautta saatavina ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

6.

Laki

kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta

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

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

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 x.x.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-b, 154 d, 160 ja 188 §, sellaisina kuin niistä ovat 154 § osittain laeissa 1256/2020 ja 198/2021, 154 a § laissa 1087/2023, 154 b ja 154 d § laissa xx/2025, 160 § osittain ja 188 § kokonaan laissa 984/2018, muutetaan 137 §:n 1 momentti, 146 §, 154 c §, 157 §:n 1 momentin 1 kohta, 158 § ja 179 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 137 §:n 1 momentti ja 158 § laissa 371/2019, 146 § laeissa 579/2018, 984/2018 ja 371/2019, 154 c § laissa xx/2025, 157 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 371/2019 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 seurantaa (*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 tarkoitettulla tavalla avoimen rajapinnan kautta.*

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävänä on ylläpitää *tarjoamiensa palveluiden laajuudessa* liikenneväylien liikennetilanteen seurantaa (liikenteen operatiivinen 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. *Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava tässä momentissa tarkoitettujen tietojen toimittamisesta kansalliselle yhteyspisteelle siten kuin laissa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista (l) säädetään.*

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.

Ilmaliikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen 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.

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

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historia-tiedot;
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot;
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot;
- 4) muut tilastotiedot.

Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteut-

146 §

Tiedon avaaminen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluissa

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

- 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.

Ilmaliikennevirtojen säätelystä säädetään ilmaliikennevirtojen 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.

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

- 1) sujuvuus- ja matka-aikatietojen historia-tiedot;
- 2) liikenne- ja mittaustietojen historiatiedot;
- 3) olosuhdetietojen historiatiedot;
- 4) muut tilastotiedot.

Avoimen rajapinnan kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja pääsyn toteuttamiseksi mahdollisesti tarjottavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tamiseksi 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.

154 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään 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 tietoaineiston 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 kehittämistehdävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä 213 §:n mukaisesti. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaes-

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 tarkoitetut velvoitteet koskevat tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaa vain siltä osin, kuin tiedot eivät ole saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisten tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetun kansallisen yhteyspisteen kautta.

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

saan 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 toimitaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

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

154 a §

Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu

(kumotaan)

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 kehittämissuhteet Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

154 b §

Lataus- ja tankkausposteita koskevat tiedot

(kumotaan)

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausposteiden ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkausposteita 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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

154 c §

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.

154 d §

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 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:

154 c §

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 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 tarkoitettua tehtävää. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

(kumotaan)

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 käyttöoikeus-

Voimassa oleva laki

1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt 154 §:ssä säädetyt 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.
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 tarkoitettua pääsyyn oikeutetun liikku- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava oman palvelunsa tietoturvan ja tietosuojan tasosta niin, että puolesta-asiointi voi tapahtua näitä vaarantamatta.

160 §

Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöön-
otto

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 määräytyksiä 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

Ehdotus

sopimuksista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

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

158 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

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

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat palveluntarjoajat, viranomaiset ja muut toiminnanharjoittajat direktiivissä ja sen nojalla säädetty vaatimukset.

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

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 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.

188 §

ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen

Ehdotus

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 tarkoitettua kansallista yhteyspisteestä. Tiedot on toimitettava maksutta.

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

4.

Laki

tieliikennelain 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 Liikennevirastolle. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

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

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-
kuuta 2026.

5.

Laki

yksityistielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityistielain (560/2018) 50 §:n 1 ja 2 momentti, 83 §:n 2 momentti ja 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 yksityistiestä on 56 §:n 3 momentin 9 kohdassa tarkoitettuja painorajoituksia ja 29 §:n 1 momentissa tarkoitettua tien käytön kieltämistä tai rajoittamista koskevat ajantasaiset tiedot ovat saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa (xx/2025) tarkoitettun kansallisen yhteyspisteen kautta.

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 ovat 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 tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä kansallisen yhteyspisteen kautta saatavina ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä *tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä* ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.

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 tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä *kansallisen yhteyspisteen kautta saatavina* ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026.

6.

Laki

kyberturvallisuuslain liitteen I muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki	Ehdotus
Liite I	Liite I
Toimijat, jotka harjoittavat seuraavaa toimintaa tai ovat seuraavaa toimijatyyppejä: -----	Toimijat, jotka harjoittavat seuraavaa toimintaa tai ovat seuraavaa toimijatyyppejä: -----
4. Tieliikenne	4. Tieliikenne
----- b) <i>Liikenteen palveluista annetun lain 160 §:ssä tarkoitettujen älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjät</i> -----	----- b) <i>Liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetun lain 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettujen ITS-järjestelmien ylläpitäjät</i> -----

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-
kuuta 2026.

Helsingissä x.x.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Liite 2: Soveltaminen ja vertailu EU-säännösten velvoitteisiin

TOSIAIKAISET LIIKENNETIEDOT				
Datatyypit	Velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta ehdotetun lain mukaan		Vertailu ITS-direktiivistä ja/tai RTTI-asetuksesta suoraan tulevaan velvoitteeseen	
	Valtion tieverkko	Kuntien katuverkko	Valtion tieverkko	Kuntien katuverkko
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt ja RTTI-asetuksen välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevat tiedot:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - tunneleiden käyttörajoitukset - siltojen käyttörajoitukset - nopeusrajoitukset - ohituskielto raskaille tavarankuljetusajoneuvoille - paino-/pituus-/leveys-/korkeusrajoitukset 	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Väylävirasto - ELY-keskukset - tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja 	<p>1.1.2026 seuraavien kuntien koko katuverkko:</p> <ul style="list-style-type: none"> - liikenteellisesti merkittävät kunnat Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen 	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - velvollisuus asettaa digitaalinen data käytettäväksi koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet) 1.1.2025: - Väylävirasto - ELY-keskukset - (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole) <p><u>ITS-direktiivi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - velvollisuus digitoida uusi syntynyt data koskee kattavaa EU-laa-juista verkkoa, muita moottoreita ja pääteitä osuuksilla, joilla päivittäinen liikenne yli 8500 ajoneuvoa 1.1.2027 - jo olemassa oleva vanha data 1.1.2029 	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - velvollisuus asettaa digitaalinen data käytettäväksi kuntien koko katuverkko 1.1.2025: - kaikki Suomen kunnat - (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole) <p><u>ITS-direktiivi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - velvollisuus digitoida uusi syntynyt data kaupunkikeskiosassa olevien kaupunkien kaikille kaduille 1.1.2027 - jo olemassa oleva vanha data 1.1.2029 - kansallinen liikumavara rajoittaa katuihin, joilla liikkuu yli 7000 ajoneuvoa/vrk
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt ja RTTI-asetuksen välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevat tiedot:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - yksisuuntaiset kadut 	-	<p>1.1.2026 seuraavien kuntien koko katuverkko:</p> <ul style="list-style-type: none"> - liikenteellisesti merkittävät kunnat Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen 	-	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - velvollisuus asettaa digitaalinen data käytettäväksi kuntien koko katuverkko 1.1.2025: - kaikki Suomen kunnat

				<p>- (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole)</p> <p><u>ITS-direktiivi:</u> - velvollisuus digitoida uusi syntynyt data kaupunkiosuimukohlien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille kaduille 1.1.2026 - jo olemassa oleva vanha data 1.1.2028 - Huom! ei kansallista liikkumavaraa</p>
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt ja RTTI-asetuksen välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevat tiedot:</u> - tavarankuljetusmääräykset</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- Väylävirasto - ELY-keskukset - tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja</p>	<p>1.1.2026 seuraavien kuntien koko katuverkko: - liikenteellisesti merkittävät kunnat Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen</p>	-	<p><u>RTTI-asetus:</u> - velvollisuus asettaa digitaalinen data käytettäväksi kuntien koko katuverkko 1.1.2025: - kaikki Suomen kunnat - (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole)</p> <p><u>ITS-direktiivi:</u> - velvollisuus digitoida uusi syntynyt data kaupunkiosuimukohlien keskiosassa olevien kaupunkien kaikille kaduille 1.1.2027 - jo olemassa olevan vanhan datan osalta viittaa pvm tullaan asettaamaan delegoidulla säädöksellä</p>

				- Huom! ei kansallista liikkumavaraa
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt ja RTTI-asetuksen välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevat tiedot:</u></p> <p>- pysyvät käyttörajoitukset</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- Väylävirasto -ELY-keskukset - tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja</p>	<p>1.1.2026 seuraavien kuntien koko katuverkko: - liikenteellisesti merkittävät kunnat Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen</p>	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <p>- velvollisuus asettaa digitaalinen data käytettäväksi koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet)</p> <p>1.1.2025: -Väylävirasto - ELY-keskukset - (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole)</p> <p><u>ITS-direktiivi:</u></p> <p>- velvollisuus digitoida uusi syntynyt data koskee kattavaa EU-laa-juista verkkoa, muita moottoreita ja pääteitä osuuksilla, joilla päivittäinen liikenne yli 8500 ajoneuvoa</p> <p>1.1.2027 - jo olemassa olevan vanhan datan osalta viittaa pvm tullaan asettamaan de- goidulla säädök- sellä</p>	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <p>- velvollisuus asettaa digitaalinen data käytettäväksi kuntien koko katuverkko</p> <p>1.1.2025: - kaikki Suomen kunnat - (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole)</p> <p><u>ITS-direktiivi:</u></p> <p>- velvollisuus digitoida uusi syntynyt data kaupunkiosuudessa olevien kaupunkien kaikille kaduille</p> <p>1.1.2027 - jo olemassa olevan vanhan datan osalta viittaa pvm tullaan asettamaan de- goidulla säädök- sellä - kansallinen liikkumavara rajoittaa katuihin, joilla liikkuu yli 7000 ajoneuvoa/vrk</p>
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset staattiset ja dynaamiset liikennesäännöt ja RTTI-asetuksen välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevat tiedot:</u></p> <p>- vaihtuvasuuntaisten kaistojen ajosuunta</p>	- Ei käytössä Suomessa, ainakaan toistaiseksi			

<p>- rajoitus-, kielto- tai velvoitealueiden rajat, säännellyillä liikennevyöhykkeillä liikennöintiä koskevat ehdot sekä kyseisille vyöhykkeille pääsyn vallitseva tilanne</p> <p>- liikennevirtasuunnitelmat</p>				
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset ja RTTI-asetuksen välttämättömät verkon tilaa koskevat tiedot:</u></p> <p>- tien sulkeminen</p> <p>- kaistan sulkeminen</p> <p>- tietyöt</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- Väylävirasto</p> <p>-ELY-keskukset</p> <p>- tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja</p>	<p>1.1.2026 seuraavien kuntien koko katuverkko:</p> <p>- liikenteellisesti merkittävät kunnat Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen</p>	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <p>- velvollisuus asettaa digitaalinen data saataville koko Suomen tieverkolta (ei yksityistiet) 1.1.2025:</p> <p>-Väylävirasto</p> <p>- ELY-keskukset</p> <p>- ajoneuvon tuotettaman datan haltijat</p> <p>- palveluntarjoajat</p> <p><u>ITS-direktiivi:</u></p> <p>- velvollisuus digitoida uusi syntävä data koskee EU-laajuisia maanteiden ydinverkkoa 1.1.2026 ja EU-laajuisia maanteiden kattavaa verkkoa 1.1.2027</p> <p>- ei koske vanhaa dataa</p>	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <p>- velvollisuus asettaa digitaalinen data saataville kuntien koko katuverkolta 1.1.2025:</p> <p>- kaikki Suomen kunnat</p> <p>- ajoneuvon tuottaman datan haltijat</p> <p>- palveluntarjoajat</p>
<p><u>ITS-direktiivin mukaiset ja RTTI-asetuksen välttämättömät verkon tilaa koskevat tiedot:</u></p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- Väylävirasto</p> <p>-ELY-keskukset</p>	<p>1.1.2026 seuraavien kuntien koko katuverkko:</p> <p>- liikenteellisesti merkittävät kunnat Helsinki, Turku, Tampere,</p>	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <p>- velvollisuus asettaa digitaalinen data saataville koko Suomen tieverkolta (ei yksityistiet) 1.1.2025:</p>	<p><u>RTTI-asetus:</u></p> <p>- velvollisuus asettaa digitaalinen data saataville kuntien koko katuverkolta 1.1.2025:</p>

- Tilapäiset liikenteenhallintatoimenpiteet	- tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja	Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	-Väylävirasto - ELY-keskukset - ajoneuvon tuottaman datan haltijat - palveluntarjoajat <u>ITS-direktiivi:</u> - velvollisuus digitoida uusi syntyvä data koskee EU-laajuisia maanteiden ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa 1.1.2029 - ei koske vanhaa dataa	- kaikki Suomen kunnat - ajoneuvon tuottaman datan haltijat - palveluntarjoajat
<u>ITS-direktiivin mukaiset kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettuja pysäköintipaikkoja koskevat tiedot:</u> - pysäköintialueita koskeva staattinen data - tiedot pysäköintialueen turvallisuudesta ja varustustasosta - dynaaminen data käytettävissä olevista pysäköintipaikoista, mukaan lukien se, onko pysäköintialue täynnä tai suljettu sekä käytettävissä olevien vapaiden paikkojen määrä	- Suomessa ei ole käytössä		- Direktiivi ei koske kuntia	
<u>RTTI-asetuksen mukaiset infrastruktuuria koskevat tiedot:</u>	1.1.2026 koko Suomen tietoverkko (ei yksityistiet):	1.1.2026 kuntien koko katuverkko:	1.1.2025 * kattava Euroopan laajuinen tietoverkko,	1.1.2028 kuntien koko katuverkko: - kaikki Suomen kunnat

<p>a) tieverkkoysteiden ja niiden fyysiset ominaisuudet:</p> <p>i) geometria;</p> <p>ii) teiden leveys;</p> <p>iii) kaistojen lukumäärä;</p> <p>iv) pituuskaiteisuus;</p> <p>v) liittymät;</p> <p>b) tien luokitus;</p> <p>c) tietulliasemien sijainti;</p> <p>d) palvelu- ja lepoalueiden sijainti;</p> <p>e) sähköajoneuvojen latauspaikkojen sijainti ja niiden käyttöedellytykset;</p> <p>f) paineistettua maakaasua, nesteytettyä maakaasua ja nestekaasua myyvien huoltoasemien sijainti;</p> <p>g) kaikkien muiden polttoainetyyppien tankkauspaikkojen ja asemien sijainti;</p> <p>h) lastaus- ja purkausalueiden sijainti.</p>	<p>- Väylävirasto</p> <p>-ELY-keskukset</p> <p>- tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja</p>	<p>- liikenteellisesti merkittävät kunnat: Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen</p>	<p>* moottoritiet, jotka eivät sisälly Euroopan laajuiseen tieverkkoon (Suomessa ei ole),</p> <p>* päätiet:</p> <p>1.1.2028 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- lataus- ja tankkausalan sidosryhmät, mutta tiedot e ja f tulevat käytännössä toimitettavaksi AFIR-asetuksen aikataulussa vuonna 2025 -tietullialan toimijoita ei Suomessa ole</p>	<p>- lataus- ja tankkausalan sidosryhmät, mutta tiedot e ja f tulevat käytännössä toimitettavaksi AFIR-asetuksen aikataulussa vuonna 2025 -tietullialan toimijoita ei Suomessa ole</p>
<p><u>RTTI-asetuksen mukaiset muut kuin välttämättömät sääntöjä ja rajoituksia koskevat tiedot:</u></p> <p>a) liikennesääntöjä ja vaaroja osoittavien liikennemerkkien sijainti ja yksilöiminen</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- Väylävirasto</p> <p>-ELY-keskukset</p> <p>- tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja</p>	<p>1.1.2026 kuntien koko katuverkko:</p> <p>- liikenteellisesti merkittävät kunnat: Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen</p>	<p>1.1.2025</p> <p>* kattava Euroopan laajuinen tieverkko,</p> <p>* moottoritiet, jotka eivät sisälly Euroopan laajuiseen tieverkkoon (Suomessa ei ole),</p> <p>* päätiet:</p>	<p>1.1.2028 kuntien koko katuverkko:</p> <p>- kaikki Suomen kunnat -tietullialan toimijat (Suomessa ei ole)</p>

<p>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 alais-ten 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.</p>			<p>1.1.2028 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet): - (tietullialan toimijoita ei Suomessa ole)</p>	
<p><u>RTTI-asetuksen mukaiset muut kuin välttämättömät verkon tilaa koskevat tiedot:</u> a) sillan sulkeminen; b) liikenneonnettomuudet ja -häiriöt; c) huonokuntoinen tie;</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet): - Väylävirasto -ELY-keskukset - tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja</p>	<p>1.1.2026 kuntien koko katuverkko: - liikenteellisesti merkittävät kunnat: Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Espoo, Vantaa ja Kauniainen</p>	<p>1.1.2025 * kattava Euroopan laajuinen tieverkko, * moottoritiet, jotka eivät sisälly Euroopan laajuiseen tieverkkoon (Suomessa ei ole), * päätiet:</p>	<p>1.1.2028 kuntien koko katuverkko: - kaikki Suomen kunnat - ajoneuvon tuottaman datan haltijat - palveluntarjoajat</p>

d) tien pintaan ja näkyvyyteen vaikuttavat sääolosuhteet.			1.1.2028 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet): - ajoneuvon tuottaman datan haltijat - palveluntarjoajat	
<u>RTTI-asetuksen mukaiset verkoston aikaisista käytössä koskevat tiedot:</u> a) liikenteen määrä; b) liikenteen nopeus; c) jonojen sijainti ja pituus; d) matka-ajat; e) odotusaika rajanylityspaikoilla; f) lastaus- ja purkauspaikkojen saatavuus; g) sähköajoneuvojen latauspaikkojen ja -asemien saatavuus; h) vaihtoehtoisten polttoainetyyppien tankkauspaikkojen ja -asemien saatavuus; i) kertalatauksen/-tankkauksen hinta.	-	-	1.1.2025 * kattava Euroopan laajuinen tieverkko, * moottoritiet, jotka eivät sisälly Euroopan laajuiseen tieverkkoon (Suomessa ei ole), * päätiät: 1.1.2028 koko Suomen tieverkko (ei yksityistiet): - Väylävirasto - ELY-keskukset - tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat - ajoneuvon tuottaman datan haltijat - palveluntarjoajat	1.1.2028 kuntien koko katuverkko: - kaikki Suomen kunnat - ajoneuvon tuottaman datan haltijat - palveluntarjoajat

MULTIMODAALIT MATKATIEDOT		
Tietolajit	Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ehdotetun lain mukaan	Vertailu ITS-direktiivistä ja/tai MMTIS-asetuksesta suoraan tulevaan velvoitteeseen
<u>ITS-direktiivissä tarkoitettu staattinen multimodaalinen liikennedatan matkatietopalveluja varten, joka sisältyy myös MMTIS-asetuksen staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan matka- ja liikennedatan tyyppien palvelutasoon 1:</u> Yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti kaikissa suunnitelluissa liikennemuodoissa, mukaan lukien tiedot liityntäpisteiden sekä vaihtopaikkojen kulkuväylien esteettömyydestä (kuten tiedot hisseistä ja liukuportaista)	1.1.2026 koko Suomen tie- ja katuverkko (ei yksityistiet): - datan haltijat, joita ovat ainakin: * Väylävirasto ja kunnat etenkin liityntäparkkien osalta * joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset * asemanhaltijat ja muut liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijat * liikkumispalveluiden tarjoajat * liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajat	<u>MMTIS-asetus:</u> - velvollisuus asettaa digitaalista dataa käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta kohdistuu datan haltijoihin - velvoite on tullut sovellettavaksi asteittain 1.12.2019 alkaen - velvoite kattaa EU:n koko liikenneverkon staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan matka- ja liikennedatan osalta kaikilla palvelutasoilla (1-4) viimeistään 1.12.2025 <u>ITS-direktiivi:</u> - kaupunkisolmukohtien osalta velvollisuus digitoida taustalle luotu uusi data 1.1.2027 ja vanhaan olemassa ollut data myöhemmin delegoiduilla säädöksillä säädettävä aikana - koko EU:n liikenneverkon osalta velvollisuus digitoida uusi data 1.1.2029 ja vanhaan olemassa ollut data myöhemmin delegoiduilla säädöksillä säädettävä aikana
<u>MMTIS-asetuksen staattinen, aiempi ja havaintoihin perustuva matka- ja liikennedatan palvelutaso 1</u> 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	1.1.2026 koko Suomen tie- ja katuverkko (ei yksityistiet): - datan haltijat, joita ovat ainakin: * Väylävirasto ja kunnat etenkin liityntäparkkien osalta * joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset * asemanhaltijat ja muut liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijat * liikkumispalveluiden tarjoajat * liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajat	- velvollisuus asettaa digitaalista dataa käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta kohdistuu datan haltijoihin - velvoite on tullut sovellettavaksi asteittain 1.12.2019 alkaen - velvoite kattaa EU:n koko liikenneverkon staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan matka- ja liikennedatan osalta kaikilla palvelutasoilla (1-4)

<p>b) Reittisuunnitelmat: operatiivinen kalenteri, jossa viikonpäivät liitetään päivämääriin</p> <p>c) Sijaintihaku (liityntäpisteet) – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:</p> <p>i) Yksilöidyt liityntäpisteet</p> <p>ii) Liityntäpisteiden geometria/kartoitus</p> <p>d) Reittisuunnitelman muodostaminen – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:</p> <p>i) Vaihtoyhteydet</p> <p>ii) Oletusvaihtoajat vaihtopalkassa</p> <p>iii) Verkkotopologia ja reitit/linjat (topologia)</p> <p>iv) Liikenteenharjoittajat</p> <p>v) Aikataulut</p> <p>vi) Suunnitellut vaihdot taattujen säännöllisten palvelujen välillä</p> <p>vii) Toiminta-ajat</p> <p>viii) Liityntäpisteiden varustetaso (ML. laituritiedot, asiakaspalvelu-/neuvontapisteet, lipunmyyntipisteet, hissit/portaat, sisään- ja uloskäyntien sijainti)</p> <p>ix) Ajoneuvot, mukaan lukien esteettömyys (esim. matalalattia; pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa liikkuville suunniteltu) ja ajoneuvossa olevat palvelut (esim. WC-tilat)</p> <p>x) Liityntäpisteiden esteettömyys ja kulkureitit vaihdon yhteydessä (kuten hissit, liukuporaat)</p> <p>xi) Avustuspalvelut (kuten onko apua saatavilla paikan päällä)</p> <p>e) Reittisuunnitelman muodostaminen:</p> <p>i) Tieverkko (ml. erilliset bussi-/taksikaistat)</p> <p>ii) Pyörätieverkko (pyörätiet, erilliset pyöräkaistat, busseille</p>		
---	--	--

<p>ja polkupyörille tarkoitetut jaettut kaistat, jaettu pyörätie/katu, jaettu pyörätie/jalkakäytävä)</p> <p>iii) Jalankulkuverkko ja esteettömyyttä tukevat välineet</p> <p>Palvelutaso 2</p> <p>a) Sijaintihaku – kysyntäohjauksinen liikenne ja henkilökohtainen liikenne:</p> <p>i) Pysäköintipaikkojen sijainti (kadunvarsi- ja muu pysäköinti), ml. esteettömät pysäköintipaikat vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille</p> <p>ii) Liityntäpysäköinti julkisen liikenteen käyttämiseksi</p> <p>iii) Liityntäpysäköinti yhteiskyytien käyttämiseksi</p> <p>iv) Kaupunkipyöräasemat</p> <p>v) Yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikat</p> <p>vi) Turvalliset polkupyöräparkit (kuten lukitut polkupyörätallit)</p> <p>vii) Potkulautojen pysäköinti-alueet</p> <p>b) Tiedotuspalvelu:</p> <p>i) Mistä ja miten voidaan ostaa lippuja säännölliseen liikenteeseen ja kysyntäohjauksiseen liikenteeseen, mukaan lukien vähittäismyyntikanavat, toimitustavat, maksutavat</p> <p>ii) Missä ja miten pysäköinti maksetaan, mukaan lukien vähittäismyyntikanavat, toimitustavat, maksutavat</p> <p>c) Lisätiedot – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:</p> <p>i) Yleiset perusmaksut:</p> <p>— Tariffialuetiedot (maksuvyöhykkeet/pysäkit ja hintaportaat)</p> <p>— Perustariffirakenne (pisteestä pisteeseen, mukaan lukien päivä- ja viikotariffit, vyöhyketariffit, tasatariffit)</p>		
---	--	--

<p>ii) Ajoneuvojen varustetaso, mukaan lukien matkustusluokat, wifi-yhteys, polkupyörien kuljetusmahdollisuus ja -ehdot</p> <p>Palvelutaso 3</p> <p>a) Yleisiä perusmaksuja ja erikoismaksuja koskeva yksityiskohtainen haku – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne:</p> <p>i) Matkustajaluokat (käyttäjaluokat, kuten aikuinen, lapsi, eläkeläinen, opiskelija, varusmies, veteraani, vammainen tai liikuntarajoitteinen, ja niiden edellytykset sekä matkustusluokat)</p> <p>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)</p> <p>iii) Erikoismaksutuotteet: tarjoukset, joihin liittyy erityisiä lisäehtoja, kuten tarjoushinnat, ryhmähinnat, kausiliput, yhdistetyt tuotteet, joissa on yhdistetty erilaisia tuotteita ja lisä tuotteita, kuten pysäköinti ja matkustus, vähimmäisaika perillä</p> <p>iv) Kaupalliset perusehdot, kuten palautus/korvaaminen/vaihtaminen/siirtäminen</p> <p>v) Varausta koskevat perusehdot, kuten myyntiaika, voimassaoloaika, reittirajoitukset, peräkkäiset vyöhykemaksut, vähimmäisaika perillä</p>		
---	--	--

<p>b) Tiedotuspalvelu – kysyntä-ohjauksinen liikenne: Miten kysyntäohjauksiset liikennepalvelut varataan, mukaan lukien vähittäismyymäläkanavat, toimitustavat, maksutavat</p> <p>c) Reittisuunnitelmat:</p> <p>i) Pyöräilyverkon yksityiskohdalliset tiedot (pinnan laatu, pyöräily rinnakkain, muun liikenteen kanssa jaettu tila, pyöräily tiellä/maastossa, maisemareitit, jalankulkualueet, kääntymis- tai kulkurajoitukset (esimerkiksi liikennevirtaa vastaan))</p> <p>ii) Parametrit, joita tarvitaan ympäristötekijöiden laske- miseksi, kuten kasvihuonekaasupäästöt ajoneuvotyyppiä tai matkustajakilometriä tai käveltyä kilometriä kohti</p> <p>iii) Parametrit, joita tarvitaan perinteisten ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kulutuksen laske- miseksi</p> <p>d) Reittisuunnitelman muodostaminen: arvioidut matka-ajat viikonpäivittäin ja aikavälittäin kullekin liikennemuodolle / liikennemuotojen yhdistelmälle</p> <p>Palvelutaso 4</p> <p>a) Myöhästymisiä koskeva aiempi matka- ja liikennedata – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne</p> <p>b) Myöhästymisiä ja ohitusai-koja koskeva havaintoihin perustuva data – säännöllinen liikenne:</p> <p>i) Myöhästymisen pituus ja, jos mahdollista, syy rautateiden henkilöliikenteessä, kun kyseessä on vähintään 60 minuutin myöhästymisen (asetuksen (EU) 2021/782 19 artiklan mukaisesti)</p>		
---	--	--

<p>ii) Lähdon 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)</p> <p>iii) Lähdon 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)</p> <p>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)</p> <p>c) Peruutuksia koskeva havaintoihin perustuva data – säännöllinen liikenne:</p> <p>i) Peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy rautateiden henkilöliikenteessä</p> <p>ii) Peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy merien ja sisävesien matkustajaliikenteessä</p> <p>iii) Peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy säännöllisessä linja-autoliikenteessä, kun aikataulun mukainen matka on 250 km tai enemmän</p> <p>iv) Lentojen peruutukset ja, jos mahdollista, niiden syy</p> <p>d) Pysäköintimaksuja koskevat tiedot</p>		
<p><u>MMTIS-asetuksen dynaaminen matka- ja liikennedata:</u> Palvelutaso 1 Ohitusajat, matkasuunnitelmat ja lisätiedot: i) Häiriöt, kuten suljetut reitit osat ja/tai kiertotiet, ja niiden syy, jos mahdollista</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tie- ja katuverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- datan haltijat, joita ovat aina-kin: * Väylävirasto ja kunnat etenkin liityntäparkkien osalta</p>	<p>- velvollisuus asettaa digitaalista dataa käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta kohdistuu datan haltijoihin</p> <p>- velvollisuus tulee sovellettavaksi kattavalla Euroopan laajuisella liikenneverkolla viivmeistään 1.12.2025</p>

<p>ii) Reaaliaikaiset tilannetiedot, kuten palvelujen arvioidut lähtö- ja saapumisajat, myöhästyminen, peruutukset, taattujen yhteyksien seuranta</p> <p>iii) Liityntäpisteen ominaisuuksien tilanne (mukaan lukien dynaamiset laituritiedot, toiminnassa olevat hissit/liukuportaat, suljetut sisään- ja uloskäynnit) – säännöllinen liikenne</p>	<p>* joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset</p> <p>* asemanhaltijat ja muut liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijat</p> <p>* liikkumispalveluiden tarjoajat</p> <p>* liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajat</p>	<p>- koko EU:n liikenneverkolla viimeistään 1.12.2028</p>
<p><u>MMTIS-asetuksen dynaaminen matka- ja liikennedata:</u></p> <p>Palvelutaso 2</p> <p>a) Pysäköintimaksuista tiedottaminen – kysyntäohjauksinen liikenne ja henkilökohtainen liikenne</p> <p>b) Saatavuuden tarkistaminen ja sijainti – kysyntäohjauksinen liikenne ja tapauksen mukaan henkilökohtainen liikenne</p> <p>i) Yhteiskäyttöautojen saatavuus ja sijainti, kaupunkipyörien saatavuus ja sijainti, yhteiskäytössä olevien potkulautojen saatavuus ja sijainti sekä muiden yhteiskäyttöajoneuvojen saatavuus ja sijainti</p> <p>ii) Pysäköintipaikkojen saatavuus (kadunvars- ja muu pysäköinti)</p>	<p>1.1.2026 koko Suomen tie- ja katuverkko (ei yksityistiet):</p> <p>- datan haltijat, joita ovat ainakin:</p> <p>* Väylävirasto ja kunnat etenkin liityntäparkkien osalta</p> <p>* joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset</p> <p>* asemanhaltijat ja muut liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijat</p> <p>* liikkumispalveluiden tarjoajat</p> <p>* liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajat</p>	<p>- velvollisuus asettaa digitaalista dataa käytettäväksi kansallisen yhteyspisteen kautta kohdistuu datan haltijoihin</p> <p>- velvollisuus tulee sovellettavaksi kattavalla Euroopan laajuisella liikenneverkolla viimeistään 1.12.2026</p> <p>- koko EU:n liikenneverkolla viimeistään 1.12.2028</p>
<p><u>MMTIS-asetuksen dynaaminen matka- ja liikennedata:</u></p> <p>Palvelutaso 3</p> <p>Ajoneuvon varausaste – säännöllinen liikenne ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksinen liikenne</p>	<p>Ei oteta käyttöön Suomessa (kansallinen liikkumavara)</p>	

LIIKENNETURVALLISUUTEEN LIITTYVÄT VÄHITTÄISLIIKENNETIE-DOT				
Datatyypit	Velvollisuus huolehtia tietojen saata- vuudesta ehdotetun lain mukaan		Digitaalisen datan asettaminen saata- ville ITS-direktiivin ja/tai SRTI-ase- tuksen mukaan	
	Valtion tieverkko	Kuntien katu- verkko	Valtion tieverkko	Kuntien katu- verkko
Dynaamiset tie- dot: - tilapäisesti liu- kas tie - eläimiä, ihmi- siä, esteitä tai ro- jua tiellä - suojaamaton onnettomuus- paikka - lyhytaikaiset tiettyöt - väärään suun- taan ajava kuljet- taja - hallitsematon tiesulku	31.12.2026 Eu- roopan laajuinen maanteiden ydin- verkko ja kattava verkko: - Väylävirasto - tieliikenteen oh- jaus- ja hallinta- palvelun tarjoaja	- Ei koske kuntia	<u>SRTI-asetus:</u> - julkisten ja yksi- tyisten tienpitäjien ja palveluntarjo- ajien on luotava ja käytettävä mene- telmiä, joilla ta- pahtumat havai- taan ja asetettava data saataville - jäsenvaltion ni- meämällä EU-laa- juisen tieverkon osuuksilla (E 18) <u>ITS-direktiivi:</u> - velvollisuus di- gitoida uusi syn- tyvä data koskee EU-lajuisista maanteiden ydin- verkkoa ja katta- vaa verkkoa ja muita kyseiseen verkkoon kuulu- mattomia mootto- riteitä 31.12.2026 - ei koske vanhaa dataa	- Ei koske kuntia
- heikentynyt nä- kyvyys - poikkeukselli- set sääolosuhteet	31.12.2026 Eu- roopan laajuinen maanteiden ydin- verkko ja kattava verkko: - Väylävirasto - tieliikenteen oh- jaus- ja hallinta- palvelun tarjoaja	- i koske kuntia	<u>SRTI-asetus:</u> - julkisten ja yksi- tyisten tienpitäjien ja palveluntarjo- ajien on luotava ja käytettävä mene- telmiä, joilla ta- pahtumat havai- taan ja asetettava data saataville	- Ei koske kuntia

			<p>- jäsenvaltion nimeämällä EU-laajuisen tieverkon osuuksilla (E 18)</p> <p><u>ITS-direktiivi:</u> - velvollisuus digitoida uusi syntyvä data koskee EU-laajuisia maanteiden ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa ja muita kyseiseen verkkoon kuulumattomia moottoriteitä 31.12.2026 - ei koske vanhaa dataa</p>	
--	--	--	--	--

Liite 2: Vaihtoehtoisen ratkaisumallin (ks. kohta 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset) keskeiset säännökset

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan
muutetaan
lisätään seuraavasti:

154 §

Multimodaalit matkatiedot

MMTIS-asetuksessa tarkoitetun datan haltijan on huolehdittava sanotun asetuksen liitteessä tarkoitettujen hallinnassaan olevan staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan sekä dynaamisen matka- ja liikennedatan saatavuudesta koneluettavassa muodossa, lukuun ottamatta asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua tietoa ajoneuvon varausasteesta. Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa. 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.

Datan haltijan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta 1 momentissa tarkoitettu data on saatavissa vapaasti ja rajoituksetta käytettäväksi. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava MMTIS-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa määritellyjä muotoja käyttäen.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, jonka kautta tässä pykälässä tarkoitetut datat voidaan asettaa saataville. Edellä 1 momentissa tarkoitettujen toimijoiden on toimitettava 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.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa siitä, että yksilöityjen liityntäpisteiden sijainti- ja esteettömyystiedot ovat saatavissa kaikissa liikennemuodoissa. Virasto vastaa myös rautatieasemien esteettömyystietojen toimittamisesta Euroopan rautatieviraston esteettömyystietokantaan.

154 a §

Tosiaikaiset liikennetiedot

Tieviranomaisen, tienpitäjänä olevan liikenteellisesti merkittävän kunnan ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että RTTI-asetuksessa tarkoitettu niiden hallinnassa oleva infrastruktuuria koskeva data, sääntöjä ja rajoituksia koskeva data ja verkon tilaa koskeva data ovat saatavilla koneluettavassa muodossa. Velvollisuus huolehtia datan saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa.

RTTI-asetuksessa tarkoitettujen ajoneuvon tuottaman datan haltijoiden ja palveluntarjoajien on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta niiden keräämä asetuksessa tarkoitettu verkon tilaa ja verkon tosiaikaista käyttöä koskeva data ovat käytettävissä RTTI-asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla ehdoilla. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava RTTI-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa, 5 artiklan 1 kohdassa, 6 artiklan 1 kohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen standardien mukaisesti.

Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, jonka kautta tässä pykälässä tarkoitettut datat voidaan asettaa saataville. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen toimijoiden on toimitettava ohjelmointirajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä muu metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Ohjelmointirajapinnan verkko-osoitteessa tai -osoiteissa sekä metadatasissa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista ja päivityksistä on toimitettava viipymättä tieto kansalliselle yhteyspisteelle.

Väylävirasto voi tarjota 1 momentissa tarkoitettusta ja 3 momentissa mainitun kansallisen yhteyspisteen kautta saataville asetetusta datasta muodostettuja koostetun tiedon palveluita.

154 b §

Lataus- ja tankkausposteita koskevat tiedot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausposteiden ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkausposteita 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 jakeluinfrasetus, 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti.

Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, jonka kautta tässä pykälässä tarkoitettut datat voidaan asettaa saataville. Edellä 1 momentissa tarkoitettujen toimijoiden on toimitettava ohjelmointirajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä muu metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Ohjelmointirajapinnan verkko-osoitteessa tai -osoiteissa sekä metadatasissa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista ja päivityksistä on toimitettava viipymättä tieto kansalliselle yhteyspisteelle.

154 c §

Liikenneturvallisuuteen liittyvät vähimmäisliikennetiedot

Maantieverkon tienpitäjän ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on huolehdittava hallinnassaan olevan SRTI-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen tietojen saatavuudesta koneluettavassa muodossa. Velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta ei ole riippuvainen siitä, ovatko taustalla olevat tiedot jo olemassa. Maantieverkon tienpitäjän, tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta 1 momentissa tarkoitettu data on saatavissa vapaasti käytettäväksi.

SRTI-asetuksessa tarkoitettujen palveluntarjoajien on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, jonka kautta 1 momentissa tarkoitettu data on saatavissa SRTI-asetuksen 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla ehdoilla. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava SRTI-asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä muotoja käyttäen.

Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, jonka kautta tässä pykälässä tarkoitettut datat voidaan asettaa saataville. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen toimijoiden on toimitettava ohjelmointirajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä muu metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Ohjelmointirajapinnan

verkko-osoitteessa tai –osoiteissa sekä metadatas- sa mahdollisesti tapahtuvista muutoksista ja päivityksistä on toimitettava viipymättä tieto kansalliselle yhteyspisteelle.

Väylävirasto vastaa ITS-direktiivin liitteessä IV tarkoitettun liikenneturvallisuuteen liittyvän yleisen vähimmäistason liikennetietopalvelun tarjoamisesta.

154 d §

Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa sähköisistä kuljetustiedoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 edellyttämästä kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä.

154 e §

Tietopalveluiden hankkiminen

Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto voivat hankkia 154, 154 a, 154 b, 154 c ja 154 d §:ssä tarkoitettut tietopalvelut ja niihin liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämisteh- tävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston tai niiden puolesta palveluita tuottavan Liiken- teenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on osana 154, 154 a, 154 b ja 154 c §:ssä tarkoitettua tietopal- velua tarjottava palvelu, jonka avulla tarkoitettut tiedot voidaan ohjelmointirajapinnan asemesta vaihtoehtoisesti toimittaa kansalliseen yhteyspisteeseen sekä annettava ohjausta ja neuvontaa tietojen toimittamiseksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston tai niiden puolesta palveluita tuottavan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on tarjota datan käyttäjille hakupalvelu, joka tekee hakuja kansalliseen yhteyspisteeseen toimitetusta metadatas- ta.

Liikenne- ja viestintävirastolla, Väylävirastolla tai niiden puolesta palveluita tuottavalla Lii- kenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lla on oikeus käsitellä kansallisen yhteyspisteen kautta va- paasti käytettäväksi toimitettuja tietoja muodostaakseen tietoista 154 §:n 4 momentissa ja 154 a §:n 4 momentissa tarkoitettuja koostetun tiedon palveluja.

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi