

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista (jäljempänä *liikennepalvelulaki*).

Esityksellä täydennettäisiin ja täsmennettäisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun asetuksen 20 artiklan säännöksiä. Liikenne- ja viestintävirasto nimettäisiin tunnisterekisteriorganisaatioksi ja Väylävirasto lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskevien tietojen osalta vastaamaan kansallisesta yhteyspisteestä. Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto voisivat hankkia kyseisiä tehtäviä koskevat tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Kyse olisi uusista viranomaistehtävistä.

Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi sähköisiä kuljetustietoja koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen vaatimasta sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihdon kansallisesta yhteyspisteestä. Ehdotuksella mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan tietojärjestelmän hankkiminen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta. Kyse olisi uudesta viranomaistehtävästä.

Esityksen mukaan henkilöliikenteen liikkumispalveluja koskevien tietojen sisällön osalta luovutettaisiin kansallisista määrittelyistä ja viitattaisiin asetukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta. Muutoksen johdosta kumottaisiin valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista. Liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen osalta ehdotetaan laissa säädetuille tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille velvoite huolehtia tietojen saatavuudesta tilanteessa, jossa tietoja ei ole kansallisen yhteyspisteen kautta saatavilla tietoja koskevan velvoitteen mukaisesti.

Esityksellä laajennettaisiin lippu- ja maksujärjestelmien rajapintaan pääsyn osalta velvoite kattamaan kaikki kertamatkaan oikeuttavat lipputuotteet. Lisäksi velvoitettaisiin toimivaltaiset viranomaiset julkaisemaan lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot.

Liikenneasioiden rekisterin osalta esityksellä selkiytettäisiin sääntelyä tietojen luovuttamisesta yksittäisluovutuksina yksityishenkilöille ja massaluovutuksina liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Esityksessä ehdotetaan, että yksittäisluovutuksina voitaisi jatkossa luovuttaa tieto vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta. Yrityksille voitaisi luovuttaa y-tunnus sekä luonnollisen henkilön yksilöimiseksi henkilötunnus taikka muu yksilöivä tunnus. Ehdotuksessa lisättäisiin nimenomainen säännös tietojen luovuttamisesta perintätoiminnan harjoittajille tietojenluovutuskiellosta huolimatta.

Esityksellä täsmennettäisiin valvontaviranomaisen yleistä tiedonsaantioikeutta ja ehdotetaan lisäksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista verkkosivuillaan julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietoja.

Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2025.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	4
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
3 Nykytila ja sen arviointi.....	9
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	17
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	17
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	20
Taloudelliset vaikutukset yrityksiin	20
Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisiin.....	22
Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset	25
Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin	25
Ympäristövaikutukset	27
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	28
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	28
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	30
6 Lausuntopalaute.....	31
7 Säännöskohtaiset perustelut	31
8 Lakia alemman asteinen sääntely	40
9 Voimaantulo	40
10 Toimeenpano ja seuranta	40
11 Suhde muihin esityksiin.....	41
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	41
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	41
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	41
12.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle.....	41
12.2 Henkilötietojen suoja	44
12.4 Säätämisyjärjestys.....	46
LAKIEHDOTUS	47
liikenteen palveluista annetuista lain muuttamisesta.....	47
LIITE	50
RINNAKKAISTEKSTI.....	50
liikenteen palveluista annetuista lain muuttamisesta.....	51

LUONNOS

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esityksen valmistelun taustalla ovat eräiden jo annettujen EU-asetusten edellyttämä kansallinen sääntely viranomaistoiminnan järjestämiseksi ja liikenteen ja logistiikan tietojen saatavuuden varmistamiseksi kansallisesta yhteyspisteestä.

Samalla esitetään tehtäväksi myös muita liikenteen tietosääntelyä koskevia päivityksiä. Muutoksilla pyritään selventämään nykyistä sääntelyä ja toimijoita koskevia velvoitteita tarpeellisin osin. Esitys sisältää myös ehdotuksia, joilla parannettaisiin ajantasaisten ja laadukkaiden tietojen saatavuutta liikennesektorilla. Liikenteen ja logistiikan tietojen saatavuuden ja yhteentoimivuuden varmistaminen ja sitä myötä data-avaruuskehityksen vauhdittaminen liikennesektorilla sisältyvät toimenpiteinä Suomen digitaalisessa kompassissa (Valtioneuvoston selonteko: Digitaalinen kompassi <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-906-9>) asetettuihin digitaalista infrastruktuuria koskeviin tavoitteisiin.

Tietosääntelyä koskevilla 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.

Esityksen valmisteluun ovat johtaneet seuraavat täydentävää kansallista sääntelyä edellyttävät EU-säädökset:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus ([EU](#) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *jakeluinfra-asetus*),

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus ([EU](#) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (electronic freight transport information, eFTI) (jäljempänä *sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus*), ja

Euroopan komission delegoitu asetus ([EU](#) 2024/490) annettu 29 päivänä marraskuuta 2023, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 muuttamisesta (jäljempänä *multimodaaliasetus*).

Lisäksi ehdotukseen sisältyy muutosehdotuksia henkilöliikenteen liikkumispalveluja koskevista liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevista tiedoista, lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta sekä tietojen luovuttamisesta liikenneasioiden rekisteristä.

Jakeluinfra-asetuksen osalta ehdotetut muutokset ovat osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti täsmentää ja täydentää jakeluinfra-asetusta. Säädöshankkeessa, jossa on tarkoitus säätää kansallista viranomaisista ja seuraamuksista jakeluinfra-asetuksen vaatimusten toteuttamiseksi, on tarkoitus myös kumota voimassa oleva kansallinen laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017) (Hallituksen esitys EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen

LUONNOS

kansallisesta täydentämisestä, hanketunnus: [LVM034:00/2023](#)). Hankkeessa [LVM056:00/2023](#) valmistellaan hallituksen esitys, jolla ehdotetaan merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009) uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetusta EU:n asetuksesta (EU) 2023/1805 (*FuelEU Maritime*) johtuvat muutokset, selvitetään jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanoa vesiliikenteen osalta, toteutetaan hallitusohjelman mukaiset päästökiellot Suomen aluevesillä sekä hyväksytään ja saatetaan voimaan Hongkongin yleissopimus ja eräitä MARPOL-muutoksia. Asetuksen mukaan jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että asetuksessa määritellyissä TEN-T-verkon satamissa otetaan käyttöön vähimmäismäärä maasähkön syöttöä. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että jakeluinfra-asetuksen mukaisissa TEN-T-ydinverkon asemissa on asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä.

Jakeluinfra-asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista puolestaan ehdotetaan säädeltävän ilmailulain (864/2014) muutoksilla osana hanketta, jossa täydennetään ja täsmennetään tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (EU) 2023/2405, *ReFuelEU Aviation* (Hallituksen esitys Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle täydentäväksi lainsäädännöksi, hanketunnus: [LVM037:00/2023](#)). Kyseisen hankkeen yhteydessä arvioidaan, käyttääkö Suomi kansallista liikkumavaraa vapauttamalla sellaiset TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa, velvoitteesta syöttää sähköä paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla.

Jakeluinfra-asetus edellyttää lisäksi kansallista suunnittelua, muun muassa kansallisen toimintakehyksen laatimista. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä. Marraskuussa 2023 liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin hanke, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka toimii myös asetuksen tarkoitamana toimintakehyksenä (Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, hanketunnus: [LVM061:00/2023](#)). Ohjelma sisältää päivitetyn arvion jakeluinfran kehityksestä sekä infraa ja ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ja tarvittavat toimenpiteet. Kyseisen ohjelman puitteissa päätetään, käyttääkö Suomi kansallista liikkumavaraa tieliikenteen infratavoitteiden osalta vähäliikenteisillä alueilla. Tavoitteena on infran markkinalähtöinen kehittyminen, mutta hankkeessa tarkastellaan myös taloudellisesti toteuttamiskelpoisia kannusteita sekä mahdollisuuksia velvoitteiden asettamiselle.

1.2 Valmistelu

EU-säädösten valmistelu

Jakeluinfra-asetus

Euroopan komissio (jäljempänä *komissio*) julkaisi 14.7.2021 ehdotuksen jakeluinfra-asetukseksi ([COM \(2021\) 559 final](#)) ja sitä koskevan vaikutusarvioinnin [SWD\(2021\)631 final](#). Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan lainsäädännön uudistaminen on osa Euroopan komission 14.7.2021 antamaa, Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ([COM \(2019\) 640 final](#)) toteuttavaa niin kutsuttua 55-valmiuspakettia. 55-valmiuspaketin ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU:ssa vuoteen 2050 mennessä.

LUONNOS

Jakeluinfradirektiivin vaikuttavuutta koskevassa arvioissa komissio katsoi, että direktiivi ei enää sellaisenaan soveltunut kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi ja lainsäädäntöä oli perusteltua päivittää. Jakeluinfradirektiivi velvoitti jäsenvaltiot laatimaan kansallisen suunnitelman vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta sekä raporttoimaan komissiolle suunnitelmassa asetettujen kansallisten tavoitteiden edistymisestä. Komission arvion mukaan direktiivi ei soveltunut vuodelle 2030 asetettujen entistä korkeampien ilmastotavoitteiden toteuttamiseen.

Jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Tavoitteena on ensinnäkin varmistaa vähimmäisinfrastruktuuri vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ja alusten tarpeellisen käyttöönoton tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Toiseksi tavoitteena on varmistaa infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus ja kolmanneksi varmistaa, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja asianmukaiset maksuvaihtoehdot.

Ehdotuksen käsittely neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (ns. intermodaali-työryhmä) käynnistyi 16.7.2021.

Komission ehdotuksesta jakeluinfra-asetukseksi 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”. U-kirjelmää käsiteltiin EU-yhteensovittamisjärjestelmän relevanteissa jaostoissa ennen sen antamista eduskunnalle.

Tässä esityksessä käsiteltävän jakeluinfra-asetuksen tietojen saatavuutta koskevien ehdotusten osalta valtioneuvosto piti hyvänä ehdotuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuutta parantavia vaatimuksia. Valtioneuvosto piti tärkeänä myös, että käyttäjille on saatavilla ajantasaista tietoa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuudesta. Yleisesti infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen vähimmäisvaatimukseen liittyen valtioneuvosto kuitenkin toivoi, että vaatimuksista säädettäisiin tosiasiaissa käyttäjien kannalta keskeisissä paikoissa ja asiointiyhteyksissä, jotta vältettäisiin tiedon keräämiseen ja ylläpitoon liittyvää raskasta lainsäädäntöä ja hallinnollista taakkaa. Valtioneuvosto katsoi, että ehdotuksen jatkovalmistelussa voisi olla parempi sallia jäsenvaltioille joustoa tiedon saatavuutta ja esittämistä koskevissa vaatimuksissa ja, että tiedon saatavuutta voitaisiin edistää myös digitaalisia alustoja hyödyntäen.

Eduskunnassa U-kirjelmästä lausunnon antoivat liikenne- ja viestintävaliokunta [LiVL 27/2021 vp](#), talousvaliokunta [TaVL 46/2021 vp](#), ympäristövaliokunta [YmVL 25/2021 vp](#), ja suuri valiokunta [SuVL 5/2021 vp](#).

Jakeluinfra-asetus julkaistiin 13.9.2023 ja se tuli voimaan 12.10.2029. Asetusta sovelletaan 13.4.2024 alkaen.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva aset

Komissio antoi ehdotuksensa sähköisiä kuljetustietoja (eFTI) koskevaksi asetukseksi 17.5.2018 [COM\(2018\) 279 final](#). Samalla komissio julkaisi asetusehdotuksen vaikutusarvioinnin ([SWD\(2018\) 183 final](#) ja [SWD\(2018\) 184 final](#), englanniksi). Komissio järjesti ehdotuksen taustalla olevista vaikutusarvioista julkisia kuulemisia vuoden 2017 loppupuoliskolla. Annetut lausunnot saatavilla komission [Kerro mielipiteesi](#) -verkkosivustolla. Kuulemisyyhteydenotto on

LUONNOS

sisällytetty asetusehdotuksen vaikutusarviointiin. Asetusehdotusta käsiteltiin neuvoston liikennetyöryhmässä.

Asetusehdotuksesta annettiin eduskunnalle valtioneuvoston U-kirjelmä ([U51/2018 vp](#)) 27.6.2018. Suomi piti asetusehdotusta pääsääntöisesti kannatettavana, sillä Suomi on kannattanut tavoitetta digitalisoida julkiset palvelut ja sitoutunut tavoitteeseen kysyä samaa asiaa kansalaisilta ja yrityksiltä vain kerran. Suomi kuitenkin kiinnitti huomiota muun muassa sääntelyn selkeyteen delegoitujen asetusten ja toimivaltuuksien osalta. Eduskunta yhtyi valtioneuvoston kantaan ([LiVL 20/2018 vp](#), [SuVEK 105/2018 vp](#)).

Multimodaaliasetus

Komissio antoi vuonna 2017 komission delegoidun asetuksen ([EU\)2017/1926](#) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajusten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta. [Direktiivi 2010/40/EU](#) (jäljempänä *ITS-direktiivi*) koskee älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS) ja delegoidussa asetuksessa vahvistetaan määritykset sen varmistamiseksi, että EU:n laajuiset multimodaaliset matkatietopalvelut ovat tarkkoja ja ITS-käyttäjien saatavilla rajojen yli.

Komissio sisällytti delegoidun asetuksen päivittämisen Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle – tiedonantoon ([COM\(2020\) 789 final](#), 9.12.2020) ja sen toimintasuunnitelman toimenpiteeseen 36. Delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 tarkistuksen yhteydessä komissio kuuli sidosryhmiä vuoden 2022 aikana sekä kyselyiden, haastatteluiden että julkisen kuulemisen avulla. Komission saamien vastausten perusteella muun muassa 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.

Komissio antoi asetuksen (EU) 2024/490 asetuksen (EU) 2017/1926 muuttamisesta 29.11.2023. Asetus tuli voimaan 4.3.2024.

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana on käyty keskusteluita myös Liikenne- ja viestintäviraston, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n ja Väyläviraston kanssa.

Sidosryhmille on pidetty kaksi avointa verkkotilaisuutta 6.2. ja 7.2.2024 sekä näiden yhteydessä kerätty sidosryhmien näkemyksiä valmisteilla oleviin ehdotuksiin.

Jakeluinfra-asetukseen liittyvää tunnisterekisteriorganisaatioiden nimeämistä ja yksilöllisten tunnisteen antamisen ja teknisen muodostamisen yhteisiä eurooppalaisten toimintamallien kehittämistä tehdään osana yhteistä tunnisterekisteröintitietokantaa (IDRR) ja erityisesti sen ohjausryhmän (IDRR Steering Committee) työtä. Jäsenvaltioiden edustajista muodostuvan ohjausryhmän työtä johtaa Benelux-maiden yhteinen tunnisterekisteriorganisaatio.

LUONNOS

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla Säädosvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta (hanketunnus: [LVM054:00/2023](#)).

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 28.3.-19.5.2024.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan teitä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Esityksen valmistelun aikana Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoi, että jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan velvoitteeseen tunnisterekisteröintiorganisaation nimeämiseksi tulisi soveltaa itsehallintolain 59 b §:n 3 momenttia. Sen mukaan, jos jäsenvaltio yhteisön oikeuden mukaan voi nimetä vain yhden hallintoviranomaisen sellaisessa tilanteessa, jossa sekä maakunnalla että valtakunnalla olisi toimivaltaa, viranomaisen nimeäminen kuuluu valtakunnalle. Tämän viranomaisen sellainen päätös, joka muutoin kuuluisi maakunnan toimivaltaan, tulee tehdä maakunnan hallituksen esittämän kannan mukaisesti.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Jakeluinfra-asetus

Esitys koskee jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan täytäntöönpanoa. Esityksessä ei käsitellä jakeluinfra-asetusta muilta osin.

Jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrakstruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Tavoitteena on ensinnäkin varmistaa vähimmäisinfrakstruktuuri vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien kulkuneuvojen tarpeellisen käyttöönolon tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Toiseksi tavoitteena on varmistaa infrakstruktuurin täysi yhteentoimivuus ja kolmanneksi varmistaa, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja asianmukaiset maksuvaihtoehdot. Asetus sisältää myös säännökset jäsenvaltioilta vaadittavien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrakstruktuuria koskevien kansallisten suunnitelmien sisältövaatimuksista sekä suunnitelmien edistymistä ja infrakstruktuurin kehittymistä koskevasta raportoinnista. Jakeluinfra-asetuksen kansallisesta täsmentämisestä ja täydentämisestä on kerrottu enemmän edellä alaluvussa 1.1.

Jakeluinfra-asetuksen 1 artiklan mukaan asetuksessa säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä ja vaatimuksista, jotka koskevat datan toimittamista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrakstruktuurin osalta.

Jäsenvaltiolle asetetut velvoitteet:

1. Jäsenvaltion on nimettävä tunnisterekisteriorganisaatio, joka hallinnoi yksilöllisiä tunnistekodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat. Tunnisterekisteröintiorganisaation on viimeistään 14.4.2025 myönnettävä ja hallinnoitava kyseisiä tunnistekodeja. (20 artikla, 1 kohta)
2. Jäsenvaltion on varmistettava, että kansallisen yhteyspisteen kautta voidaan asettaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot saataville viimeistään 31.12.2024. Kansallisesta yhteyspisteestä tulee voida toimittaa dataa yhteiseen eurooppalaiseen yhteyspisteeseen, jonka komissio perustaa vuoden 2026 loppuun mennessä. (20 artikla, 4 kohta)

LUONNOS

Lataus- ja tankkauspisteiden tietojen saatavuutta koskeva velvoite:

1. Yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä hallinnoivien on tarjottava lataus- ja tankkauspisteitä koskevia, delegoidussa säädöksessä yksilöityjä, tietoja rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa maksutta kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti saataville. Tiedot on oltava saatavilla viimeistään 14.4.2025. (20 artikla, 2 ja 3 kohdat)

Jakeluinfra-asetuksen 20 artikla jättää kansallista liikumavaraa etenkin sen osalta, nimetäänkö tunnisterekisteriorganisaatioksi viranomainen vai jokin muu taho (20 artikla, 1 kohta). Kansallisesta yhteyspisteestä (20 artikla, 4 kohta, delegoidut säädökset) ja sen järjestämisestä ei myöskään säädetä jakeluinfra-asetuksessa, vaan asiassa noudatetaan, mitä on säädetty ITS-direktiivissä ja sen alaisessa delegoidussa asetuksessa tosiaikaisista liikennetietopalveluista. Näin ollen jäsenvaltion harkinnassa on päättää kansallisen yhteyspisteen vastuutahosta ja tarkemmasta toteuttamismallista, ja esimerkiksi datasta mahdollisesti kerättävistä maksuista. Yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen osalta jakeluinfra-asetuksessa säädetään velvoitteesta kattavasti, ja velvoitteen ylittävien tietolajien jakamisen osalta toimijoilla on mahdollisuus sopia tietojen jakamisesta (20 artikla, 2 ja 3 kohdat, delegoidut säädökset). Jakeluinfra-asetuksessa ei erikseen säädetä tietojen toimittamista koskevasta valvonnasta.

Komissiolle on siirretty 20 artiklan 6 kohdassa valta antaa delegoituja säädöksiä 20 artiklan 2 kohdan muuttamiseksi ja sovellusrajapinnan yhteisten teknisten vaatimusten vahvistamiseksi. Täytäntöönpanosäädöksiä (20 artikla 7 kohta) voidaan antaa tosiaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen täydentämiseksi datan laadusta ja staattisen ja dynaamisen datan päivitystiheydestä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään komiteamenettelyssä.

Komissio ryhtyi loppuvuodesta 2023 valmistelemaan kahta delegoitua asetusta ja täytäntöönpanoasetusta, jotka on tarkoitus antaa syksyllä 2024. Delegoitu asetusta datasta sisältäisi yleisesti saatavilla olevista lataus- ja tankkauspisteistä saatavilla olevan datan tietolajikohtaisesti listattuna (uusi liite) sekä vaatimukset siitä, millaisen sovellusrajapinnan kautta kyseiset tiedot tulee kansalliseen yhteyspisteeseen tarjota. Delegoidulla asetuksella standardeista täydennettäisiin liitteen II teknisiä eritelmiä. Täytäntöönpanoasetuksella säädettäisiin teknisiä vaatimuksia datan toimittamisesta kansalliseen yhteyspisteeseen. Se sisältäisi esimerkiksi vaatimuksia datan laadun varmistamiseksi sekä tietojen toimittajille, että myös kansalliselle yhteyspisteelle.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetusta

Asetuksen tavoitteena on tavaraliikenteen ja logistiikan tehokkuuden kasvattaminen ja hallinnollisen taakan pienentäminen. Ehdotuksen tavoitteena on, että jäsenmaiden viranomaiset hyväksyisivät sähköisen kuljetusinformaation kaikissa kuljetusketjun vaiheissa ja kaikissa liikennemuodoissa EU-alueella silloin, kun yrityksiltä vaaditaan tietoa toiminnan lainmukaisuuden todistamiseksi. Tavoitteena on myös järjestää pääsy tietoon viranomaisille yhtenäisellä tavalla jäsenmaissa sekä tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus yritysten ja hallinnon välisessä tiedonvaihdossa.

Yrityksille ei kuitenkaan aseteta velvollisuutta käyttää sähköistä muotoa sen paremmin yritysten ja hallintojen välisissä kuin yritysten keskinäisissä suhteissa. Viranomaisia ei vaadita hyväksymään mitä tahansa yritysten tarjoamaa sähköistä tietolähdettä, vaan ehdotuksessa edellytetään, että viranomaiset hyväksyvät sähköiset tiedot tai asiakirjat, jos niiden toimittamisessa käytetty sähköinen väline täyttää määrätyt vaatimukset. Ehdotuksessa pyritään

LUONNOS

tällä tavoin antamaan viranomaisille takeet siitä, että niille esitetyt tiedot tai asiakirjat ovat aitoja ja luotettavia.

Asetuksen velvoitteita täydennetään komission delegoiduilla säädöksillä ja täytäntöönpanosäädöksillä, jotka tullaan arvioiden mukaan antamaan kokonaisuudessaan vuoden 2024 aikana. Tulossa olevilla säädöksillä on tarkoitus muun muassa määrittellä lakisäätteisiin kuljetusta koskeviin tietoihin liittyvä yhteinen tietojoukko sekä varmistaa eri jäsenvaltioiden viranomaisten käyttämien tietojärjestelmien yhteentoimivuus määrittelemällä yhteiset menettelyt viranomaisen pääsyyn tiedonvaihtojärjestelmiin. Lisäksi täytäntöönpanosäädöksellä määritellään vaatimukset toimijoiden tietojärjestelmille (eFTI-alustat) ja delegoidulla asetuksella säännöt niiden hyväksymiselle.

Multimodaaliasetus

Multimodaaliasetuksen päivityksen tavoitteena on pyrkiä parantamaan multimodaalista matkatietoa hyödyntävien palveluiden, kuten reittioppaiden ja digitaalisten liikkumispalveluiden, käytettävissä olevaa tietoa kaikista liikennemuodoista.

Keskeisimmät muutokset asetuksessa koskevat aiemmin vapaaehtoisten dynaamisten tietojen käytettävyyden velvoittamista siten, että toimijoiden on varmistettava asetuksessa tarkoitettujen dynaamisten tietojen käytettävyys kansallisesta yhteyspisteestä. Suomalaisten toimijoiden näkökulmasta muutos ei kuitenkaan ole niin merkittävä, sillä kansallinen sääntely on jo nykyisellään kattanut osittain myös dynaamisten tietojen saatavuuden. Päivityksessä asetukseen on myös lisätty uusia tietolajeja sekä staattisten että dynaamisten tietojen osalta. Ajoneuvon täyttöastetta koskevan uuden dynaamisen tiedon osalta jäsenvaltiolle on jätetty harkintavaltaa sen suhteen, tuleeko kyseinen tieto olla saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

3 Nykytila ja sen arviointi

Jakeluinfra-asetus

Tunnisterekisteriorganisaatiota sekä tietojen saatavuutta kansallisesta yhteyspisteestä koskevat velvoitteet ovat uutta sääntelyä. Suomessa toimijoilla on käytössään latauspisteiden sekä palvelua tarjoavien toimijoiden yksilöimiseksi käytettäviä tunnisteita (jäljempänä myös *ID-tunniste*), joita käytetään esimerkiksi e-roaming-alustoilla, jotka mahdollistavat latauksen yhden digitaalisen palvelun kautta useilla eri latauspisteillä. ID-tunnisteiden osalta ei kansallisesti ole olemassa yhteistä hallinnointia taikka julkista tietokantaa.

Laila liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017, jäljempänä *jakeluinfralaki*) on pantu osaltaan täytäntöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU (jäljempänä *jakeluinfradirektiivi*). Jakeluinfralain 7 §:ssä säädetään julkisten lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisestä sijainnista ja käytettävyydestä. Pykälän 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että julkisten tankkaus- tai latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot ovat avoimella ja syrjimättömällä tavalla kaikkien käyttäjien käytettävissä. Samaisen 7 §:n 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että tiedot julkisten latauspisteiden käyttöä koskevista rajoituksista ovat ajantasaisesti kaikkien käyttäjien saatavissa avoimella ja syrjimättömällä tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön yhdessä sidosryhmien kanssa valmistelemissa, 29.3.2023 julkaistussa ohjelmassa tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi ([Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2023:4](#)) on todettu seuraavaa: Liikenneohjausyhtiö

LUONNOS

Fintraffic Oy yhdistää tietoa muun muassa julkisista sähköautojen latauspisteiden sijainneista Liikennetilanne-nimiseen palveluun. Tässä Sähköautoilijat ry:n Latauskartta.fi on keskeinen tietolähde. Fintraffic Oy:n ylläpitämän palvelun lisäksi autoilijat voivat tällä hetkellä saada tietoa vaihtoehtoisten käyttövoimien infrasta yksityisten toimijoiden ylläpitämistä karttapalveluista tai ajoneuvojen infotainment-järjestelmistä yritysten välisten sopimusten mukaisesti. Viranomaisen näkökulmasta tiedot eivät ole helposti saatavilla, mikä yhtäältä vaikeuttaa tietopohjoista päätöksentekoa ja toisaalta lisää EU-lainsäädännön velvoitteiden toteuttamisen hallinnollista taakkaa ja ylipäättään latausinfra kehityksen seuranta Suomessa.

Liikennetilanne-palvelun lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää ja kehittää Digitraffic-palvelua, jonka kautta on saatavissa ajantasaisia liikennetietoa avoimena datana avoimien rajapintojen kautta Suomen tieverkolta, rautatieliikenteestä ja meriliikenteestä.

Jakeluinfra-asetuksen mukaan yleisiä lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot on asetettava saataville avoimena datana komission delegoidun asetuksen [\(EU\) 2022/670](#), annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä *reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskeva asetus*) mukaisesti määritellyn kansallisen yhteyspisteen kautta ja noudattaen lisämäärittämiä, jotka täydentävät mainitussa delegoidussa asetuksessa säädettyjä määräyksiä. Suomessa kyseisen reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen mukainen kansallinen yhteyspiste koostuu Digiroad- ja Digitraffic – palveluista ([Euroopan komissiolle ilmoitetut kansalliset yhteyspisteet](#)). Digiroad-palvelusta vastaa Väylävirasto. Digitraffic on puolestaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palvelu, joka sisältää reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevassa asetuksessa tarkoitettuja tietolajeja. Väylävirasto hankkii kyseisiä tietolajeja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva EU-sääntely on uutta sääntelyä.

Asetuksen kansallista toimeenpanohanketta on organisoitu Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston työryhmien kautta. Liikenne- ja viestintäministeriö on seurannut EU-asetuksen toimeenpanohanketta [ohjausryhmässä](#) ja vahvistanut linjaukset kansalliseen työhön. Linjausten mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisen hankkeen toimeenpanosta ja käytännön toteutuksesta. Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus koskee kaikkia liikennemuotoja. Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen mukaisesti EU-maiden viranomaisten pitää pystyä vastaanottamaan ja käsittelemään rahtiasiakirjoja sähköisessä muodossa vuonna 2027. Hanketta toteutetaan verkostomaisena yhteistyönä viranomaisten ja sidosryhmien kanssa.

Vuoden 2023 aikana Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut toteutukseen tarvittavien järjestelmäpalveluiden hankinnan ja rakentamisen. Toteutuksesta on tehty kehitysvaiheen sopimus Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic osallistuvat yhdeksän EU-maan yhteiseen eFTI4EU-hankkeeseen, joka on saanut CEF-rahoitusta enimmillään yhteensä 14 milj. euroa. Hanke toteuttaa sähköisiä kuljetustietoja koskevassa asetuksessa tarkoitettun tiedonvaihtojärjestelmän referenssitoteutuksen ja pilotoi sitä myös rajat ylittävillä kokeiluilla yritysten ja valvovien viranomaisten kanssa.

LUONNOS

Multimodaaliasetus

Tarkistuksen kohteena ollut komission delegoitu asetus ([EU](#) 2017/1926 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annettiin 31.5.2017. Sääntelyn myötä jäsenvaltioille tuli velvoite varmistaa asetuksessa tarkoitettun multimodaalisen matkatiedon käytettävyys kansallisten yhteyspisteiden kautta 1.12.2019 mennessä. Myös liikennealan toimijoita koskevat ensimmäiset velvoitteet toimijoilla koneluettavassa muodossa olemassa olevan tiedon käytettävyyden varmistamiseksi kansallisen yhteyspisteen kautta tulivat voimaan samaan aikaan. Kyseisessä asetuksessa velvoitteet kattavat vain asetuksessa eriteltyt staattiset tiedot, ellei jäsenvaltio ole kansallisesti päättänyt laajentaa velvoitetta kattamaan myös asetuksessa eriteltyjä dynaamisia tietoja.

Suomessa multimodaalista matkatietoa koskevasta kansallisesta yhteyspisteestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, joka voi laissa liikenteen palveluista (jäljempänä *liikennepalvelulaki*) säädetyn mukaisesti hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on vuodesta 2021 alkaen toteuttanut kansallisen yhteyspisteen tietopalvelun, www.finap.fi. Lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on vuodesta 2021 koordinoinut myös laajempaa kansallista liikenteen dataekosysteemiä. Dataekosysteemin tavoitteena on yhdessä alan toimijoiden kanssa edistää ja mahdollistaa innovatiivisia datankäyttöratkaisuja ja reilu digitaalinen toimintaympäristö.

Liikennepalvelulain 154 §:ssä säädetään henkilöliikenteen liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista, jotka on oltava 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. Tämän lisäksi olennaisten tietojen sisällöstä on tarkemmin säädetty valtioneuvoston asetuksella liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Valtioneuvoston asetuksessa säädetään osittain samoista tiedoista kuin multimodaaliasetuksessa. Valtioneuvoston asetus sisältää tietolajeja koskien esimerkiksi palvelujen esteettömyyttä sekä myös dynaamisia tietolajeja, joiden osalta Suomen sääntely on ollut velvoittavampaa kuin EU-asetus.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksia ja toimitti asiaa koskevan arvioinnin eduskunnalle 7.12.2022 ([VN/25107/2021](#)). Arvioinnissa todettiin, että lippu- ja maksurajapintojen hyödyntämisessä ja teknisten rajapintaratkaisujen kehityksessä on esiintynyt haasteita. Rajapintayhteistyötä koskevien sopimusehtojen osalta arvioissa todettiin myös, että lippurajapintojen käyttöä koskevien kaupallisten sopimusten ehdoista ei ole liikennepalvelulaissa tarkemmin säädetty, joka on johtanut siihen, että toimijoiden erilainen neuvotteluasema on vaikuttanut kaupallisista ehdoista sopimiseen. Kaupallisia ehtoja ovat esimerkiksi lippujen jälleenmyyntiä koskevat ehdot. Kaupallisista ehdoista sopimisiin liittyvillä haasteilla on arvioinnin mukaan voinut olla vaikutusta MaaS (Mobility-as-a-Service) -ekosysteemin kehitykseen Suomessa. MaaS-liiketoimintaa on alkanut kehittyä sääntelyn voimaantulon jälkeen, mutta uusien liikkumispalvelujen tarjonta on yleistynyt odotuksia hitaammin niin Suomessa kuin kansainvälisesti. Arvioinnissa kuitenkin todettiin, että osaltaan hitaaseen kehittymiseen ovat vaikuttaneet myös sääntelyn ulkopuoliset tekijät, kuten liiketoimintamalleihin liittyvät haasteet ja koronapandemia. Arvioissa Liikenne- ja viestintäministeriö tunnisti tarpeen selvittää lippu- ja maksurajapintoihin liittyvien sopimusehtojen kohtuullisuutta ja siihen mahdollisesti liittyviä kansallisia sääntelytarpeita,

LUONNOS

joiden osalta nähtiin, että haasteiden ratkaiseminen voi edellyttää nykyistä yksityiskohtaisempaa ja alan toimijoita voimakkaammin velvoittavaa sääntelyä.

Osana Liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä, tilattiin myös ulkopuolinen jälkiarviointi: Paransiko sääntelyuudistus liikenteen palveluita? ([Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:11](#)). Tilatun jälkiarvioinnin johtopäätöksissä todetaan liikenteen uusien palvelujen (MaaS) ja tietojen yhteentoimivuuden osalta muun muassa, että ”[E]rityisen haasteelliseksi on osoittautunut julkisen ja yksityisen sektorin välinen rajapinta. Lain tavoitteena oli mahdollistaa uudenlaisten (markkinaehtoisten) MaaS-liiketoimintamallien kehittymistä. Samalla kuitenkin kaupungeilla ja niiden liikenneoperaattoreilla on hyvin keskeinen rooli koko MaaS-ekosysteemin toiminnassa. Aitoa kumppanuutta ja public-private-yhteistyötä (PPP) ei julkisten ja yksityisten toimijoiden välillä ole kuitenkaan Suomessa rakentunut merkittävässä määrin.” Näiden osalta jälkiarvioinnissa tunnistettiin keskeisimmäksi ratkaistavaksi kysymykseksi palveluiden hinnoittelu, joka puolestaan edesauttaa kannattavien liiketoimintamallien kehittymistä. Muina haasteina jälkiarvioinnissa tunnistettiin myös esimerkiksi verotukseen ja julkisiin hankintoihin liittyvät kysymykset sekä myös yleinen tietosuoja-asetus (GDPR), joka vaikuttaa olennaisesti mm. MaaS:in kannalta olennaisiin kysymyksiin puolesta-asioinnista, tietojen luovuttamisesta ja tunnistautumisesta.

Lippu- ja maksujärjestelmien tilannetta on tarkasteltu myös Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemassa 10.10.2022 päivitetystä [tilannekuvassa](#). Rajapintojen käytöstä ja lippuyhteistyöstä sopimisesta tilannekuvassa on todettu muun muassa, että ”[Y]hteiskäyttöiset lipputuotteet edellyttävät myös liiketaloudellista yhteistyötä ja sopimista.” Esimerkiksi kausilippujen yhteentoimivuus edellyttää sitä, että toimijat sopivat niin sanotuista clearing-järjestelystä sopimista, jossa sovitaan lipputulosten jakamisesta viranomaisten tai markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijän kanssa. Julkisen liikenteen nousukorvausten sopimisesta tulee huomioida myös EU:n palvelusopimusasetus, jonka mukaan julkista rahoitusta ei saa osoittaa markkinaehtoiseen liikenteeseen. Tästä johtuen nousukorvauksena on markkinaehtoisille toimijoille maksettu ainoastaan asiakastulosta, ei ylimääräistä subventiota, joka puolestaan on usein riittämätön markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijän edellyttämiin tulovaatimuksiin verrattuna.

Lippuyhteistyö edellyttää korvauksista sopimisen lisäksi myös sopimista eri lipputuotteiden teknisestä yhteentoimivuudesta. Kysymys on siten siitä, että mitkä lipputuotteet kukin toimija hyväksyy omassa liikenteessään osana lippuyhteistyötä. Liikenne- ja viestintäviraston tilannekuvassa todetaan lippuyhteistyön osalta, että erityisesti ”[P]uutteita yhteentoimivuudessa esiintyy kuitenkin edelleen eräiden kaupunkiseutujen reuna-alueilla, kaupunkialueiden ulkopuolelta suuntautuvassa liikenteessä sekä kaukoliikenteen kulkumuotojen välillä ja matkaketjuissa.”

Esityksen tavoitteena on edistää lippuyhteistyön ja erityisesti sitä koskevien oikeudenmukaisten, kohtuullisten ja syrjimättömien sopimusehtojen kehittymistä. Julkisten toimijoiden roolissa joukkoliikenteen järjestäjänä ja julkisia palveluja tuottavana tahona tulisi erityisesti huomioida toisaalta tasapuolisten toimintaedellytysten varmistaminen kaikille alueen palvelun tarjoajille, sekä samalla edistää matkustajille joukkoliikenteen käyttöä myös kaupunkialueiden ulkopuolisilla alueilla ja yhdistelemällä pitkän matkan liikenteen ja paikallisliikenteen palveluja sujuviksi matkaketjuiksi ja näin edistää myös kestäviä kulkumuotoja.

LUONNOS

Liityntäpisteiden esteettömyystieto

Liityntäpisteiden esteettömyystiedolla tarkoitetaan tässä esityksessä joukkoliikenteen käytössä olevien fyysisten pysäkkien ja linja-autoterminaalien esteettömyyttä koskevaa koneluettavassa muodossa olevaa tietoa. Esitys ei koske rautatieasemien esteettömyystietoja, joista on säädetty liikennepalvelulain 154 a §:ssä.

Tällä hetkellä koneluettavassa muodossa saatavilla olevista liityntäpisteiden esteettömyystiedoista säädetään EU-tasolla multimodaalisasetuksessa. Liityntäpisteitä koskevasta tiedosta säädetään multimodaalisasetuksen lisäksi myös liikennepalvelulain 154 §:n olennaisissa tiedoissa, ja niitä koskevassa valtioneuvoston asetuksessa henkilöliikenteen liikkumispalvelujen olennaisista tiedoista (643/2017), jossa liityntäpistettä koskeva tieto kattaa säännöllisen aikataulunmukaisen liikenteen pysäkkien, asemien, terminaalien ja muiden pysähtymispaikkojen tiedot.

Matkustajille sähköisessä muodossa (verkkosivuilla, mobiilisovelluksissa) ja saavutettavasti tarjottavasta henkilöliikenteen liikkumispalvelujen esteettömyystiedosta säädetään liikennepalvelulain 150 § ja 150 a §:ssä. Esteettömyysdirektiivin toimeenpanemiseksi liikenteen palveluista annetun lain 150 ja 150 a §:ään on sisällytetty vaatimuksia erilaisten esteettömyystietojen tuottamisesta sähköisessä muodossa matkustajille. 150 a §:ssä veloitetaan tarjoamaan matkustajille tietoa muun muassa liikennevälineiden esteettömyydestä sekä liikennepalveluja ympäröivän infrastruktuurin ja rakennetun ympäristön esteettömyydestä. Kyseinen velvoite ei kuitenkaan koske kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen palveluja eikä myöskään alueellisen liikenteen palveluja. Lain 150 § kuitenkin velvoittaa henkilöliikenneluvan haltijoita, joilla on lupa harjoittaa taksiliikennettä- tai jotka tuottavat vain kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja sekä yhdistämispalvelun tarjoajia huolehtimaan, että matkustajan saatavilla on tieto toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevista palveluista ja heidän avustamisestaan, kaluston esteettömyydestä sekä varusteista, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvon pääsyä ja vuorovaikutusta kuljettajan kanssa. Muutokset ovat tulleet voimaan 1.2.2023, mutta niiden soveltaminen alkaa 28.6.2025. 150 § ja 150 a §:n säännöksissä kyse on tiedon tuottamisesta sähköisessä muodossa, esimerkiksi verkkosivuilla, eivätkä ne siten edellytä kyseisten tietojen koneellista luettavuutta. Tästä johtuen 150 § ja 150 a §:ssä säädetty tiedot eivät sellaisenaan ole käytettävissä esimerkiksi reittioppaissa taikka esteettömien matkaketjupalvelujen tarjoamisessa yhdistelemällä useita eri liikkumispalveluja yhdeksi matkaketjuksi.

Voimassa olevasta sääntelystä huolimatta liikkumispalveluja koskevaa esteettömyystietoa ei ole koneluettavassa muodossa saatavilla sääntelyn tavoitteita sekä matkustajien tarpeita vastaavasti ja siten esteettömien matkaketjujen ja reittien näyttäminen esimerkiksi reittioppaissa ei ole kattavaa ja näin ollen hankaloittaa sekä esteettömien palvelujen tarjoamisen kehittämistä, että joukkoliikenteen käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 4.11.2022 [selvityksen joukkoliikenteen matkaketjuista vammaisryhmien näkökulmasta](#). Selvityksessä erilaisiin vammaisryhmiin kuuluvat matkustajat kokeilivat joukkoliikenteen matkaketjua ja matkan varaamista. Kokeilumatkan aikana matkustajat käyttivät sekä lähi- että kaukoliikenteen palveluita tarkoituksenaan simuloida arkista tilannetta. Kokeilumatkat paljastivat merkittäviä esteettömyyspuutteita useissa osissa matkaketjua. Erityisesti esteettömyystiedon hajanaisuus ja puutteellisuus aiheuttivat haasteita. Selvityksessä jaoteltiin matkan suunnitteluun ja tekemiseen liittyvä oleellinen tieto eri käyttäjäryhmittäin. Liikkumisesteisen henkilön osalta oleellisia tietoja selvityksen mukaan olisivat muun muassa tietä kulkuvälineiden esteettömyydestä ja tietä matkakeskusten ja pysäkkien esteettömyydestä.

LUONNOS

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 24.11.2023 [liikennejärjestelmän esteettömyysvision](#), joka pyrkii takaamaan jokaiselle sujuvan, turvallisen ja itsenäisen matkanteon, henkilökohtaisista rajoitteista riippumatta. Vision arvot ovat esteetön matkaketju, moniaistisuus, käyttäjäkokemus ja yhteistyö. Vision avainperiaate on, että esteettömyys ja saavutettavuus eivät ole muusta suunnittelusta erillisiä asioita, vaan ne tulisi huomioida kaikessa liikennesuunnittelussa. Suunnittelussa tulisi huomioida vähintään liikkumisesteisten, näkö- ja kuulovammaisten ja helppokäyttäjien tarpeet. Esteettömyystiedon osalta vision tavoitteena on tarjota matkustajille ajantasaista ja luotettavaa esteettömyystietoa liikenteen palveluista ja infrastruktuurista. Ajantasainen tieto mukautuu myös poikkeustilanteisiin. Palvelun esteettömyyttä koskeva tieto tulisi olla helposti löydettävää ja saavutettavaa.

Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämässä [tilannekuvassa](#) (päivitetty 23.5.2023) paikallisliikenteen esteettömyydestä todetaan muun muassa seuraavaa: ”Paikallisjoukkoliikenteessä kalusto on pääosin matalalattiaista eri puolella Suomea, mikä on pysäkki-infran lisäksi keskeinen edellytys pyörätuolia käyttävien matkustajien liikkumiselle paikallisjoukkoliikenteellä. Liikkumisesteisten näkökulmasta esteettömän matkan suunnitteluun pyritään tuomaan tulevaisuudessa lisätietoa vuorojen (kaluston) ja pysäkkien esteettömyydestä entistä kattavammin myös reittioppaiden kautta. Pysäkkien esteettömyystiedon keräämisen ja jakamisen tilanne vaihtelee eri kaupunkiseuduilla ja monet kaupungit ovat tunnistaneet tämän keskeiseksi kehittämistehtäväksi. Pysäkki-infran esteettömyyskarttoituksia on toteutettu (tuoreimpia mm. Vaasa ja Kuopio), mutta edelleen monella kaupunkiseudulla on tehtävää niin kartoittamisen kuin tietojen ylläpitämiseen ja jakamiseen liittyen. HSL:n mukaan esteettömyystiedon kerääminen bussipysäkeistä on yksi tärkeimmistä kehityskohteista. Kuopiossa dataan on määritelty esteettömät pysäkit (pääsy pyörätuolilla) ja esteettömät linjat (pääsy pyörätuolilla) ja tiedot menevät eri infopalveluihin.”

Pysäkkien esteettömyystiedon lisäksi myös varsinaisia liityntäpisteitä, eli pysäkkejä, koskevissa tiedoissa on puutteita ja päällekkäisyyksiä, jotka haittaavat tiedon hyödyntämistä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n koordinoiman liikenteen dataekosysteemin matkatietotyöryhmässä on arvioitu nykytilaa ja kehittämistarpeita pysäkkejä koskevan koneluettavassa muodossa olevan tiedon osalta. Työryhmän raportissa ([Joukkoliikenteen matkatiedot ja liityntäpisteet, Matkatietotyöryhmän raportti 12/2022](#)) on tarkasteltu nykyiseen tietosäätelyyn liittyviä ongelmia. Ongelmana on ollut tietojen epäyhdenäisyydessä, jotka aiheuttavat ongelmia kuluttajapalveluille ja toisaalta tuovat kustannustaakkaa viranomaisille, joukkoliikennealan yrityksille ja matkaketjupalveluiden rakentajille. Asemien ja terminaalien osalta on myös koettu ongelmalliseksi, että keskeisten tietojen ylläpito on ollut ainoastaan liikenneoperaattorin vastuulla. Työryhmässä on katsottu, että nykyinen pysäkkitiedon hallinta- ja ylläpitoprosessi ei tuota riittävästi riittävän laadukasta pysäkkidataa. Liityntäpisteiden tietojen kehittämiseksi työryhmässä on keskusteltu liityntäpisterekisteristä, joka muodostaisi kattavan perusaineiston multimodaalisten liikennepalveluiden digitaalisesta pysäkki- ja asematiedosta attribuuttitietoineen. Suunnitelmien mukaan liityntäpisterekisteri sisältäisi sijainnin lisäksi merkittävän määrän kulkuväyliin, palveluihin ja esteettömyyteen liittyvää attribuuttitietoa, joka on sidottu pysäkkitoimintoihin liittyvään toiminnalliseen kokonaisuuteen.

Myös Liikenne- ja viestintävaliokunta totesi mietinnössään [LiVM 6/2023 vp – HE24/2023 vp](#) hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, että ”Rautatieasemien esteettömyystietojen kerääminen keskitettyyn esteettömyystietopalveluun on saadun selvityksen mukaan tärkeää vammaisten ihmisten tasapuolisten liikkumismahdollisuuksien kannalta. Valiokunta pitää kuitenkin tarpeellisena, että sääntelyn soveltamisalan laajentamista kaikkiin liikennemuotoihin arvioidaan jatkossa. Rautatieasemien ohella myös lento-, meri- ja sisävesiliikenteen sekä linja-autoliikenteen

LUONNOS

asemien, terminaalien ja satamien esteettömyystiedot olisi tarpeen olla vastaavalla tavalla saatavilla ja hyödynnettävissä kansallisessa esteettömyystietopalvelussa.”

Pysäkeistä osana infrastruktuuria koskevaa tietoa säädetään olennaisten tietojen ja multimodaaliasetuksen lisäksi myös liikennepalvelulain 30 luvussa, jossa on säädetty Väyläviraston oikeudesta saada muilta viranomaisilta ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalta salassapitosäännösten estämättä tiedot, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tämä sisältää 236 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaan mukaisesti myös pysäkit. Lisäksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädetään tie- ja katuverkon tietojärjestelmistä, joiden tulee sisältävää saatavilla olevat tiedot yleisten ja yksityisten teiden sekä katujen sijainnista osana liikennejärjestelmää, tiedot teiden ja katujen nimistä, pituudesta, leveydestä, päällystetyypistä, nopeus- ja kulkurajoituksista ja linja-autopysäkeistä sekä näitä väyliä koskevista muista tärkeimmistä ominaisuuksista. Tarkemmat säännökset järjestelmään tallennettavista muista ominaisuustiedoista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Mainittu sääntely viittaa Väyläviraston vastuulla olevan Digiroad-palvelun sisältämiin tietoihin. Kun vastaavasti multimodaaliasetuksessa ja liikennepalvelulain olennaisia tietoja koskevassa sääntelyssä viitataan Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevaan kansalliseen yhteyspisteeseen (www.finap.fi). On huomattava, että multimodaaliasetuksessa ja olennaisten tietojen sääntelyssä on kyse infrastruktuuria koskevien tietojen sijaan palveluja koskevista tiedoista. Kyse on liikkumispalveluja koskevista koneluettavista tiedoista, joiden tarkoituksena on palvella muun muassa erilaisia multimodaalisia matkaketjupalveluja ja niihin liittyviä reititystarpeita, ja sekä tietojen tekninen esittämismalli ja tietojen laajuus poikkeavat siitä, mitä Digiroad-järjestelmä ja siellä esitettävät tiedot käsittävät. Digiroad-palvelu ja sieltä saatavilla olevat pysäkkejä koskevat tiedot eivät siten vastaa multimodaaliasetuksessa säädetyn tietomallin mukaisia liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevia tietoja, eivätkä siltä osin myöskään täytä multimodaaliasetuksessa säädettyjä vaatimuksia.

Esityksen tavoitteena on varmistaa, että joukkoliikenteen pysäkkejä (liityntäpisteet) ja niiden esteettömyyttä koskevat tiedot ovat saatavilla koneluettavassa muodossa siten, että niiden hyödyntäminen mahdollistaa pysäkkien esteettömyystiedon muun muassa reittioppaissa ja siten edistää esteettömien liikkumispalvelujen tarjoamisen nykyistä laajemmin ja yhdenvertaisemmin.

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä, valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen

Liikenteen rekisterisääntelyn kokonaisuudistuksella pyrittiin tiedon parempaan hyödyntämiseen ja digitalisaation tuomien hyötyjen mahdollistamiseen tietojen luovutuksessa. Liikenteen rekisterit ja sitä koskeva sääntely koottiin liikennepalvelulakiin.

Liikenne- ja viestintäviraston [tietotilinpäätöksen 2022](#) mukaan julkisiin rekisteritietopalveluihin tehtiin vuonna 2022 yhteensä 2 300 000 yksittäiskyselyä. Yksittäiskyselyt jakautuivat seuraaviin tietoihin: kuljettajatiedot 25 000 kyselyä, ajoneuvon omistaja- ja historiatiedot 285 000 kyselyä, ajoneuvon rekisteri- ja verotiedot 2 000 000 kyselyä, vesikulkuneuvotiedot 4 000 kyselyä, ja ilma-alustiedot 5 000 kyselyä. Rajapinnat (API) ja suorakyselyt olivat vuonna 2022 yhteensä 128 miljoonaa tietoyksikköä, joista sopimuskumppanien julkiset yksittäiskyselypalvelut kattoivat 2,6 miljoonaa tietoyksikköä, ja sopimuskumppanien yrityspalvelut 23 miljoonaa tietoyksikköä.

Liikenneasioiden rekisteristä luovutettavia tietoja koskevia erilaisia tiedonluovutuskieltoja oli voimassa vuonna 2022 yhteensä 472 144 henkilöllä. Tiedonluovutuskiellot jakautuivat

LUONNOS

seuraavasti: suoramarkkinointikiellot 457 119, yksittäisluovutuskiellot 370 174, avoimen rajapinnan kiellot 159 792, liikenteeseen liittyvät tarkoitukset -kiellot 339 282, kehitys- ja innovaatiokiellot (luonnolliset henkilöt) 144 219, kehitys- ja innovaatiokiellot (oikeushenkilöt) 5 197 ja turvakiellot: 8 547.

Liikenneasioiden rekisterin tietoja käytetään ja hyödynnetään laajasti viranomaistoiminnassa, organisaatioiden ja yksityishenkilöiden tarpeisiin sekä erilaisissa kaupallisissa sovelluksissa ja palveluissa. Tietojen luovuttamista koskevaan lainsäädäntöön olisi tarpeen lisätä yksittäisiä luovutettavia tietoja tietojen hyödyntämisen ja yritysten liiketoimintamahdollisuuksien edistämiseksi, sekä liikenteen tietoon perustuvien palveluiden digitalisoimiseksi. Aiemmin voimassa olleen lainsäädännön myötä syntyneen vakiintuneen käytännön tuominen osaksi lainsäädäntöä tietosuojanäkökulmat ja yksityisyyden suoja huomioiden olisi tärkeää.

Muutosten tavoitteena on selkeyttää, mihin tarkoitukseen, kenelle ja mitä tietoja lain nojalla voidaan missäkin tilanteessa luovuttaa yksittäisluovutuksena ja toisaalta massaluovutuksena. Nykyisessä lainsäädännössä tai sen esitöissä ei ole selvästi määritelty, mitä yksittäisluovutuksella tarkoitetaan ja milloin luovutukset voitaisiin katsoa rajoittuvan yksittäisluovutuksiin. Lisäksi tavoitteena on täsmentää sitä, mitä laissa säädettyä tehtävää hoitavalla tarkoitetaan luovutettaessa tietoja tähän tarkoitukseen. Esityksen tavoitteena on muuttaa tietojen luovuttamista koskevia säännöksiä siten, että tietojen luovuttamista koskevien säädösten tulkinnanvaraisuus vähentyisi.

Esityksellä myös tarkennettaisiin valvontaviranomaisen yleistä tiedonsaantioikeutta niin, että se kattaisi Liikenne- ja viestintävirastolle myös muissa laeissa kuin vain liikennepalvelulaissa säädetty tehtävät.

Esitykseen sisältyy ehdotus julkista hallintotehtävää hoitavien henkilöiden yhteystietojen ja oikeuksien julkaisemisesta Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää lupia ja oikeuksia, joiden saamiseksi, uudistamiseksi tai voimassa pitämiseksi hakijan tai haltijan on esimerkiksi tehtävä näyttökokeita tai käytävä lääkärintarkastuksissa. Tällaisten erilaisten näyttöjen ja tarkastusten vastaanottajat eivät ole viraston henkilökuntaa, mutta heidän voidaan katsoa käyttävän tehtävässään julkista valtaa. Asiakkaat kysyvät kyseisiä tehtäviä hoitavien tietoja virastolta eri syistä, kuten selvittääkseen, mistä tällaisen henkilön voi tavoittaa tai varmistaa, että henkilöllä on oikeudet vastaanottaa lainsäädännössä vaadittu näyttö.

Tällä hetkellä näiden tietojen julkaisemisen peruste vaihtelee: esimerkiksi liikennepalvelulain 204 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä. Säädöksestä ei kuitenkaan ilmene tarkemmin, mitä tietoja saa julkaista, eli saako nimitiedon lisäksi julkaista myös yhteystietoja. Siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen VI kohdan ARA.FCL.205 mukaan: Toimivaltaisen viranomaisen on pidettävä luetteloa hyväksymistään tarkastuslentäjistä. Luettelossa on ilmoitettava tarkastuslentäjien oikeudet, ja toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava se ja pidettävä se ajan tasalla. Virasto on myös julkaissut eräitä tietoja asianomaisen suostumuksen nojalla, mutta näissä tilanteissa esimerkiksi suostumuksen ajantasaisuuden varmistaminen voi olla haasteellista.

LUONNOS

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Jakeluinfra-asetus

Tunnisterekisteriorganisaatio ja yksilölliset tunnisteet

Jäsenvaltion nimittämäksi tunnisterekisteriorganisaatioksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastoa, joka voisi hankkia tunnisterekisteriorganisaation tehtävät ja siihen liittyvän tietopalvelun kokonaisuudessaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Alkuvaiheessa voisi resurssien näkökulmasta olla perusteltua, että Liikenne- ja viestintävirasto tuottaa palvelun itse. Markkinan ollessa vasta kehittymässä, toimijoiden määrä on vielä rajallinen ja myöskin liikenteen tietoekosysteemi ja datan laajempi hyödyntäminen vielä kehittymässä. Näistä johtuen tunnisterekisteriorganisaation tehtävä ainakin alkuvaiheessa vaikuttaa suhteellisen pieneltä kokonaisuudelta. Jatkossa, kun liikenteen tietoekosysteemi kehittyy, olisi tarkoituksenmukaista hankkia tehtävä ja sitä koskeva tietopalvelu Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Tunnisterekisteriorganisaation (niin sanottu *IDRO*) olisi perustettava julkinen tietopalvelu (verkkosivusto), joka sisältäisi tiedot Suomessa käytössä olevista yksilöllisistä tunnisteista (jäljempänä myös *ID-tunniste*) ja niiden haltijoista. IDRON hallinnoimat ja antamat ID-tunnisteet koskisivat ainoastaan organisaatiolle annettavaa yksilöllistä tunnistetta, jonka pohjalta organisaatiot voivat itse muodostaa tarvitsemansa muut tunnisteet, esimerkiksi yksittäiselle latauspisteelle. Julkinen tietopalvelu ei sisältäisi organisaatioiden itse muodostamia tunnisteita. Lisäksi tehtävään kuuluisi tarvittaessa antaa uusia tunnisteita ainakin lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjille ja liikkumispalvelujen tarjoajille. Uusien tunnisteiden antamisen osalta tulisi noudattaa yhteistä eurooppalaista logiikka tunnistekoodien muodostamisessa. Tunnisteen julkaiseminen tietopalvelussa tarkoittaisi sitä, ettei samaa tunnistetta voisi enää tämän jälkeen antaa toiselle toimijalle.

Kyseessä olisi uusi rekisteri. Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitetuista lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjistä ja liikkumispalvelun tarjoajista, joille ID-tunnisteita olisi ainakin annettava, vain osa on rekisteröity olemassa olevaan Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisteriin. Liikenneasioiden rekisterissä ovat rekisteröityinä luvan tai ilmoituksenvaraisen liikkumispalvelun tarjoajat. Liikenneasioiden rekisteri ei sisällä latauspisteiden kaltaisia liikenteen infran tietoja. Myöskään muut viraston ylläpitämät rekisterit, kuten ratarekisteri, eivät nykyisellään sisällä jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettujen tunnisteiden haltijoiden tietoja kattavasti.

Kansallinen tietopalvelu ja uusien tunnisteiden myöntäminen olisi oltava valmiina viimeistään 14.4.2025.

Esityksessä ei säädettäisi toimijoille nimenomaista ilmoittautumisvelvollisuutta ID-tunnisteiden osalta. Yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien osalta kuitenkin jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 kohdassa säädetty velvoite huolehtia palveluja koskevan tiedon saatavuudesta kansallisen yhteyspisteen kautta tarkoittaisi tosiasiallisesti myös velvoitetta ilmoittaa ID-tunniste julkiseen tietopalveluun, sillä tietojen saatavuutta koskeva velvoitteen täyttäminen edellyttää tunnisterekisteriorganisaation antaman ID-tunnisteen toimittamista kansalliseen yhteyspisteeseen.

LUONNOS

Yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai niiden tarjoamista tai ulkoistamista, tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista dataa maksutta. Tiedot on oltava saatavissa kansallisen yhteyspisteen kautta viimeistään 14.4.2025. Komissiolle on asetuksessa annettu toimivalta antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä koskien kansalliseen yhteyspisteeseen toimitettavia tietoja ja niitä koskevia teknisiä vaatimuksia sekä koneluettavia rajapinnoista.

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulakiin viittaus 20 artiklassa tarkoitettuihin velvoitteisiin. Tiedon toimittamista koskevien velvoitteiden sisältöä ei laajennettaisi kansallisella sääntelyllä.

Kansallinen yhteyspiste

Esityksessä ehdotetaan, että Väylävirasto vastaisi jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua kansallisesta yhteyspisteestä. Väylävirasto voisi hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Jäsenvaltion on varmistettava asetuksessa tarkoitettujen tietojen saatavuus kansallisesta yhteyspisteestä viimeistään 31.12.2024. Kansallisella yhteyspisteellä tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksessa tosiaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen [\(EU\) 2022/670](#) mukaista kansallista yhteyspistettä. Väyläviraston tulisi siten huolehtia 20 artiklassa ja komission delegoiduissa säädöksissä tarkoitettujen kansallista yhteyspistettä koskevien tehtävien hoitamisesta siten, että palvelu on käytössä viimeistään 31.12.2024. Väylävirasto voisi hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Kansallisen yhteyspisteen tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä, vaan yhteyspiste voidaan toteuttaa eri muodoissa.

Asetuksen 20 artiklan 5 kohdan mukaisesti komissio perustaa viimeistään 31.12.2026 yhteisen eurooppalaisen yhteyspisteen.

Valvonta

Liikennepalvelulain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on liikennepalvelulain yleinen valvontaviranomainen. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi siten toimivaltainen viranomaisen valvomaan jatkossa jakeluinfra-asetuksessa ja multimodaaliasetuksessa säädettyjen tietojen toimittamista kansallisiin yhteyspisteisiin sekä myös kansallisen yhteyspisteen toimintaa.

Tunnisterekisteriorganisaation hallinnoimien ja antamien ID-tunnisteiden osalta Liikenne- ja viestintävirasto olisi sekä vastuussa tehtävän järjestämisestä säädösten vastaamalla tavalla, mutta myös toimivaltainen valvomaan, että yleisten lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjät toimittavat jakeluinfra-asetuksessa säädetyn mukaisesti tiedon ID-tunnisteesta kansalliseen yhteyspisteeseen.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva aset

Ehdotetut muutokset johtuvat sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen toimeenpanosta.

LUONNOS

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi asetuksen vaatimasta sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihdon kansallisesta yhteyspisteestä. Virasto voisi järjestää tiedonvaihtojärjestelmän itse tai hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

Multimodaaliasetus

Matkatietoa koskevan kansallisen ja EU-sääntelyn muodostaman kokonaisuuden selkiyttämiseksi ehdotetaan, että liikennepalvelulain olennaisia tietoja koskevassa pykälässä viitattaisiin tietojen osalta suoraan multimodaaliasetukseen ja sen säädöksiin tietolajeista ja käytettävistä teknisistä standardeista.

Esityksessä ehdotetaan, että päällekkäisen sääntelyn purkamiseksi kumottaisiin nykyinen valtioneuvoston asetus liikkumispalveluiden olennaisista tiedoista.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Lippuyhteistyön edistämiseksi ja sitä koskevien jo voimassa olevien velvoitteiden selkiyttämiseksi ehdotetaan, että laissa asetettaisiin toimivaltaisille viranomaisille nimenomainen velvoite lippuyhteistyön edistämiseen omalla toimialueellaan. Ehdotus koskisi tieliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi edistää lippuyhteistyötä julkaisemalla lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot ja mahdollistamalla lippuyhteistyön kaikille halukkaille toimijoille julkaistujen sopimusehtojen mukaisesti. Rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten osalta ehdotus liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmakirjaukseen henkilöjunaliikenteen kilpailun lisäämisestä mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt säädöshankkeen ([LVM005:00/2024](#)), jolla mahdollistetaan alueellinen toimivalta rautatieliikenteessä. Sopimusehtojen julkaiseminen edistäisi yhtenäisten lippuyhteistyömallien kehittymistä erityisesti alueilla ja palveluissa, joilla lippuyhteistyötä on vähemmän. Sopimusehtojen julkaiseminen edistäisi myös ehtojen oikeudenmukaisuutta, kohtuullisuutta ja syrjimättömyyttä ja sillä voitaisi ehkäistä tilanteita, joissa sopijapuolten epätasa-arvoinen neuvotteluasema vaikuttaa negatiivisesti lippuyhteistyön syntymiseen.

Ehdotuksessa esitetään muutettavaksi niin sanottua kertalippurajapintaa koskevan veloitteen sisältöä niin, että jatkossa rajapinnan kautta saatavilla olevaan kertalippuun tulisi olla mahdollista sisällyttää myös sitä koskevat muutos- ja peruutusehdot, mikäli kyseisellä toimijalla on vastaavia muutos- ja peruutuskelpoisia kertalippuja saatavilla omassa myyntikanavassaan.

Liityntäpisteet ja niitä koskeva esteettömyystieto

Esityksessä ehdotetaan, että henkilöliikenteen liikkumispalvelujen liityntäpisteiden, eli pysäkkien, ja niitä koskevan esteettömyystiedon saatavuutta koskevia velvoitteita täsmennettäisiin siten, että liikennepalvelulaissa tarkoitetut joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat jatkossa vastuullisia huolehtimaan omalla alueellaan sijaitsevien fyysisten pysäkkien sekä kaukoliikenteen linja-autoterminaalien esteettömyystietojen saatavuudesta. Siltä osin kuin kyseiset esteettömyystiedot ovat jo saatavilla laissa säädetyn mukaisesti, ei toimivaltaisilla viranomaisilla olisi velvoitetta tietojen uudelleen toimittamiseen taikka tuottamiseen. Esityksen mukainen toimivaltaisten viranomaisten vastuu kattaisi nykysääntelystä poiketen myös tiedon tuottamisen siltä osin, kuin pysäkkejä koskevaa esteettömyystietoa ei vielä ole koneluettavassa muodossa. Toimivaltaisen viranomaisen ei

LUONNOS

velvoitteesta huolimatta tarvitsisi tuottaa tietoja itse, vaan toimijat voivat keskenään sopia tarkemmin tietojen toimittamisesta ja päivittämisestä ja muista niihin liittyvistä vastuista. Esteettömyystietojen sisällön ja muodon osalta noudatettaisiin mitä niistä säädetään multimodaaliasetuksessa. Ehdotus ei kattaisi rautatieasemien eikä lentoasemien esteettömyystietoa.

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä, valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen

Ehdotuksen mukaan tietojen luovuttamista liikenneasioiden rekisteristä selkiytettäisiin sen osalta, että yksittäisluovutuksella tarkoitettaisiin yksityishenkilöille luovutettavia tietoja ja massaluovutuksella puolestaan organisaatioille luovutettavia tietoja. Yksittäishenkilöille yksittäisluovutuksena luovutettaviin tietoihin lisättäisiin tieto vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta. Lisäksi ehdotuksessa selkeytetään sitä, että yksittäisluovutuksena luovutettavat liikennevälineen katsastustiedot sisältävät tiedon myös katsastustoimipaikasta.

Organisaatioille luovutettaviin tietoihin lisättäisiin yksityishenkilöille luovutettavien tietojen lisäksi tieto organisaation y-tunnuksesta ja yksityishenkilön henkilötunnuksesta. Tiedot ovat tarpeen organisaation ja yksityishenkilön yksilöimiseksi. Henkilötunnus olisi mahdollista luovuttaa vain, jos tietojen luovutuksensaajalla on tietosuojalain 29 §:n mukainen käsittelyperuste henkilötunnuksen käsittelyyn. Luonnollisen henkilön ja yrityksen yksilöiminen on tärkeää, jotta voidaan muun ohella kohdentaa tarjottavat palvelut oikein ja minimoida luovutettavat tiedot. Tietojen käyttö on enenevässä määrin siirtymässä aineistomuotoisesta massaluovutuksesta rajapintatoteutuksiin, joissa luovutetaan yksittäisiä tietoja. Tällöin kohteen yksilöiminen on entistä tärkeämpää. Yritysten yksilöiminen y-tunnuksen perusteella helpottaisi esimerkiksi kilpailutusten yhteydessä kuljetusten ympäristövaikutusten arviointia.

Lisäksi ehdotuksen mukaan tietojen luovuttamista muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle täsmennetään siten, että asiaan liittyvät ilmaukset yhdenmukaistetaan. Liikenneasioiden rekisteristä perintätoimintaa harjoittaville luovutettavien tietojen osalta selkiytettäisiin nykytilaa niin, että jatkossa perintäyhtiöiden oikeudesta saada tiedot tiedonluovutuskiellosta huolimatta olisi nimenomaisesti säädetty laissa.

Ehdotuksella tarkennettaisiin yleisen valvontaviranomaisen tiedonsaantioikeutta koskevaa sääntelyä siten, että viittaus liikennepalvelulaisissa säädettyihin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin muutettaisiin koskemaan Liikenne- ja viestintävirastolle yleisesti laissa säädettyjä tehtäviä.

Esityksen mukaan liikennepalvelulakiin lisättäisiin nimenomainen säännös, joka oikeuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemaan verkkosivuillaan nimen ja yhteystiedon sellaisesta henkilöstä, jolla on viraston myöntämä pätevyys, kelpoisuus, valtuutus tai vastaava, ja joka tällaisen nojalla voi tehdä lääkärintarkastuksen taikka ottaa vastaan kokeen tai muun näytön, joka on välttämätön viraston myöntämän muun henkilöluvan saamiseksi.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset yrityksiin

Jakeluinfra-asetus

Jakeluinfra-asetuksesta johtuvista ehdotuksista on suoraa vaikutuksia vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä hallinnoiviin ja omistaviin sekä näihin liittyviä

LUONNOS

liikkumispalveluja tarjoaviin toimijoihin. Tällä hetkellä Suomessa on erilaisia vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspalveluita tarjoavia yrityksiä noin 20 kappaletta. Palvelun tarjoajien määrän voidaan kuitenkin olettaa lisääntyvän ainakin jonkin verran tulevaisuudessa, kun markkina ja jakeluinfrastruktuuri kehittyvät.

Esityksessä ehdotuksen mukaisesti tunnisterekisteriorganisaatioksi nimettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa periä antamiensa yksilöllisten tunnisteiden lisäämisestä tietojärjestelmään maksua siten, mitä valtion viranomaisten suoritteiden maksullisuudesta valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään. Lataus- ja tankkauspisteitä ja liikkumispalveluita koskeva organisaatiokohtainen ID-tunniste haetaan vain kerran, eikä kyse ole toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa lupaa vastaavasta viranomaisen hyväksynnästä, jolloin suoritteiden mahdollisen maksullisuuden tietopalveluun lisäämiseksi ei voida katso aiheuttavan merkittävää kustannusta taikka hallinnollista taakkaa toimijoille.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Kertalippuja koskevan velvoitteen laajentaminen koskemaan kaikkia kertamatkaan oikeuttavia lipputuotteita koskisi kaikkia sellaisia tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajia, välityspalvelun tarjoajia sekä yhdistämispalvelun tarjoajia, joilla on omassa myyntikanavassaan tarjolla kertalippuja, joiden ei ole katsottu sisältyvän nykyisin voimassa olevaan velvoitteeseen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mikäli palvelun tarjoajan omassa sähköisessä myyntikanavassa on tarjolla kertamatkaan oikeuttavia lippuja, joihin sisältyy muutos- tai peruutusmahdollisuus, tulee jatkossa myös näihin lipputuotteisiin tarjota pääsy lippu- ja maksurajapinnan kautta. Esityksestä ei siten johtuisi yrityksille velvoitetta uusien lippu- ja maksurajapintojen kehittämiseen taikka uusien lipputuotteiden lisäämiseen palveluvalikoimaan.

Esityksestä johtuvat kustannukset yrityksille muodostuisivat siten jo toimijan omassa sähköisessä myyntikanavassa saatavilla olevan kertalipputuotteen lisäämisestä saataville myös lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnasta toiselle liikkumispalvelun tai yhdistämispalvelun tarjoajalle. Vaikutusten on siten arvioitu olevan vähäisiä, ja todennäköisesti tarvittavat tietojärjestelmämuutokset on mahdollista toteuttaa tavanomaisen kehitystyön yhteydessä.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus

Asetus sähköisistä kuljetustiedoista ei ole yrityksiä velvoittava, joten sen toimeenpano ei aiheuta välittömiä taloudellisia vaikutuksia yrityksille. Komissio tulee arvioimaan asetuksen toimeenpanon vaikutuksia vuonna 2029. Tämän jälkeen aikaisintaan on mahdollista, että asetus muuttuisi velvoittavaksi yrityksille. Kustannuksia sähköisen rahtitiedon käsittelyyn siirtymisestä ja vastaavasti sen hyödyistä on arvioitu asetuksen laatimisen yhteydessä EU:n alueella, mutta ei kansallisesti.

Yrityksille aiheutuu taloudellisia vaikutuksia tilanteissa, joissa yritys päättää ottaa käyttöön asetuksen mukaiset sähköiset kuljetustiedot. Sähköisten kuljetustietojen käyttöönotto edellyttää muutoksia yrityksen tietojärjestelmiin tai vaihtoehtoisesti asetuksen mukaiset sähköiset kuljetustiedot voi ostaa palveluna ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Yrityksen tai palveluntarjoajan tietojärjestelmä, alusta, on kuitenkin sertifioitava, mistä aiheutuu kustannuksia. Kansainvälisen maantiekuljetussopimuksen (CMR) lisäpöytäkirjan mukaisen sähköisen rahtikirjan eCMR käyttö on Suomessa ollut mahdollista kuljetusyrityksille 11.4.2019 lähtien. eCMR rahtikirja on kustannuksiltaan edullinen kuljetus- ja huolintayrityksille, koska

LUONNOS

sen tekninen toteutustapa on vapaampi, eikä yrityksen eCMR ratkaisuun kohdistu pakollista sertifiointivelvoitetta sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen tavoin.

Kuljetus- ja huolintayritysten kenttä Suomessa on moninainen. Osa yrityksistä on edennyt toimintojen digitalisaatiossa pitkälle ja osalla digitaalisia ratkaisuja on käytössä vain vähäisesti. Asetuksen säätämisen tiedonvaihdon vapaaehtoisuus jättää yritykselle mahdollisuuden harkita käyttöönoton hyötyjä ja kustannuksia.

Kansallinen liikkumavara

Esitys ei sisällä sääntelyä, jolla laajennettaisiin jakeluinfra-asetuksessa yleisille lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjille asetettuja velvoitteita tiedon toimittamisesta kansalliseen yhteyspisteeseen ja siihen liittyviä teknisiä vaatimuksia. Esityksessä ei myöskään ehdoteta säädettäväksi kansallisesti rekisteröinti- tai ilmoittautumisvelvollisuudesta yksilöllisen tunnisteiden saamiseksi. Toimijoita koskevien velvoitteiden osalta ei siten kansallisella sääntelyllä lisättäisi yrityksille velvoitteita taikka hallinnollista taakkaa verrattuna siihen, mitä suoraan sovellettavassa jakeluinfra-asetuksessa säädetään.

Esitys ei myöskään sisältäisi velvoitetta jakaa multimodaaliasetuksessa kansalliseen harkintavaltaan jätettyä dynaamista ajoneuvon varausastetta koskevaa tietoa kansallisen yhteyspisteen kautta.

Esityksellä pyritään näiltä osin vähentämään yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa EU-asetusten salliman kansallisen liikkumavaran puitteissa.

Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisiin

Jakeluinfra-asetus

Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettaisiin uusi viranomaistehtävä Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan I kohdassa mukaisena jäsenvaltion nimeämänä tunnisterekisteriorganisaationa. Ehdotuksen mukaan virasto voisi hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Kyseessä on uusi tehtävä. Tunnisterekisteriorganisaation tehtävään vaadittavan tietopalvelun toteuttamisen kertakustannukseksi on arvioitu 50 000 euroa. Hankittaessa tehtävä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, aiheutuisi Liikenne- ja viestintävirastolle tarve resursoida sopimushallintaan ja valvontaan liittyviin tehtäviin pysyvästi 0,5-1 htv.

Tunnisteiden ilmoittamisesta tietopalveluun ja uusien tunnisteiden antamisesta voitaisiin periä maksuja, joilla voitaisiin ainakin osittain kattaa tunnisterekisteriorganisaation toiminnasta aiheutuvia kustannuksia. Toimijoita, jotka tarjoavat joko vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspisteitä tai näihin liittyviä liikkumispalveluja, on tällä hetkellä arvioiden suhteellisen pieni määrä markkinan ollessa vasta kehittymässä. Kun lisäksi huomioidaan muissa jäsenmaissa tällä hetkellä käytössä olevien vastaavien maksujen suuruusluokka (esimerkiksi Benelux-maissa 100 euroa jokaisesta ID-tunnisteesta), tulisi tunnisteista perittävien maksujen olla huomattavasti muissa jäsenmaissa perittäviä maksuja korkeampia. Tästä syystä on arvioitu, että ainakaan alkuvaiheessa maksuilla ei välttämättä voitaisi kattaa kaikkia kustannuksia.

Liikennepalvelulain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on liikennepalvelulain yleinen valvontaviranomainen.

LUONNOS

Väylävirastolle asetettaisiin uusi tehtävä kansallisesta yhteyspisteestä jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen tietojen osalta. Ehdotuksen mukaan Väylävirasto voisi hankkia kansallisen yhteyspisteen toteutuksen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Kansallisen yhteyspisteen osalta merkitystä on, miten tietopalvelu kokonaisuudessaan järjestetään ja mitä ja kuinka laajoja hyötyjä kansalliseen yhteyspisteeseen toimitettavien tietojen osalta tavoitellaan koko liikennealan digitalisaation vauhdittamiseksi. Jäsenvaltion harkintavaltaan voidaan katsoa jäävän jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä säädettyjen minimivelvoitteita laajempien toiminnollisuuksien kehittäminen ja tarjoaminen esimerkiksi erilaisten dataa yhdistävien koontikantojen ja raportointiominaisuuksien osalta. Minimissään kansallinen yhteyspiste voitaisi toteuttaa niin sanottuna katalogimallina. Katalogivalmiuden osalta tehtävän hoitaminen ei edellytä uusia resursseja Väylävirastolle vuoden 2024 osalta, vaan sen voidaan katsoa toteutuvan nykyisen Väyläviraston tilaamaan palvelukokonaisuuden osana.

Jakeluinfra-asetuksesta ja sen nojalla annettavista delegoiduista säädöksistä johtuvat velvoitteet jäsenvaltiolle kansallisen yhteyspisteen osalta kuitenkin edellyttävät kehitystyötä, jota nykyinen palvelukokonaisuus ei kata.

Kansallisen yhteyspisteen kehittämiseksi jakeluinfra-asetuksen vaatimusten mukaiseksi voidaan arvioida edellyttävän rajapintojen toteutukseen 50 000 euroa, katalogin kehitykseen 50 000 euroa ja datan validointiin, koontiin ja konversioihin 150 000 euroa, yhteensä 250 000 euroa. Lisäksi hankintaan ja sopimushallintaan liittyvien tehtävien arvioidaan aiheuttavan 0,5–1 htv pysyvän resurssitarpeen.

Esityksestä johtuvien resurssitarpeiden osalta on arvioitu, etteivät ne edellytä esitystä määrärahan lisäämisestä.

Liityntäpisteet ja niitä koskeva esteettömyystieto

Ehdotetulla muutoksella liityntäpisteiden ja niitä koskevan esteettömyystiedon vastuun osoittamiseksi toimivaltaisille viranomaisille ei arvioiden mukaan olisi merkittäviä kustannusvaikutuksia. Jo nykyisellään toimivaltaisista viranomaisista koskee liikennepalvelulain olennaisten tietojen sääntely. Siten lähtökohtaisesti nyt tarkennetun velvoitteen ei tulisi vaikuttaa sellaisiin toimivaltaisiin viranomaisiin, jotka ovat nykyisen sääntelyn puitteissa huolehtineet ehdotuksen sisältämien pysäkkien ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen saatavuudesta. Esteettömyystietojen saatavuudessa sekä pysäkkitietojen päällekkäisyyksissä on kuitenkin nykytilanteessa paljon puutteita, ja näiden korjaaminen ja yhdenmukaistaminen voi edellyttää toimijoilta tietoihin ja niiden laatuun liittyvää kehitystyötä. Kehitystyötä voidaan kuitenkin tehdä osana muuta liikenteen järjestämiseen liittyvää teknisten järjestelmien kehitystä, sillä liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevissa tiedoissa on kyse tiedoista, jotka ovat joukkoliikenteen suunnittelussa tarpeellisia. Kansallisesti matkatietoon ja liityntäpisteisiin liittyvää kehitystyötä koordinoidaan myös osana liikenteen datakosysteemiä ja sen matkatietotyöryhmää, johon kaikki toimijat voivat halutessaan osallistua ja siten kansallista kehitystyötä ja sen tuloksia voivat hyödyntää kaikki toimijat.

Toimivaltaisille viranomaisille osoitetut velvoitteet koskevat niitä kuntia, jotka toimivat laissa säädettyinä toimivaltaisina viranomaisina. Vaikka joukkoliikenteen järjestämisessä ei ole kyse kuntien lakisääteisistä tehtävistä, voidaan katsoa, että toimivaltaisille viranomaisille asetetulla velvoitteella voisi edellä kuvatun mukaisesti joissain tapauksissa olla vaikutusta kuntiin. Vaikutusten on kuitenkin arvioitu olevan vähäisiä, eikä niitä kohdistu koko kuntasektoriin.

LUONNOS

Valmisteilla oleva valtion aluehallinnon uudistus vaikuttaa mahdollisesti myös liikennepalvelulaissa säädettyihin toimivaltaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin, joiden julkisen henkilöliikenteen aluehallinnon tehtävät siirtyisivät Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä, valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen

Esitetyillä muutoksia ei olisi vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston resursseihin.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Kertalippuja koskevan velvoitteen laajentaminen koskisi myös julkisia toimijoita, joilla on omassa myyntikanavassaan tarjolla kertalippuja, joiden ei ole katsottu sisältyvän nykyisin voimassa olevaan velvoitteeseen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mikäli palvelun tarjoajan omassa sähköisessä myyntikanavassa on tarjolla kertamatkaan oikeuttavia lippuja, joihin sisältyy muutos- tai peruutusmahdollisuus, tulee jatkossa myös näihin lipputuotteisiin tarjota pääsy lippu- ja maksurajapinnan kautta. Esityksestä ei siten johtuisi velvoitetta uusien lippu- ja maksurajapintojen kehittämiseen taikka uusien lipputuotteiden lisäämiseen palveluvalikoimaan. Liikenne- ja viestintäviraston keräämän tiedon perusteella kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on jo vuonna 2022 ollut kertalippuja koskeva rajapinta. Rajapintoja ei kuitenkaan ole välttämättä otettu tuotantokäyttöön kaikkien toimivaltaisten viranomaisten osalta, mikäli kysyntää lippujen jälleenmyynnille ei ole ollut. Näissä tapauksissa kertalippua koskevan velvoitteen laajentaminen koskemaan myös peruutus- ja muutosehtoisia kertalippuja voisi mahdollisesti lisätä kiinnostusta, mikäli kyseisellä toimijalla kyseisiä lipputuotteita on olemassa, myös sellaisten toimijoiden rajapintoihin, joita ei ole vielä otettu tuotantokäyttöön.

Esityksestä johtuvat kustannukset julkisille toimijoille muodostuisivat siten jo toimijan omassa sähköisessä myyntikanavassa saatavilla olevan kertalipputuotteen lisäämisestä saataville lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnasta toiselle liikkumispalvelun tai yhdistämispalvelun tarjoajalle. Vaikutusten on siten arvioitu olevan vähäisiä, ja todennäköisesti tarvittavat tietojärjestelmämuutokset on mahdollista toteuttaa tavanomaisen kehitystyön yhteydessä.

Esityksessä ehdotettu uusi velvoite toimivaltaisille viranomaisille julkaista lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot esimerkiksi omilla verkkosivuillaan, aiheuttaisi arvioiden mukaan ainoastaan vähäisiä vaikutuksia toimivaltaisille viranomaisille. Laissa veloitetaan lippu- ja myyntirajapintoihin pääsystä ja sen käyttöä koskevien ehtojen kohtuullisuudesta, syrjimättömyydestä ja tasapuolisuudesta. Käytännössä velvoitteen täyttämiseksi toimivaltaisen viranomaisen tulisi lisätä lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot omille verkkosivuilleen, joten voidaan siten perustellusti olettaa, että ehdotettu velvoite ei aiheuttaisi vähäistä merkittävämpiä kustannuksia toimivaltaisille viranomaisille.

Valmisteilla oleva valtion aluehallinnon uudistus vaikuttaa mahdollisesti myös liikennepalvelulaissa säädettyihin toimivaltaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin, joiden julkisen henkilöliikenteen aluehallinnon tehtävät siirtyisivät Liikenne- ja viestintävirastolle.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus

Esityksessä ehdotettu uusi viranomaistehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttaa kustannuksia järjestelmän kehitys- ja ylläpitovaiheessa. Liikenne- ja viestintävirasto on

LUONNOS

aiemmin saanut 4,5 miljoonan euron määrärahan vuosille 2023-2026 sähköisten kuljetustietojen tietojenvaihdon ja infrastruktuurin kansallisen osuuden toteuttamiseen ja käyttöönottoon. Toteuttamisvaihe on käynnissä ja tästä esityksestä ei aiheudu uutta rahoitustarvetta.

Pysyvä rahoitustarve tiedonvaihdon ylläpidon kustannuksiin voidaan arvioida tarkemmalla tasolla vasta sen jälkeen, kun EU:n komissio on antanut tarvittavat delegoidut asetukset ja toimeenpanosäädökset, jotka on tarkoitus antaa vuoden 2024 loppuun mennessä.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

Elinkeinovapauden rajoittaminen

Ehdotuksesta johtuu, että jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettuja yksilöllisiä tunnisteita toiminnassaan tarvitsevien lataus- ja tankkausasteiden ylläpitäjien sekä liikkumispalvelun tarjoajien tulisi tosiasiallisesti ilmoittautua tunnisterekisteriorganisaatioksi nimetylle taholle, vaikka ilmoittautumismenettelyä ei olisikaan nimenomaisesti säädetty. Ilmoitusmenettely olisi siten elinkeinovapautta rajoittava, joskin voidaan todeta, että ilmoittautumismenettely on rajoituksena lievempi kuin esimerkiksi rekisteröintivaatimus. Ilmoittautumismenettelyä koskevaa velvollisuutta tunnisterekisteriorganisaation antamaan ID-tunnisteseen ei olisi kuin yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausasteiden ylläpitäjillä, muiden lataus- ja tankkausasteiden ja liikkumispalvelujen tarjoajilla, joiden osalta ID-tunnisteen hakeminen perustuisi toimijan omaan tarpeeseen. Vaikka sääntelyä ID-tunnisteista ei tällä hetkellä ole, on toimijoilla käytössään vastaavia yksilöllisiä tunnisteita, joten esityksen muutosten osalta kyse olisi myös siitä, että sen myötä toimijat saisivat nykyisiin sopimuskäytäntöihin perustuvan tunnisteensa vahvistettua julkisen tietopalvelun kautta ja näin varmistettua, ettei toinen toimija voi ottaa samaa tunnistetta käyttöönsä.

Yhdenvertaisuus

Esityksessä ehdotetut muutokset joukkoliikenteen pysäkkien ja niitä koskevan esteettömyystiedon vastuutahon osoittamiseksi edistävät välillisesti yhdenvertaisuuden toteutumista parantamalla liikenteen toimijoiden mahdollisuutta tarjota tietoa palvelujen esteettömyydestä entistä laajemmin ja luotettavammin. Esteettömyystieto ei ole merkityksellistä ainoastaan tietyille joukolle käyttäjiä, vaan se parantaa yleisesti koko liikennejärjestelmän houkuttelevuutta kaikille käyttäjille. Ikääntyvä väestö tarvitsee esteettömiä palveluita. Niistä on hyötyä myös esimerkiksi lapsille, perheille tai matkatavaroiden ja lemmikkieläinten kanssa liikkuville. Velvoittamalla toimivaltaiset viranomaiset huolehtimaan oman alueensa liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen saatavuudesta, edistetään yhdenvertaisuuden toteutumista viranomaisten toiminnassa ja tarjoamissa palveluissa.

Ihmisryhmiä koskevat vaikutukset

Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla ei suoraan säädetäisi tarjottavista palveluista tai niiden sisällöstä, vaan ehdotuksien tavoitteena on edistää liikenteen eri toimijoiden saatavilla olevaa dataa, jonka avulla voidaan sekä parantaa jo olemassa olevia palveluja mutta myös edistää tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä ja siten tietopohjaisuutta ja sen tuomia mahdollisuuksia koko liikennejärjestelmän tasolla. Tästä johtuen ehdotettujen muutosten ihmisryhmiä koskevia vaikutuksia ei voida suoraan mitata taikka kohdentaa, vaan vaikutukset ovat pikemminkin välillisiä edistäen datan hyödyntämistä koko liikennejärjestelmän tasolla ja mahdollistaen näin

LUONNOS

liikkumispalvelujen kehittämistä ja digitaalisten liikkumispalvelujen tarjoamista matkustajien tarpeita vastaavasti.

Henkilöliikenteen liikkumispalvelujen edistäminen datan hyödyntämisen ja palvelujen yhteentoimivuuden kautta voi välillisesti parantaa sekä joukkoliikenteen alueellista saavutettavuutta että myös eri käyttäjäryhmille paremmin soveltuvien palvelujen kehittymistä, esimerkiksi tieto pysäkkien esteettömyydestä parantaa sekä liikkumisesteisten että myös lasten ja ikääntyvien ihmisten mahdollisuutta käyttää joukkoliikennettä entistä luotettavammin ja yhdenvertaisemmin muihin käyttäjäryhmiin verrattuna.

Liikkumispalvelujen esteettömyys edistää myös YK:n vammaisyleissopimuksen ([YK:n yleissopimuksen vammaisten oikeuksista SopS 27/2016](#)) toimeenpanoa. Vammaisyleissopimuksen mukaan tulee toteuttaa asianmukaiset toimet, joilla varmistetaan vammaisille henkilöille mm. muiden kanssa yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään. Liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskeva tieto on aivan keskeinen edellytys sille, että esimerkiksi liikuntaesteinen henkilö voi käyttää julkista liikennettä. Koneluettavassa muodossa olevan tiedon saatavuus puolestaan mahdollistaa, että kyseinen tieto voidaan tuottaa erilaisiin sähköisiin palveluihin, esimerkiksi reittioppaisiin ja lipunmyyntikanaviin, joiden avulla liikuntaesteinen henkilö voi suunnitella koko reitin ja saada matkan aikana tarvittavaa tietoa esimerkiksi häiriöiden johdosta.

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 % jalankulumatkoja, 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.

Vaikutukset yksityisyyden suojaan

Julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden yhteystietojen ja oikeuksien julkaisemisella on vaikutuksia näiden henkilöiden yksityisyyden suojaan. Esityksen tarkoituksena on helpottaa tiedonsaantia sellaisten henkilöiden yhteystiedoista ja oikeuksista, jotka tekevät lääkärintarkastuksia, vastaanottavat näyttöjä, arvioivat kielitaitoa tai hoitavat vastaavia tehtäviä, joissa annettavat todistukset ovat välttämättömiä Liikenne- ja viestintäviraston antaman luvan saamiselle. Tarkoituksena on, että tiedot voitaisiin julkaista viraston verkkosivuilla luetteloina tai hakutuloksina, esimerkiksi verkkosivulta voisi hakea merimieslääkäreitä tietyltä alueelta.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut terveydenhuollon ammattihenkilöiden ammattipätevyystietoja koskevaa tietopalvelua lausunnossaan [32/2008 vp](#) ja katsonut, että yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta on olennaista, että ”varsin laajasta internetiin sijoitettavasta henkilörekisteristä tietoja ei voida hakea erilaisina massahakuina. Esityksen perustelujen mukaan tarkoituksena onkin, että tietoja voisi hakea ainoastaan yksittäisinä hakuina käyttäen hakuperusteena joko rekisteröidyn nimeä tai rekisteröintinumeroa.” Nyt tarkasteltava tietopalvelu kohdistuisi rajattuun henkilöryhmään, jolle ominaisena piirteenä on, että he kaikki hoitavat tehtävää, johon liittyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain

LUONNOS

nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia.

Esityksen yksityisyydensuojavaikutuksia on tarkasteltava heidän asiakkaidensa oikeuksien valossa. Liikenne- ja viestintäviraston on viranomaisena kyettävä neuvomaan, miten lupa-asiat voidaan hoitaa. Asiakkaiden on tärkeä löytää asiantuntijat, joilla on toimivaltuudet tehdä tarkastuksia ja ottaa vastaan kokeita tai näyttöjä, muuten he eivät kykene omia asioitaan hoitamaan. Asiantuntijat hakeutuvat näihin tehtäviin itse. Heistä julkaistaisiin viraston verkkosivuilla vain nimitieto ja yhteystieto, josta asiakkaat voivat heidät tavoittaa, sekä toimialue (kunta tai maakunta) sekä heidän oikeutensa (minkälaista julkista hallintotehtävää he hoitavat). Tällaista tarkkarajaista tietopalvelua voidaan asiaa kokonaisuutena tarkastellen pitää perustuslain näkökulmasta tarkoituksenmukaisena.

Esitys helpottaisi tietojen saantia henkilöille, jotka tarvitsevat tiedon henkilöluvan saamiseksi. Nykyisin liikennepalvelulaissa on vain osittain säännöksiä tietojen julkaisusta, eikä näissäkään säädetä tarkemmin mitä tietoja voidaan julkaista. Julkaisemattomien tietojen osalta tiedot ovat tällä hetkellä saatavilla ainoastaan puhelinpalvelun kautta. Kun tieto voitaisi julkaista verkkosivuilla, se olisi helposti, luotettavasti ja ympärivuorokautisesti asiakkaiden saatavilla. Asiakas voisi myös luottaa siihen, että hän saa kattavan tiedon tarjolla olevista palveluista.

Esityksellä mahdollistettaisiin myös henkilötunnuksen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Ehdotuksessa säädettäisi, että henkilötunnus voitaisi luovuttaa vain, mikäli luovutuksensaajalla on tietosuojalain 29 §:n mukainen käsittelyperuste henkilötunnuksen käsittelyyn. Liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin tietoja luovutettaessa Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa aina ennen tietojen luovuttamista niiden käyttötarkoituksen sekä tietosuoja-asetuksen mukaisen henkilötietojen käsittelyn oikeusperustan. Lisäksi henkilötunnuksen luovuttamisen osalta Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi aina ennen luovutusta myös tietosuojalain 29 §:n mukaisen käsittelyperusteen olemassa olon. Henkilötunnuksen luovuttaminen ei vaarantaisi tietosuojaa eikä yksityisyyden suojaa nykysäätelyyn verrattuna. Henkilötunnuksen luovuttaminen luonnollisen henkilön yksilöimiseksi mahdollistaisi tietojen minimoinnin esimerkiksi palveluissa, jotka on tarkoitettu ainoastaan henkilön omien ajoneuvotietojen hallintaan. Yksilöinnillä varmistettaisiin se, että palvelusta ei olisi saatavissa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella toisen henkilön tietoja, vaan ainoastaan henkilön omien ajoneuvojen tiedot. Luonnollisella henkilöllä on myös oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen pykälässä tarkoitettuihin liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin.

Ympäristövaikutukset

Esityksessä ei ehdoteta muutoksia, joilla olisi suoria mitattavia ympäristövaikutuksia. Esitetyt tiedon saatavuutta ja käytettävyyttä koskevat ehdotukset koskevat koneluettavassa muodossa olevaa eri liikenteen toimijoiden välillä jaettavaa dataa. Näin ollen esityksestä ei suoraan johdu esimerkiksi sääntelyä siihen, millaisia palveluita kyseisen datan avulla tarjotaan. Koneluettavassa muodossa saatavilla olevan tiedon avulla liikenteeseen liittyviä palveluita tarjoavat toimijat voivat kuitenkin kehittää palveluitaan vastaamaan entistä paremmin ihmisten yksilöllisiä liikkumistarpeita. Tämän johdosta yleisiä lataus- ja tankkauspisteitä koskevan tiedon, henkilöliikenteen liikkumispalvelujen olennaisten tietojen ja pysäkkien ja niitä koskevan esteettömyystiedon saatavuuden parantaminen voi välillisesti edistää ja vauhdittaa sekä liikenteen käyttövoiman muutosta että myös kulkumuotosiirtymää vähäpäästöisimpiin vaihtoehtoihin. Tarjoamalla lisää tietoa digitaalisessa muodossa lisätään ihmisten mahdollisuutta tehdä vähäpäästöisempiä liikkumisvalintoja.

LUONNOS

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 käyttöönnoton 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.

Myös multimodaaliasetuksella toteutetaan osaltaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa, jossa korostetaan automatisoidun ja verkottuneen multimodaalisen liikkumisen sekä digitalisaation mahdollistamien älykkäiden liikenteenohjauksen järjestelmien kasvavaa roolia sekä tavoitetta tukea uusia kestäviä liikenne- ja liikkumispalveluja, joilla voidaan vähentää ruuhkia ja saasteita erityisesti kaupunkialueilla.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Jakeluinfra-asetus

Tunnisterekisteriorganisaation tehtävien osalta on esityksen valmistelussa tarkasteltu myös sitä vaihtoehtoa, että Liikenne- ja viestintävirasto antaisi mahdolliset uudet yksilölliset tunnisteet, mutta hankkisi muilta osin tehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Lisäksi on tarkasteltu vaihtoehtoa, että tunnisterekisteriorganisaation tehtävä osoitettaisiin suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Valmistelun aikana on kuitenkin tunnistettu vaihtoehdon toteuttamisen haasteeksi muun muassa siihen tarvittavan rahoituksen järjestäminen. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi periä toimijoilta maksuja, joilla katettaisiin palvelun tuottamisen kustannukset. Kuitenkin jäsenmaissa, joissa on jo olemassa tunnisterekisteriorganisaatioita, ovat ID-tunnisteesta perittävät maksut joko hyvin vähäisiä (100 euroa) taikka maksuja ei peritä lainkaan. Tässä toteutusmallissa maksujen tulisi kuitenkin olla huomattavasti suurempi, esimerkiksi jos tietopalveluun lisättäviä ID-tunnisteita arvioitaisi olevan noin 20 toimijan osalta, tulisi maksu olla noin 2500 euroa.

Multimodaaliasetus

Henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tietojen osalta on valmistelussa tarkasteltu myös vaihtoehtoa, jossa nykyisin voimassa oleva valtioneuvoston asetus olisi päivitetty vastaamaan sisällöltään päivitetyn multimodaaliasetuksen tietosisältöjä. Päällekkäiselle kansalliselle sääntelylle ei kuitenkaan nähty enää perusteita.

Sidosryhmiltä saadun palautteen mukaan sääntelyssä tulisi huolehtia siitä, että velvoitteet koskevat saman tasoisesti eri liikennemuotoja. Esityksellä ei ole tarkoituksenaan muuttaa nykyistä liikkumispalvelujen tietojen sääntelyä muilta osin, ja siten se tulisi jatkossakin koskemaan kaikkia liikennemuotoja. Sidosryhmät myös korostivat, että sääntelyssä tulisi tietojen lisäksi huomioida myös datan laatua koskevat vaatimukset ja myös kansallisten standardien käytön mahdollisuus tulisi säilyttää. Esityksessä ehdotetaan standardien osalta sovellettavaksi, mitä niistä säädetään multimodaaliasetuksessa.

Liityntäpisteen ja niiden esteettömyystieto

Liityntäpisteiden esteettömyystiedon osalta on valmistelun aikana tarkasteltu myös vaihtoehtoa, jossa toimivaltaisille viranomaisille voitaisi asettaa velvoite ainoastaan esteettömyystiedon

LUONNOS

osalta, ei liityntäpisteiden muiden tietojen osalta. Liityntäpisteitä koskeva esteettömyystieto on kuitenkin osa muuta liityntäpistetietoa siten, ettei käytännössä liityntäpistettä koskevaa esteettömyystietoa voitaisi multimodaaliasetuksessa säädetyn tietomallin mukaisesti asettaa saataville erillään kyseistä liityntäpistettä koskevasta tiedosta. Liityntäpisteiden tiedoissa on nykyisellään puutteita ja päällekkäisyyksiä, jotka käytännössä johtavat siihen, ettei myöskään liityntäpisteen esteettömyystieto voida asettaa saataville ilman, että samaan aikaan myös itse liityntäpisteiden tiedoissa esiintyviä puutteita korjataan.

Lisäksi valmistelun aikana on tarkasteltu liityntäpisteiden esteettömyystiedon vastuun osoittamista infratietoa koskevan sääntelyn mukaisesti kunnille ja vaihtoehtoa, ja ettei liityntäpisteiden ja niiden esteettömyystiedon osalta säädetä vastuutahosta sen tarkemmin, mitä jo sisältyy olennaisten tietojen sääntelyyn ja sinä säädettyihin kaikkia henkilöliikenteen liikkumispalveluja tarjoavien velvoitteisiin. Kuntien osalta on jo olemassa olevaa sääntelyä pysäkeitä koskevan tiedon toimittamisesta Väyläviraston vastuulla olevan Digiroad-palveluun. Tässä on kuitenkin kyse infrastruktuuria koskevasta tiedosta, joka ei täytä kaikkia palvelujen tarjoamiseen vaadittavia tietoja. Esteettömiä matkaketjuja ja niiden tarjoamiseen ja käyttöön liittyviä tietotarpeita on selvitetty useissa eri selvityksissä. Matkustajan näkökulmasta keskeistä on palvelua ja sen esteettömyyttä koskevan tiedon saaminen. Vaikka infrastruktuurin haltija tuottaisikin tietoa infrastruktuurista yleisesti, olisi liikkumispalvelun tarjoajan joka tapauksessa tiedettävä tarjoamiensa palvelujen sisällöstä ja niitä koskevasta matkustajille annettavasta tiedosta. Lisäksi kun otetaan huomioon, että julkisia palveluja tarjoavan viranomaisen on huolehdittava myös palvelujensa yhdenvertaisuudesta, olisi nykysääntelyn valossa haasteellista päätyä ratkaisuun, jossa toimivaltaisella viranomaisella ei olisi roolia pysäkkien ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön 6.2.2024 järjestämän sidosryhmätilaisuuden yhteydessä pyydettiin sidosryhmiltä näkemyksiä toimivaltaisten viranomaisten asettamiseksi vastuuseen liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen osalta. Sidosryhmistä nousi esiin se, ettei toimivaltaisten viranomaisten toiminnassa välttämättä muodostu kaikkia multimodaaliasetuksessa tarkoitettuja tietoja liityntäpisteistä. Vastuutahon asettamisen lisäksi tulisi kuitenkin huolehtia myös tietojen päivittämisestä, jota voisivat tehdä esimerkiksi liikennöitsijät.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Sopimusehtojen julkaisemisen osalta sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella julkisten toimijoiden osalta ei tunnisteta suoraa tarvetta sopimusehtojen julkaisulle, sillä julkisten toimijoiden osalta sääntely jo nykyisellään edellyttää toiminnan läpinäkyvyyttä ja sopimuskumppanien tasapuolista kohtelua. Nykyisellään lippuyhteistyön suurimmiksi haasteiksi on julkisten toimijoiden puolelta tunnistettu kilpailusääntely ja epäselvyydet sen osalta millainen yhteistyö ylipäätään on sallittua ja millainen kiellettyä julkisen tuen näkökulmasta.

Sidosryhmiltä saatiin palautetta myös sen puolesta, että yhteiset sopimus- ja toimintamallit nähdään hyvänä ja yhteistyötä edistävänä. Esimerkiksi useiden kaupunkiseutujen käytössä olevat joukkoliikenteen Waltti-palvelut, joita tarjoaa kuntien omistama Waltti Solutions Oy, on nähty edistävän yhdenmukaisia sopimusmalleja ja sitä kautta myös lippuyhteistyötä.

LUONNOS

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Jakeluinfra-asetus

Joissakin maissa on ollut jo ennen asetuksen antamista tunnisterekisteriorganisaatioita. Belgiassa, Alankomaissa ja Luxemburgissa (Benelux-maat) on perustettu yhteinen tunnisterekisteriorganisaatio. Tunnisterekisteriorganisaation tehtäviä hoitaa Beneluxin yleinen sihteeristö (Benelux General Secretary), joka on hallitustenvälinen organisaatio helpottamaan rajat ylittävää yhteistyötä Benelux-maiden välillä. Benelux-maiden tunnisterekisteriorganisaatiolta ID-tunnistetta voivat hakea myös muut, kuin kyseisissä maissa sijaitsevat toimijat. ID-tunnisteita voi myös hakea useampia, esimerkiksi eri maakooodeilla alkavan tunnisteiden. ID-tunnistetta haetaan verkkosivuilla olevalla lomakkeella, jossa hakija saa valita toivomansa maakoodin (BE, NL tai LUX) ja lisäksi toivomansa organisaatiotunnisteen (3 merkkiä). ID-tunnisteen rekisteröiminen maksaa 100 euroa, joka voi kattaa yhdellä kertaa haettuna yhden tai useamman tunnisteiden. Lisäksi veloitetaan toimijakohtainen vuosimaksu, joka on 90 euroa.

Ruotsi julkaisi [20.12.2023 muistion](#) ehdotuksiksi jakeluinfra-asetuksen, mukaan lukien 20 artiklan, kansallisen täytäntöönpanon osalta. Ehdotuksen mukaan tunnisterekisteriorganisaatioksi nimettäisiin Ruotsin Energiavirasto (Statens Energimyndigheten). Ruotsin ehdotuksessa on lisäksi mainittu, että mikäli tunnisterekisteriorganisaatio antaisi kielteisen päätöksen, toisin sanoen jättäisi antamatta haetun ID-tunnisteen, tulisi tästä kielteisestä päätöksestä voida valittaa hallintotuomioistuimeen. Ruotsissa Energiavirasto olisi myös toimivaltainen viranomaisen valvomaan toimijoille asetettuja velvoitteita toimittaa tietoa kansalliseen yhteyspisteeseen.

Multimodaaliasetus

Saksassa on julkaistu 25.7.2023 [muistio](#) kansallisesta laista pyrkimyksenä koota EU-sääntelystä tulevat liikenteen tietovelvoitteet yhteen kansalliseen säädökseen. Tavoitteena on tietojen saatavuutta koskevaa sääntelykokonaisuutta ja muun muassa tietoa koskevia teknisiä vaatimuksia. Tavoitteena sääntelyllä on vastata tunnistettuihin keskeisiin tarpeisiin varmistaa datan saatavuus ja laatu. Muun muassa multimodaaliasetuksessa asetettuja tietojen saatavuutta koskevia määräaikoja aikaistettaisiin määrittelemällä yhtenäinen päivämäärä, jolloin velvoitteet astuvat voimaan. Tarkoituksena on asettaa datan haltijoille selkeä määräaika velvoitteiden täyttämiseksi. multimodaaliasetuksessa jäsenvaltion harkintaan jätetty täyttöastetta koskevan dynaamisen tiedon saatavuuden velvoittaminen on Saksassa tarkoitus ottaa käyttöön. Saksassa on jo ennen tätä ollut käytössä täyttöastetta koskevaa saatavilla.

Liityntäpisteet ja niiden esteettömyystieto

Norjassa on kehitetty kansallinen pysäkkirekisteri, joka toimii Norjan joukkoliikenteen pysäkkien päärekisterinä. Sitä käytetään pysäkkien infrastruktuurin tarkkojen tietojen tallentamiseen ja uudelleenjakamiseen. Tavoitteena on välttää pysäkkitietojen päällekkäisyys eri palveluntarjoajien kesken ja helpottaa uusien toimijoiden reittien suunnittelua ja perustamista. Kaikki tiedot viedään päivittäin NeTEx-tiedostoihin, ja rajapinnat ovat myös vapaasti saatavilla.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa on kansallinen tietokanta NaPTAN (National Public Transport Access Nodes), joka identifioi yksilöllisesti kaikki joukkoliikenteen pääsypisteet Englannissa, Skotlannissa ja Walesissa. Se kattaa bussi-, juna-, raitiovaunu-, metro-, maanalaiset-, juna- ja lauttapalvelut. NaPTANia ylläpitävät paikallishallinnot ja

LUONNOS

joukkoliikenteen operaattorit pitääkseen heidät ajan tasalla muutoksista ja lisävaatimuksista (tiealueen ulkopuolella). Lisäksi kansallinen joukkoliikenteen paikkatietorekisteri (NPTG) sisältää maantieteellisiä tietoja kaikista kaupungeista, kaupunkikunnista, kylästä ja muista paikallisuksista Englannissa, Skotlannissa ja Walesissa.

6 Lausuntopalautte

Hallituksen esitysluonnos oli lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausunnotmenettelyssä.

7 Säännöskohtaiset perustelut

154 §. Liikkumispalvelua koskevat tiedot. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin datan haltijoiden vastuusta avata avoimessa rajapinnassa ja vastuusta toimittaa kansalliseen yhteyspisteeseen liikkumispalveluita koskeva staattinen ja dynaaminen matka- ja liikennedata, joista on säädetty multimodaaliasetuksessa. Velvoite ei kuitenkaan koskisi multimodaaliasetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua tietoa ajoneuvon varausasteesta. Kohdan 2.3 sulkeminen pois velvoitteesta perustuu multimodaaliasetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaiseen kansallisen liikkumavaran käyttöön. Asetuksen mukaan jäsenvaltiot voivat päättää dynaamisen ajoneuvon käyttöastetta koskevan tiedon osalta siitä, velvoitetaanko datan haltijat antamaan tiedot kansallisen yhteyspisteen kautta.

Tietojen muodon osalta noudatettaisiin mitä on säädetty multimodaaliasetuksen 4 artiklan 1 kohdassa staattisten tietojen osalta ja 5 artiklan 1 kohdassa dynaamisten tietojen osalta. Asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa on säädetty, että tieliikenteen osalta tulee noudattaa delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 4 artiklassa tarkoitettua vakioitua muotoa, ja muiden liikennemuotojen osalta jotain seuraavista: NeTeX CEN/TS 16614 ja sen myöhemmät versiot, asetuksessa (EU) N:o 454/2011 määritellyt tekniset spesifikaatiot, IATAN matkustajapalveluita käsittelevän konferenssin valtuuksien nojalla julkaistut tekniset asiakirjat, tai Transmodel EN 12896, kun käytössä ei ole tiedonsiirtoa koskevaa viiteyhteyksikäytäntöä. Asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetään käytettäväksi tieliikenteen osalta delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 5 ja 6 artiklassa määriteltyjä muotoja, ja muiden liikennemuotojen osalta joko SIRI CEN/TS 15531 ja sen myöhemmät versiot, tai asetuksessa (EU) N:o 454/2011 määritellyt tekniset spesifikaatiot. Edellä lueteltujen osalta voidaan vaihtoehtoisesti käyttää mitä tahansa koneellisesti luettavaa digitaalista muotoa, jonka voidaan osoittaa olevan täysin yhteensopiva ja yhteentoimiva mainittujen standardien ja teknisten spesifikaatioiden kanssa, mikä voidaan osoittaa myös esimerkiksi automaattisten muuntimien ja validointivälineiden avulla.

Datan haltijaan kohdistuva velvoite avata rajapinta ei ole seurausta multimodaaliasetuksesta, vaan vastaa aikaisempaa 154 § 1 momentin velvoitetta, jonka säilyttäminen Suomessa on katsottu tarpeelliseksi. Datan haltijan tulisi ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn multimodaaliasetuksessa tarkoitettuihin tietoihin. Velvoite toimittaa rajapinnan osoite kansalliseen yhteyspisteeseen tarkoittaa kansallisesti sitä, kuinka asetuksen velvoite toimittaa data käytännössä hoidetaan. Ehdotuksella ei olisi tarkoituksena muuttaa aikaisempaa 154 § velvoitetta myöskään sen osalta, että myös jatkossa 1 momentti velvoittaisi julkaisemaan sekä staattiset että dynaamiset tiedot lain voimaan tullessa.

Multimodaaliasetuksen 2 artiklan 11 kohdan mukaisesti datan haltijalla tarkoitetaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoa, kuten liikenneviranomaisia, liikenteenharjoittajia, infrastruktuurin haltijoita ja kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajia, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan liitteessä lueteltuun dataan tai jakaa sitä sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Ehdotettu 1 momentti koskisi siten jatkossa datan haltijoita aiemman henkilöliikenteen liikkumispalveluiden

LUONNOS

tarjoajien sijaan. Datan haltijat kattaisivat multimodaaliasetuksen määritelmän mukaisesti kaikki ne toimijat, joilla on oikeus myöntää pääsy asetuksen liitteessä lueteltuun dataan tai jakaa sitä, ja koskisi siten myös infrastruktuurin haltijoita. Myös aiemmin velvoitetut henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajat on koskenut laajasti erilaisia palveluja. Hallituksen esityksen HE 161/2016 vp mukaan henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajiin kohdistettu velvoite koski kaikkien eri liikennemuotojen palveluntarjoajia, kuten rautatieliikenteen yhtiöitä, varustamoita, lentoyhtiöitä sekä muun muassa satamia, lentokenttiä ja terminaaleja, sekä välityspalvelun tarjoajia. Multimodaaliasetus koskee tietoja, jotka ovat saatavilla koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa. Ehdotettu 1 momentti ei velvoittaisi datan haltijoita uuden tiedon tuottamiseen.

Aiemmin laissa tietolajit on lueteltu pykälässä (reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot) sekä valtioneuvoston asetuksessa. Tietojen tarkemman sisällön sekä teknisten vaatimusten osalta noudatettaisiin jatkossa multimodaaliasetusta. Multimodaaliasetuksen tarkistamisen seurauksena asetuksen liitteeseen lisättiin uusia tietolajeja. Uusia tietolajeja, joita ei ole sisällynyt aiemmin multimodaaliasetukseen eikä kansalliseen valtioneuvoston asetukseen liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista, ovat seuraavat asetuksen liitteen 1 kohdan staattisen, aiemman ja havaintoihin perustuvan matka- ja liikennedatan tyypit: ajoneuvossa olevat palvelut (esimerkiksi WC-tilat) ja paikka lastenvaunuille, polkupyörien kuljetusmahdollisuus ja -ehdot, pysäköintipaikkojen sijainti (kadunvarsi- ja muu pysäköinti) mukaan lukien esteettömät pysäköintipaikat vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, pysäköintimaksuja koskevat tiedot, liityntäpysäköinti julkisen liikenteen sekä yhteiskyytien käyttämiseksi, myöhästymisiä koskeva aiempi matka- ja liikennedata, myöhästymisiä ja ohitusaikoja koskeva havaintoihin perustuva data, sekä peruutuksia koskeva havaintoihin perustuva data. Uusia tietolajeja, joita ei ole sisällynyt aiemmin multimodaaliasetukseen eikä kansalliseen valtioneuvoston asetukseen liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista, ovat seuraavat asetuksen liitteen 2 kohdan dynaamisen matka- ja liikennedatan tyypit: häiriöt, kuten suljetut reitin osat ja/tai kiertotiet, ja niiden syy, jos mahdollista ja pysäköintimaksuista tiedottaminen.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti liityntäpisteistä ja niiden esteettömyyttä koskevista tiedoista. Momentissa asetettaisiin lain 181 §:ssä tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille vastuu huolehtia siitä, että liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevat tiedot ovat 1 momentissa säädetyn mukaisesti vapaasti saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta. Huomattava on, että myös 1 momentti velvoittaa myös toimivaltaisia viranomaisia olennaisten tietojen saatavuuden varmistamiseen, sisältäen liityntäpisteet ja niiden esteettömyyttä koskevat tiedot. Olisi kuitenkin tarpeen säätää 2 momentissa tarkemmin siitä, mikä taho olisi viime kädessä velvoitettu varmistamaan tietojen saatavuus tilanteessa, jossa kyseisiä tietoja ei ole saatavilla 1 momentissa säädetystä huolimatta. Käytännössä 2 momentti mahdollistaisi sen, että alueen, jolta 1 momentissa säädetyt liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevat tiedot puuttuvat, toimivaltainen viranomainen voitaisi velvoittaa puuttuvien tietojen osalta huolehtimaan siitä, että tiedot ovat vapaasti saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta.

Liikenne- ja viestintävirasto olisi lain 178 §:n mukaisesti toimivaltainen valvomaan veloitteen noudattamista.

Toimivaltainen viranomainen ei välttämättä omassa toiminnassaan tuota kaikkia ehdotuksessa tarkoitettuja tietoja, ja liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevia tietoja onkin olemassa useilla eri toimijoilla ja samaa liityntäpistettä koskevia tietoja voi olla saatavilla useammasta eri lähteestä. Tästä johtuen 2 momentista ei johtuisi toimivaltaisille viranomaisille veloitetta tuottaa päällekkäistä tietoa. Siltä osin kuin tiedot olisivat jo saatavilla 1 momentissa säädetyn mukaisesti, ei 2 momentista johtuisi toimivaltaiselle viranomaiselle lisäveloitetta. Mikäli

LUONNOS

kyseisiä tietoja ei ole saatavilla 1 momentissa säädetyn mukaisesti, olisi kyseisen alueen toimivaltaisella viranomaisella velvollisuus kuitenkin huolehtia tietojen saatavuudesta. Tietojen saatavuus kattaisi myös sellaisten puuttuvien tietojen tuottamisen, joita ei ole vielä koneluettavassa muodossa. Tietojen saatavuudesta huolehtiminen tarkoittaisi sitä, että toimivaltaisen viranomaisen tulisi joko itse jakaa kyseiset tiedot taikka esimerkiksi sopimusjärjestelyin varmistua siitä, että tiedot ovat saatavilla kansallisen yhteyspisteen kautta laissa säädetyn mukaisesti. Näin ollen toimivaltainen viranomainen voisi varmistaa tietojen saatavuuden myös niin, että tietojen toimittamisesta huolehtisi toimivaltaisen viranomaisen puolesta toinen toimija.

Momentissa viitattaisi liityntäpisteiden ja niitä koskevien esteettömyystietojen osalta multimodaali-asetukseen. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että 2 momentissa tarkoitettuja tietoja olisivat multimodaali-asetuksen liitteessä luetellut staattista matka- ja liikennedatata koskevat, palvelutaso 1 mukaisesti säännöllistä liikennettä ja tapauksen mukaan kysyntäohjauksista liikennettä koskevat seuraavat tietolajit: (c) sijaintihaku (liityntäpisteet) (i) yksilöidyt liityntäpisteet ja ii) liityntäpisteiden geometria/kartoitus) sekä (d) reittisuunnitelman muodostaminen (viii) Liityntäpisteiden varustetaso (mukaan lukien laituritiedot, asiakaspalvelu-/neuvontapisteet, lipunmyyntipisteet, hissit/portaat, sisään- ja uloskäyntien sijainti) ja x) liityntäpisteiden esteettömyys ja kulkureitit vaihdon yhteydessä (kuten hissit, liukuportaat). Käytännössä säännös kattaisi siten ainakin toimivaltaisen viranomaisen toimialueella sijaitsevat säännöllisen liikenteen fyysiset pysäkit ja kaukoliikenteen linja-autoterminaalit. Säännös ei koskisi rautatieasemien tietoja, joista on säädetty liikennepalvelulain 154 a §:ssä eikä lentoliikennettä.

Liikennepalvelulain 154 a §:ssä säädetyn rautatieasemien esteettömyystietopalvelun osalta on käynnissä kehittämistyö pysäkkietokannasta, jonne olisi tulevaisuudessa mahdollista sisällyttää kaikki julkaistut liityntäpistetiedot niitä koskevine esteettömyystietoineen. Tietokannan olisi tarkoitus sisältää myös työkalu aineistojen muokkaamiseen. Yhteisellä pysäkkietokannalla voitaisi estää samaa liityntäpistettä koskevien useiden eri päällekkäisten tietojen tuomia haasteita, ja toisaalta tarjota luotettavaa liityntäpistetietoa kaikkien toimijoiden hyödynnettäväksi. Nyt ehdotetuissa muutoksissa 154 §:ään jätetään datan haltijoille ja toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuus sopia siitä, kuka toimittaa liityntäpisteitä koskevat tiedot kansalliseen yhteyspisteeseen ja miten tietoja päivitetään.

Ehdotettu uusi 3 momentti vastaisi sisällöltään aikaisemmin voimassa ollutta momenttia. Muutoksella 3 momentti olisi yhdenmukainen ehdotetun uuden 154 b §:n 2 momentin kanssa. Tuottaessaan momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle osoitettua kansallisen yhteyspisteen tietopalvelua, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n ei lähtökohtaisesti katsottaisi olevan EU:n datahallinta-asetuksessa (EU) 2022/868 tarkoitettu datan välityspalvelun tarjoaja.

Ehdotetun uuden 2 momentin johdosta aiempi 3 momentti siirtyisi 4 momentiksi. Tämän vuoksi 4 momentiksi siirtyvään momenttiin sisältyvä viittaus pykälän 2 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi pykälän 3 momenttiin.

Pykälän 1 momenttiin ehdotettujen muutosten johdosta kumottaisiin pykälän 4 momentti. Olennaisten tietojen sisällön tarkempaa luettelemista valtioneuvoston asetuksella ei enää tarvittaisi, sillä kyseinen luettelo sisältyisi 1 momentissa viitattavaan multimodaali-asetukseen. Ehdotuksella selkiytettäisi kansallisen sääntelyn ja EU-sääntelyn muodostamaa kokonaisuutta ja poistettaisiin tarpeeton ja osittain päällekkäinen sääntely, jota on syntynyt viimeaikaisen EU-sääntelyn myötä. Momentin kumoamisen johdosta kumoutuisi myös valtioneuvoston asetus

LUONNOS

liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista 643/2017. Teknisen yhteentoimivuuden osalta jatkossa noudatettaisiin, mitä on säädetty multimodaaliasetuksessa.

154 b §. *Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot.* Pykälän 1 momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen jakeluinfra-asetuksessa säädettyyn yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjiä tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajia, koskevasta velvoitteesta toimittaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot kansalliseen yhteyspisteeseen EU-sääntelyn mukaisesti. Yleisesti saatavilla olevalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdan mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee suurelle yleisölle avoimessa paikassa tai tilassa, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä kiinteistössä ja sovelletaanko paikkaan tai tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista. Ehdotettu momentti sisältäisi tietojen toimittamista koskevan velvoitteen, jonka osalta Liikenne- ja viestintävirasto olisi lain 178 §:n mukaisesti toimivaltainen valvomaan velvoitteen noudattamista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Väylävirasto vastuuviranomaiseksi kansallisesta yhteyspisteestä jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen lataus- ja tankkauspisteitä koskevan tiedon osalta. Jakeluinfra-asetuksen resitaalin 67 mukaan on tarpeen antaa kuluttajille riittävästi tietoa asetuksen soveltamisalaan kuuluvien vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisestä sijainnista ja ominaisuuksista sekä niissä tarjotuista palveluista, jonka vuoksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjät tai omistajat asettavat saataville asiaan liittyvää staattista dataa ja dynaamista dataa. Resitaalin 69 mukaan kyseisen datan olisi oltava käytettävissä johdonmukaisella tavalla kaikissa jäsenvaltioissa ja jäsenvaltioiden olisi asetettava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva data saataville avoimena datana komission delegoidun asetuksen (EU) 2022/670 mukaisesti määritellyn kansallisen yhteyspisteensä kautta ja noudattaen lisämäärityksiä, jotka täydentävät mainitussa delegoidussa asetuksessa säädettyjä määrityksiä. Kyse olisi siten asiallisesti reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevassa asetuksessa tarkoitettusta kansallisesta yhteyspisteestä, josta ei ole erikseen liikennepalvelulaissa säädetty, mutta jonka mukaisia tietolajeja Väylävirasto nykyisellään tilaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ehdotuksen mukaan Väylävirasto voisi tuottaa palvelun itse taikka hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ehdotettu sääntely mahdollistaisi siten jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen osalta tarvittavan tietopalvelun hankkimisen ainoastaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Säännös vastaisi, mitä on säädetty liikennepalvelulain 154 §:ssä multimodaali-asetuksen mukaisesta kansallisesta yhteyspisteestä ja sitä koskevasta tietopalvelusta, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voi mainitun säännöksen nojalla hankkia Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Tietopalvelun ja siihen liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkimiseen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä tulisi sovellettavaksi myös liikennepalvelulain 213 §:n säännös julkista hallintotehtävää siirrettäessä tehtävästä sopimuksesta sekä 210 §:n rikosoikeudellista virkavastuuta koskeva sääntely. Kansallisen yhteyspisteen tulisi täyttää jakeluinfra-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksessä sille asetetut vaatimukset.

154 c §. *Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtoa koskeva kansallinen yhteyspiste.* Lakiin lisättäisiin uusi 154 c §, jolla säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto vastuuviranomaiseksi kansallisesta yhteyspisteestä sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihdon osalta.

LUONNOS

Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaan täyttääkseen artiklan vaatimukset jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, jotta kaikki niiden toimivaltaiset viranomaiset saavat pääsyn lakisääteisiin tietoihin ja voivat käsitellä lakisääteisiä tietoja, joita asianomaiset talouden toimijat ovat asettaneet saataville. Kyseisten toimenpiteiden on oltava asetuksen 7 ja 8 artiklassa tarkoitettujen delegeoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten mukaisia. Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen resitaalin 13 mukaan toimivaltaisten viranomaisten ja talouden toimijoiden ja kustannusten minimoimiseksi voitaisiin harkita yhteyspisteiden perustamista toimivaltaisille viranomaisille. Kyseiset yhteyspisteet toimisivat ainoastaan välittäjinä asianomaisten toimijoiden alustojen ja toimivaltaisten viranomaisten välillä, eivätkä ne sen vuoksi saisi säilyttää eivätkä käsitellä sähköisiä kuljetustietoja koskevia tietoja, joiden välittäjinä ne toimivat, lukuun ottamatta sähköisten kuljetustietojen käsittelyyn liittyviä metatietoja, kuten seurantaa tai tilastointia varten tarvittavia käyttölokeja. Asetuksen resitaalin 23 mukaan tehokas ja vaikuttava vaatimusten noudattamisen valvonta edellyttää, että kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on suora ja reaaliaikainen pääsy asianomaisiin lakisääteisiin tietoihin sähköisessä muodossa. Esityksessä ehdotettava kansallinen yhteyspiste vastaisi asetuksen vaatimuksiin.

Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi tuottaa palvelun itse taikka hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ehdotettu sääntely mahdollistaisi siten sähköisistä kuljetustiedoista annetussa asetuksessa säädettyjen sähköisten kuljetustietojen osalta tarvittavan tietopalvelun hankkimisen ainoastaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Säännös vastaisi, mitä on säädetty liikennepalvelulain 154 §:ssä multimodaaliasetuksen mukaisesta kansallisesta yhteyspisteestä ja sitä koskevasta tietopalvelusta, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voi mainitun säännöksen nojalla hankkia Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Tietopalvelun ja siihen liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkimiseen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä tulisi sovellettavaksi myös liikennepalvelulain 213 §:n säännös julkista hallintotehtävää siirrettäessä tehtävästä sopimuksesta sekä 210 §:n rikosoikeudellista virkavastuuta koskeva sääntely. Kansallisen yhteyspisteen tulisi täyttää sähköisiä kuljetustietoja koskevassa asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksessä sille asetetut vaatimukset.

155 §. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus. Pykälän 1 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että siinä säädettyyn kertamatkaan oikeuttavaan lipputuotteeseen sisältyisi jatkossa myös kyseistä lipputuotetta koskevat peruutus- ja muutosehdot sellaisina, kuin ne sisältyvät 1 momentissa tarkoitettun palvelun tarjoajan lippuvalikoimaan. Velvoite laajenisi siten koskemaan kaikkia kertamatkaan oikeuttavia lipputuotteita.

157 §. Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin laissa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille velvoite julkaista lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot. Velvoite koskisi sekä 181 §:ssä tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, että 182 §:ssä tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Sopimusehtojen tulisi olla oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä. Sopimusehdot voisi julkaista verkkosivuilla. Sopimusehtojen julkaiseminen tulisi sisältää ainakin keskeisimmät ehdot, joilla toimivaltainen viranomainen voi ryhtyä lippuyhteistyöhön.

LUONNOS

188 a §. *Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio.* Tunnisterekisteriorganisaatioksi nimettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto, joka voisi ehdotuksen mukaan joko tuottaa palvelun itse tai hankkia sen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Jäsenvaltion tulee nimetä jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kansallinen tunnisterekisteriorganisaatio, jonka tehtävänä on hallinnoida yksilöllisiä tunnistekodeja. Asetus jättää kansalliseen harkintavaltaan sen, osoitetaanko tehtävä viranomaiselle vai jollekin muulle organisaatiolle. Erityisesti yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien, joiden tulee jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa säädetyn mukaisesti ilmoittaa kansallisen tunnisterekisteriorganisaation antama yksilöllinen tunnistekoodi (jäljempänä *ID-tunniste*) kansalliseen yhteyspisteeseen, osalta tehtävässä olisi yhteys tietojen toimittamista koskeviin velvoitteisiin sekä niitä koskevaan valvontaan. Tästä johtuen tunnisterekisteriorganisaation tehtävää voitaisiin pitää julkisena hallintotehtävänä ja sen osoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle perusteltuna. Tehtävässä ei kuitenkaan olisi kyse merkittävän julkisen vallan käyttämisestä, joten pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuudesta joko tuottaa palvelu itse tai hankkia se Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Tietopalvelun ja siihen liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkimiseen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä tulisi sovellettavaksi myös liikennepalvelulain 213 §:n säännös julkista hallintotehtävää siirrettäessä tehtävästä sopimuksesta sekä 210 §:n rikosoikeudellista virkavastuuta koskeva sääntely.

ID-tunnisteella tarkoitetaan IDROn antamaa organisaatiokohtaista tunnistetta, joiden pohjalta toimijat voivat itse muodostaa tarvitsemansa ID-tunnisteet esimerkiksi latauspisteille. ID-tunnisteen antamisen osalta ei olisi harkintavaltaa, vaan tunnisteita olisi annettava ainakin lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjille ja liikkumispalvelujen tarjoajille. ID-tunnisteita käytetään toimijoiden välillä lataussopimusten ja latausasemien tunnistamiseen. Yksilöllisten ID-tunnisteiden käyttö tukee sähköautojen kuljettajien rajat ylittävää latausasemien käyttöä mahdollistaen esimerkiksi kotimaisten ja ulkomaisten kertamaksujen suorittamisen.

IDRON antamat ID-tunnisteet olisi julkaistava julkisessa tietopalvelussa. Tietopalvelu käsittäisi ainoastaan kansallisen IDROn antamat organisaatiokohtaiset ID-tunnisteet. Julkisella tietopalvelulla tarkoitetaan vapaasti verkkosivuilla saatavilla olevia tietoja. Julkisessa tietopalvelussa on oltava saatavilla tieto organisaatiosta ja sille annetusta ID-tunnisteesta. Suomessa voi olla palvelun tarjoajia, joilla on käytössään jonkin muun jäsenvaltion IDROn antama ID-tunniste, ja tällaisia käytössä olevia ID-tunnisteita ei olisi tarkoitus julkaista julkisessa tietopalvelussa. Tietokantaan olisi käytännössä kerättävä tiedot Suomessa jo käytössä olevista ID-tunnisteista. Käytännössä toimijoiden, joilla on jo olemassa olevia tunnisteita käytössään, tulisi siten ilmoittaa kyseiset tunnisteet tietopalveluun. Kun ID-tunniste on julkaistu julkisessa tietopalvelussa, ei samaa ID-tunnistetta voitaisi enää antaa toiselle toimijalle.

Julkinen tietopalvelu IDROn antamista ID-tunnisteista ei sisältäisi henkilötietoja. Henkilötietojen käsittelyä sisältyisi kuitenkin tunnisteen hakemiseen liittyen organisaation edustajaa ja yhteyshenkilöä koskevien tietojen käsittelyyn sekä lokitietoihin. Henkilötietojen käsittelystä noudatettaisiin, mitä on säädetty tietosuojaa koskevassa yleissääntelyssä, eli EU:n yleisessä tietosuojalain (EU) 2016/679 ja sitä täsmentävässä ja täydentävässä tietosuojalaissa (1050/2018). Henkilötietojen käsittelyn osalta Liikenne- ja viestintävirasto olisi rekisterinpitäjä.

ID-tunnisteiden antamisessa ja teknisestä muodostamisesta tulisi noudattaa unionin laajuista yhteisesti sovittua logiikkaa. Yhteisen tunnisterekisteröintitietokannan (IDRR) tavoitteena on mahdollistaa yhteinen eurooppalainen ID-tunnistepalvelu ja lisäksi tukea kansallisia tunnisterekisteriorganisaatioita. Teknistä ohjeistusta annetaan komission asettaman IDACS-ohjelman tulosten perusteella.

LUONNOS

ID-tunnisteen lisäämisestä julkiseen tietopalveluun voitaisi periä maksu valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

197 §. *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Pykälän 3 momentissa säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeutta täsmennettäisi siten, että pykälässä säädetty tiedonsaantioikeus koskisi Liikenne- ja viestintävirastolle paitsi liikennepalvelulaissa mutta myös muissa laeissa säädettyjä tehtäviä. Tällaisia muissa laeissa säädettyjä tehtäviä olisivat esimerkiksi ajoneuvoverolaissa (1281/2003) Liikenne- ja viestintävirastolle säädettyt verotukseen liittyvät tehtävät.

203 a §. *Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen.* Uudessa 203 a §:ssä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta julkaista verkkosivuillaan nimi, yhteystiedot, toimialue sekä oikeudet sellaisesta henkilöstä, jolla on viraston myöntämä pätevyys, kelpoisuus, valtuutus tai vastaava, ja joka tällaisen nojalla voi tehdä lääkärintarkastuksen taikka ottaa vastaan kokeen tai muun näytön, joka on välttämätön viraston myöntämän henkilöluvan saamiseksi. Tällaisten henkilöiden vastuusta säädetään edeltävässä 203 §:ssä (vir kavastuu), lukuun ottamatta ilmailun kielitaitotarkastajia ja tarkastuslentäjiä, joille Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää tehtäviä lain 211 §:n 4 momentin mukaan. Kielitaitotarkastajien ja tarkastuslentäjien vir kavastuusta säädetään 210 §:ssä. Henkilön nimi- ja yhteystietojen julkaiseminen olisi tärkeää, jotta heidän palveluun tarvitsevat asiakkaat voivat heidät tavoittaa. Yhteystietojen lisäksi olisi tärkeää julkaista myös toimialue kunnan tai maakunnan tarkkuudella, koska yhteystieto ei paljasta palvelun sijaintia. Tässä palvelussa tarkoitettujen henkilöiden palvelut ovat tyypillisesti "lähipalvelua", eli edellyttävät fyysistä tapaamista. Toimialuetiedon avulla asiakkaat voisivat löytää esimerkiksi heitä lähellä olevan merimieslääkärin, rautatiepsykologin tai ilmailun kielitaitotarkastajan yhteystietoja.

Nimi-, yhteys- ja toimialuetietojen lisäksi henkilöstä saisi julkaista myös oikeudet, eli kertoa, minkälaisia palveluja hän on oikeutettu tarjoamaan. Julkaistuja tietoja voisi hakea verkkosivuilta ainoastaan yksittäishakuina käyttäen hakuperusteina edellä mainittuja julkaistavia tietoja.

Säännös sijoittuisi julkista valtaa käyttävän henkilön vastuuta käsittelevän 203 §:n perään viranomastehtävien hoitamista käsittelevään 23 lukuun.

216 §. *Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus.* Laista ehdotetaan kumottavaksi pykälän 1 momentin 4 kohta tarpeettomana. Kyseisessä kohdassa tarkoitetuissa tiedoissa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista on asiallisesti kyse toiminnanharjoittajaluvista, jotka sisältyvät jo kyseisen momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin toiminnanharjoittajalupiin. Muutoksella ei siten olisi vaikutusta liikenneasioiden rekisterin sisältöön, vaan se olisi luonteeltaan tekninen.

227 §. *Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä.* Ehdotuksen mukaan 1 momenttia muutettaisiin niin, että pykälässä säädettäisiin yksityishenkilöiden oikeudesta saada tietoja yksittäisluovutuksena nykyisen jokaisen oikeuden sijaan. Yksittäisluovutuksena tiedot luovutetaan pääasiassa internetin kautta tehtävien kyselyiden kautta. Tiedot voidaan luovuttaa myös esimerkiksi puhelin- ja tekstiviestipalveluissa, joissa tietojen käyttötarkoitusta ja sen yhteensopivuutta henkilötietojen käsittelyn oikeusperusteen

LUONNOS

kanssa ei erikseen arvioida. EU:n yleisen tietosuojasetuksen mukaan yrityksen henkilötietojen käsittelylle tulee aina olla tietosuojasetuksen mukainen oikeusperuste. Rekisterinpitäjänä Liikenne- ja viestintävirasto vastaa luovutuksen lainmukaisuudesta. Silloin, kun liikenneasioiden rekisterin tietoja luovutetaan organisaatioille, tulee tietosuojasetuksen mukainen henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta arvioida.

Yksittäisluovutuksilla tarkoitetaan nimensä mukaisesti yksittäisiä, lukumäärältään vähäisiä kyselyjä. Näin ollen yksittäisluovutuksena ei voitaisi esimerkiksi pitää ajoneuvoliikkeiden tarvetta selvittää ajoneuvojen tietoja omassa liiketoiminnassaan tai ajoneuvohuoltoja tarjoavan yrityksen vastaavaa tarvetta. Esityksessä ehdotetaan, että edellä mainituista syistä, 1 momentissa rajataan jatkossa oikeus saada tiedot yksittäisluovutuksena vain yksityishenkilöihin. Tietojen luovuttamisesta esimerkiksi yritystoimintaan liittyviin tarkoituksiin säädettäisiin erikseen lain 228 §:ssä, jolloin luovutuksen lainmukaisuus tulisi aina erikseen Liikenne- ja viestintäviraston arvioitavaksi.

Ehdotuksella olisi merkitystä myös rekisteröityjen oikeuksien toteutumisen ja tiedonluovutuskieltojen kannalta. Luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin massaluovutuksena, mutta yksittäisluovutusten osalta oikeus kieltää tietojen luovuttaminen vain yhteystietojensa osalta.

Yksittäisluovutuksena voidaan luovuttaa esimerkiksi useamman liikennevälineen tiedot peräkkäin tehtävien kyselyjen kautta. Jos kyse olisi kuitenkin kovin monen yksittäisen liikennevälineen tietojen luovuttamisesta, voisi luovutus olla tulkittavissa massaluovutukseksi. Täysin rajoittamaton kyselyoikeus yksittäiskyselyinä mahdollistaisi käytännössä kysyjälle pääsyn koko rekisterikantaan, joka ei ole tietosuojasetuksen velvoitteiden ja periaatteiden mukaista, eikä myöskään yksittäisluovutuksesta muodostuneen vakiintuneen käytännön ja tulkinnan mukaista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi rajoittaisi yksittäisluovutuksena tehtävien kyselyiden määrää lain 225 §:n mukaisesti. Yksittäisluovutuksen rajana voitaisiin pitää esimerkiksi enintään viittä kyselyä Liikenne- ja viestintäviraston määrittämän lyhyen ajan sisään.

Säädöksen 1 momentin 2 kohdassa säädetään oikeudesta saada liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta.

Ehdotuksen mukaan 1 momentin 2 kohtaa muutettaisiin niin, että luovutettaviin tietoihin lisättäisiin tieto vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta. Tämän lisäksi olisi syytä selvittää, että 2 kohdassa katsastustiedolla tarkoitetaan muiden tietojen lisäksi myös katsastustoimipaikkatietoa. Ehdotetut lisäykset luovutettaviin tietoihin ovat tarpeen esimerkiksi kolaritilanteessa tai yksityishenkilöiden välisessä ajoneuvokaupassa, joissa on tarve selvittää toisen osapuolen vakuutusyhtiö tai ostettavan ajoneuvon katsastustiedot ja -toimipaikka.

228 §. *Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin.* Ehdotuksen mukaan pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan voitaisiin luovuttaa 1 momentissa säädettyihin tarkoituksiin myös y-tunnus, henkilötunnus tai muu yksilöivä tunnus yrityksen tai luonnollisen henkilön yksilöimiseksi. Henkilötunnus voitaisiin luovuttaa luonnollisen henkilön yksilöimiseksi vain, mikäli luovutuksensaajalla on tietosuojalain 29 §:n mukainen käsittelyperuste henkilötunnuksen käsittelyyn. Tietojen luovutuksensaajan henkilötietojen käsittelyn oikeusperuste tulisi ilmoittaa tietopyynnön yhteydessä, jolloin tämän yhteensopivuus tietojen käyttötarkoituksen kanssa tulisi Liikenne- ja viestintäviraston arvioitavaksi ennen tietojen luovuttamista.

LUONNOS

Pykälässä olisi kyse niin sanotuista tietojen massaluovutuksista erotuksena yksittäisluovutuksista yksityishenkilöille. Kun yksittäiskyselyissä tiedot voidaan luovuttaa esimerkiksi tekstiviestikyselyn perusteella käyttötarkoitusta ilmoittamatta, voidaan 228 §:n perusteella luovuttaa tietoja vain liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Tästä johtuen luovutettavien tietojen osalta tulee aina erikseen arvioitavaksi sekä tietojen käyttötarkoitus, että tietosuojasetuksen mukainen henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta.

Y-tunnuksen ja henkilötunnuksen luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin edistäisi tietojen hyödyntämistä, liikenteeseen liittyvien palvelujen digitalisoimista ja datatalouden tavoitteita. Tietojen luovuttaminen edistäisi esimerkiksi erilaisten yritysten tietopalveluiden, kuten kalustonhallintapalveluiden, sekä yksityishenkilöille tarkoitettujen omien ajoneuvojen hallintaan liittyvien tietopalvelujen digitalisoimista. Lisäksi yksilöinti on tarpeen esimerkiksi liikenteeseen liittyvässä maksupalvelu- ja luottotoiminnassa. Henkilötunnuksen luovuttaminen mahdollistaisi myös liikenteeseen liittyvän tilastoinnin esimerkiksi iän ja sukupuolen perusteella. Sekä henkilötunnuksen että y-tunnuksen luovuttamisesta on säädetty liikennepalvelulakia edeltäneessä lainsäädännössä ajoneuvotietoja koskien, joten sääntely ei olisi täysin uutta.

Henkilötunnus luovutettaisiin vain tiettyä käyttötarkoitusta varten silloin, kun tieto olisi välttämätön henkilön yksilöimiseksi ja luovutuksensaajalla olisi tietosuojalain mukainen peruste henkilötunnuksen käsittelyyn. Näin ollen henkilötunnusta ei voitaisi luovuttaa esimerkiksi suoramarkkinointitarkoituksiin, vaan ainoastaan käyttötarkoituksiin, joissa luonnollisen henkilön yksiselitteinen yksilöiminen on tarpeellista. Kuten muutkin tiedot, jotka luovutetaan 228 §:n perusteella liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin, tietojen käyttäminen muuhun kuin mihin Liikenne- ja viestintävirasto on antanut luvan, ei ole sallittua. Tiedot tulee myös poistaa välittömästi, kun ne eivät ole enää tarpeellisia luvan mukaiseen käyttötarkoitukseen.

231 §. *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 4 momentin aiempi sanamuoto ”lakisääteisen tehtävän” muutettaisiin yhteneväiseksi 230 §:ssä käytettyyn sanamuotoon ”laissa säädetyn tehtävän”. Kyseisissä pykälissä käytetyillä ilmaisuilla on tarkoitettu saman tyyppisiä tehtäviä. Muutoksen myötä termit ja niillä tarkoitettu sisältö olisi yhdenmukaisempi. Laissa säädetyllä tehtävällä on sääntelyssä tarkoitettu julkisten hallintotehtävien lisäksi myös muita tehtäviä, joista säädetään lailla. Tällaisia tehtäviä ovat esimerkiksi vakuutusyhtiöiden korvaustoimintaan liittyvät tehtävät.

Ehdotuksen mukaan 4 momenttiin lisättäisiin nimenomainen säädös tietojen luovuttamisesta perintätoiminnan harjoittajille. Muutoksella ei muutettaisi nykytilaa, sillä tietoja luovutetaan vakiintuneen käytännön ja tulkinnan mukaisesti perintätoimen harjoittajille jo nykyisin 230 §:n perusteella. Ehdotetun lisäyksen myötä vakiintunut käytäntö ja tulkinta tuotaisiin osaksi lainsäädäntöä. Ehdotettu lisäys ei vaarantaisi yksityisyyden suojaa tai rekisteröidyn oikeuksien toteutumista aiempaan verrattuna ottaen huomioon, että tiedonluovutuskieltojen tarkoitus ei voisi olla perintätoimintaa koskevan laissa säädetyn tehtävän eli tässä tapauksessa perintätoimen harjoittamisen estäminen.

Turvakielto kuitenkin estäisi tietojen luovuttamisen perintätoiminnan harjoittajille. Ehdotettu lisäys koskisi siten ainoastaan luovutuskieltojen alaisten tietojen luovuttamista.

Perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain (411/2018) 1 §:n mukaan perintätoiminnalla tarkoitetaan saatavien perintää toisen lukuun ja omien saatavien perintää tapauksissa, joissa on ilmeistä, että saatavat on otettu vastaan yksinomaan perintätarkoituksessa. Lain 3 §:n mukaan perintätoimintaa saa harjoittaa vain sellainen yksityinen

LUONNOS

elinkeinonharjoittaja tai oikeushenkilö, joka on rekisteröity perintätoimenharjoittajaksi. Lain 14 §:n mukaan perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain noudattamista valvoo aluehallintovirasto. Vaikka perintätoimen harjoittamisen tehtävää ei ole lailla osoitettu nimenomaisesti yksittäiselle perintäyhtiölle, kyse on tehtävästä, josta säädetään lailla. Perintäyhtiöt myös rekisteröidään perintätoimen harjoittajaksi, kuten perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetussa laissa säädetään.

Tietojen luovuttaminen perintätoimen harjoittajalle edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston päätöstä, joka myönnettäisiin vain perintäyhtiölle, joka on rekisteröity perintätoimen harjoittajaksi perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetussa laissa säädetyn mukaisesti. Tiedot luovutettaisiin saatavien perinnästä annetun lain (513/1999) mukaiseen saatavien perintään. Tiedot voitaisiin luovuttaa vain liikenteeseen liittyvään saatavaan liittyen ja perintätoimen harjoittaja vastaisi siitä, että se kohdistaa saatavan perinnän oikein. Tietoja ei olisi sallittua luovuttaa edelleen kolmannelle eli esimerkiksi yksityistä pysäköinninvalvontaa harjoittavalle yritykselle.

Tietojen luovuttaminen perintätoiminnan harjoittajille olisi tarpeen erityisesti yksityisten pysäköintivirhemaksujen ja niitä koskevien saatavien perinnän vuoksi. Yksityisen pysäköinninvalvonnan määrä on kasvanut viime vuosina. Kiinteistöjen omistajat ja haltijat, mukaan lukien kunnalliset yhtiöt, ovat tehneet sopimuksia yksityisen pysäköinninvalvonnan järjestämisestä yksityisen yrityksen kanssa. Yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ei ole säädetty laissa. Yksityiset pysäköinninvalvontaa harjoittavat yritykset eivät saa tiedonluovutuskiellon alaisia tietoja. Mikäli perintätoiminnan harjoittajille ei voitaisi luovuttaa tiedonluovutuskiellon alaisia tietoja, tarkoittaisi se käytännössä sitä, että yksityisen pysäköinninvalvonnan maksuihin liittyviä velallisia ei voitaisi selvittää ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, jos ajoneuvon omistajalla ja/tai haltijalla olisi tiedonluovutuskielto 228 §:ssä säädettyyn tarkoitukseen. Mikäli tietojen luovuttamisen kieltäminen olisi mahdollistettu, voisi se aiheuttaa sen, että yksityistä pysäköinninvalvontaa harjoittavien yritysten valvomilla alueilla, kuten esimerkiksi parkkihalleissa, ei maksettaisi pysäköinnistä lainkaan.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

9 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2025.

Jäsenvaltiota koskee velvoite huolehtia, että kansallinen yhteyspiste voi ottaa vastaan lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskevia tietoja viimeistään 31.12.2024. Jäsenvaltioiden tulee lisäksi nimetä tunnisterekisteriorganisaatio, jonka on hallinnoitava yksilöllisiä tunnisteita 14.4.2025 alkaen.

Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto voivat ennen lain voimaantuloa ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenteen ja logistiikan digitalisaatiota ja erityisesti kansallisia yhteyspisteitä ja niihin liittyviä tehtäviä ja järjestämismallia tullaan tarkastelemaan laajemmin ITS-direktiivin kansallista toimeenpanoa koskevassa säädöshankkeessa. Tässä yhteydessä voidaan arvioida myös tietosääntelyyn liittyvien tehtävien osoittamista suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle tarkemmin.

LUONNOS

Jakeluinfra-asetuksen ja multimodaaliasetuksen osalta Euroopan komissiolle raportoidaan asetusten edellyttämällä tavalla tietovelvoitteista ja muun muassa kansallisten yhteyspisteiden kautta saatavilla olevista tiedoista.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Esityksen 188 a §:ssä jakeluinfra-asetuksen mukaisen tunnisterekisteriorganisaation tehtävät on ehdotettu Liikenne- ja viestintävirastolle, joka voisi kuitenkin hankkia tehtäväkokonaisuuden Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Kansallista yhteyspistettä koskevat tehtävät jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen tietojen osalta on puolestaan ehdotettu säädettäväksi esityksen 154 b §:ssä Väylävirastolle, joka voisi hankkia sitä koskevan tietopalvelun ja siihen liittyvät tehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Sähköisiä kuljetustietoja koskevan tiedonvaihtopisteen osalta tehtävä ehdotetaan säädettäväksi esityksen 154 c §:ssä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka voisi hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Kyseessä olisi siten tehtävien siirtämisestä viranomaiselta valtion kokonaan omistamaan erityistehtävyyhtiöön, joten asiaa tulee arvioida perustuslain 124 §:n nojalla.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, eikä sen antaminen vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida kuitenkaan antaa muulle kuin viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissaan ottanut kantaa siihen, mitkä ovat edellytykset julkista vallan käyttöä sisältävien tehtävien antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että merkittävänä julkisen vallan käyttönä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 42/2005, s. 3). Silloin kun julkisen tehtävän hoitaminen annetaan ulkopuolisen asiantuntijan tehtäväksi, perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan huolehtia muun muassa tehtäviä suorittavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (PeVL 40/2002 vp, s.3).

Tunnisterekisteriorganisaation tehtävä

Tunnisterekisteriorganisaation tehtävänä on kerätä tietoa käytössä olevista sähköisen liikkumisen tunnistekodeista, annettava tarvittaessa uusia tunnisteita latauspisteiden ylläpitäjille ja liikkumispalvelun tarjoajille. Kyse olisi merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävästä tehtävästä. Julkisen hallintotehtävänä sitä voitaisi kuitenkin pitää erityisesti yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien osalta. Yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tulee AFIR-asetuksen 20 artiklassa säädety

LUONNOS

mukaisesti ilmoittaa kansallisen tunnisterekisteriorganisaation antama ID-tunniste kansalliseen yhteyspisteeseen. Tästä johtuen näiden toimijoiden osalta ID-tunnisteseen ja sen olemassa oloon kohdistuu tiedon toimittamisen velvoite sekä sitä koskevaa valvontaa.

Kansallinen yhteyspiste lataus- ja tankkauspisteiden tietojen osalta

Kansallista yhteyspistettä koskeva EU-sääntely tulee ITS-direktiivistä ja nojalla annetuista delegoiduista säädöksistä. Multimodaaliasetuksessa tarkoitettu kansallinen yhteyspiste on 154 §:ssä osoitettu Liikenne- ja viestintävirastolle. Reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen mukaisesta kansallisesta yhteyspisteestä ei ole vastaavaa säädöstä. Jakeluinfrasetuksessa säädetään tiedoista, joita yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien on toimitettava kansalliseen yhteyspisteeseen ja sillä laajennetaan niiden toimijoiden joukkoa, jotka ovat velvoitettuja toimittamaan tietoja kansalliseen yhteyspisteeseen.

Kansallisen yhteyspisteen osalta ei olisi kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä, sillä palvelun tuottamisessa ei olisi kyse itsenäiseen harkintaan perustuvasta oikeudesta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 42/2005, s. 3).

Julkisten hallintotehtävien siirto Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle

Kansalliseen yhteyspisteeseen liittyvä tehtäväkokonaisuus kytkeytyy olennaisesti liikkumisen tietopalvelujen kokonaisuuteen, joita jo nykyisin hoitaa Liikenteenohjaus Fintraffic Oy. Esitystä vastaavalla tavalla on Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle siirretty Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevat 154 §:ssä säädetty matkatietoja koskeva tietopalvelu sekä 154 a §:ssä säädetty rautatieasemien esteettömyystietopalvelu. Matkatietoja koskevan tietopalvelu osalta julkisen hallintotehtävän siirtämistä Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n hoidettavaksi on käsitelty aiemman liikennepalvelulain muutosesityksen yhteydessä [HE 202/2020 vp](#), s. 84-89, [LiVM 18/2020 vp](#) 18/2020 vp ja rautatieasemien esteettömyystietopalvelun siirtämisen osalta [HE 24/2023 vp](#), [LiVM 6/2023 vp](#).

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

Esityksessä ei siirtyisi merkittävää julkisen vallan käyttöä koskevia tehtäviä yhtiölle. Siltä osin kuin kysymys on julkisen hallintotehtävän antamisesta yhtiölle, se tehtäisiin lailla tai lain nojalla ja sellaisilla edellytyksillä, että hyvän hallinnon takeet, perusoikeudet ja eri tahojen oikeusturvan toteutuminen voidaan varmistaa.

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

LUONNOS

vp, s. 4/II. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota. PeVL 11/2006 vp, s. 2–3 ja PeVL 26/2017 s. 49 Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydelle PeVL 23/2013 vp, s. 3/II ja PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

Liikkumisen tiedonvaihdon kehitystyötä ollaan Euroopan laajuisesti viemässä suuntaan, jossa toimijoiden tietotarpeita hallinnoidaan yhä yhtenäisemmällä malleilla. Liikkumisen tieto on vahvasti mukana myös Euroopan komission kestävä ja älykkään liikenteen strategiassa. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle on kertynyt erityistä osaamista liikenteen tiedonvaihdon kokonaisuudesta ja sen kehittämisestä. Valtion erityistehtävänä vuoden 2019 alusta alkaen toimineen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n toimialana on meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvän tiedonkeruu, hallinta ja hyödyntäminen. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tarjoaa ajantasaista, avointa liikennetietoa sovelluskehitykseen Suomen tie-, rautatie- ja vesiliikenteestä. Palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Yhtiö kerää, hallinnoi ja avaa tietoa sekä luo mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n koordinoimassa liikenteen dataekosysteemyössä on tällä hetkellä mukana jo yli 200 organisaatiota. Esityksen tavoitteena on, että jakeluinfra-asetuksessa säädetyt lataus- ja tankkausinfrastruktuuria ja niitä ylläpitäviä toimijoita koskevat tiedot saataisi osaksi laajempaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n jo nykyisellään toteuttamaa liikenteen tietopalveluiden kokonaisuutta. Tämä mahdollistaisi edelleen tietopalveluiden kehittämisen ja tietojen entistä paremman hyödyntämisen muun muassa dataekosysteemyön vision mukaisesti.

Edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on perustuslain 124 §:n mukaan lisäksi se, ettei hallintotehtävän antaminen saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Säännös korostaa sen perustelujen mukaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista HE 1/1998 vp, s. 179/II. 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 henkilöt toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Palveluntarjoajaan ja sen henkilöstöön sovellettaisiin liikennepalvelulain 210 §:n nojalla rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä 154 b §:ssä, 154 c §:ssä ja 188 a §:ssä tarkoitettujen tehtävien hoitamisessa. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä. Yhtiöön sekä siirrettäväksi ehdotetun palvelun tuottamiseen kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteen palveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. 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.

LUONNOS

Edellä esitetyin perustein säännöksen ei katsota olevan perustuslain 124 §:n näkökulmasta ongelmallinen.

12.2 Henkilötietojen suoja

Perustuslain 10 §:n mukaan henkilötietojen suojasta säädetään lailla. Henkilötietojen suojan kannalta merkityksellisiä ehdotuksia ovat esityksen 188 a § tunnisterekisteriorganisaation tehtävän ja esityksen 154 b § kansallisen yhteispisteen tehtävien siirtämisestä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Lisäksi esityksen 203 a § sisältää ehdotuksen julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisesta, ja esityksen 228 § henkilötiedon tai muun yksilöivän tunnisteiden luovuttamisesta liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Edellä mainittuja ehdotuksia olisi siten arvioitava yleisen tietosuojaa-asetuksen näkökulmasta.

Julkisten hallintotehtävien siirto Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle

Esityksen 188 a §:n, 154 b §:n ja 154 c §:n osalta henkilötietojen käsittely perustuisi tietosuojaajaa koskevaan yleissääntelyyn eli EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen (EU) 2016/679 ja sitä täsmentävään ja täydentävään tietosuojalakiin (1050/2018).

Julkisen hallintotehtävän siirtyessä virastoilta Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lle, sopisivat virastot ja yhtiö tietosuojaan liittyvästä vastuunjaosta sen mukaisesti, mitä tietosuoja-asetuksessa säädetään.

Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen

Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisen osalta esityksen 203 a §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista verkkosivuillaan nimi-, yhteys- ja toimialuetietojen lisäksi myös henkilöllä olevat oikeudet, esimerkiksi palvelut, joita henkilö on oikeutettu tarjoamaan. Tiedot voitaisiin julkaista viraston verkkosivuilla luetteloina tai hakutuloksina ja julkaistavat tiedot olisi rajattu koskemaan ainoastaan julkista hallintotehtävää hoitavia.

Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan on harkittava tarkoin rekisterin tarpeellisuutta sekä sen laajuutta (PeVL 32/2008 vp).

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että kansallisen erityislainsäädännön tarpeellisuutta on arvioitava kiinnittämällä huomiota riskeihin ja uhkiin, joita liittyy tietojen käsittelyyn. Yksityiskohtainen sääntely on sen perustellumpaa, mitä suurempi riski käsittelystä aiheutuu luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille, erityisesti arkaluontoisten henkilötietojen osalta. Tällä seikalla on erityistä merkitystä arkaluonteisten tietojen käsittelyn osalta (PeVL 14/2018 vp, s. 5).

Lausuntokäytännössään perustuslakivaliokunta on noudattanut näkemystä, jonka mukaan julkisilla verkkosivuilla olevan henkilörekisterin tietosisällöstä tulee voida esimerkiksi tehdä vain yksittäishakuja, massahakuja ei tulisi mahdollistaa. (esim. PeVL 2/2018 vp, PeVL 17/2018 vp, PeVL 17/2019 vp). Vaatimus massahakujen estämiseksi on katsottu olevan eräissä tilanteissa edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä (PeVL 32/2008 vp).

Ehdotus koskisi henkilöitä, joihin sovelletaan liikennepalvelulain 203 §:n ja 210 §:n säännöksiä julkista valtaa käyttävän henkilön vastuusta. Kyseinen sääntely koskee esimerkiksi liikennepalvelulaissa säädettyjä arvioijia, näytön vastaanottajia, tarkastuslentäjiä,

LUONNOS

ilmailulääkäreitä ja työterveyslääkäreitä. Ehdotettu tietopalvelu kohdistuisi siten rajattuun henkilöryhmään, joka hoitaa tehtävää, johon liittyy julkisen vallan käyttöä. Liikennepalvelulaki sisältää jo nykyisellään velvoitteita julkaista luetteloita, esimerkiksi lain 204 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä ja 205 §:n mukaan hyväksytyistä rautatiepsykologeista. Kyseinen sääntely ei kuitenkaan yksilöi julkaistavia tietoja tarkemmin. Esityksellä säädettäisiin yksityiskohtaisesti tiedoista, jotka voitaisiin julkaista verkkosivuilla.

Edellä tarkoitetut tehtävät ovat sidoksissa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämiin erilaisiin henkilölupuihin. Kyse on siten toisaalta henkilötietojen suojasta ja toisaalta hyvän hallinnon vaatimuksista julkisten palveluiden osalta ja myös viranomaistoiminnan julkisuudesta julkisuusperiaatteen mukaisesti. Lupaa tarvitsevan tulee kyetä löytämään asiantuntijat, joilla on toimivaltuudet tehdä tarkastuksia ja ottaa vastaan kokeita tai näyttöjä, joista on säädetty luvan ehtona. Verkkosivuilla voitaisiin julkaista nimitieto ja yhteystieto, toimialue sekä luvan saantiin liittyvä oikeus.

Ehdotukseen ei lähtökohtaisesti sisältyisi arkaluontoisia henkilötietoja, sillä julkista valtaa käyttävien henkilöiden osalta voitaisiin ehdotuksen mukaan julkaista nimi-, yhteys- ja toimialuetietojen lisäksi vain tieto oikeuksista, minkälaisia palveluja hän on oikeutettu tarjoamaan.

Esityksessä ehdotettu mahdollisuus julkaista julkista valtaa käyttävien henkilöiden tiedot verkkosivuilla koskisi vain rajattua joukkoa laissa säädettyjä tehtäviä hoitavia henkilöitä. Lisäksi ehdotus olisi rajoitettu myös julkaistavien tietojen osalta niin, että ainoastaan ne tiedot, jotka ovat välttämättömiä luvan hakijan kannalta, olisi mahdollista julkaista.

Henkilötunnuksen luovuttaminen luonnollisen henkilön yksilöimiseksi

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi luovuttaa organisaatioille liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin henkilötunnuksen, tai muun yksilöivän tunnuksen, luonnollisen henkilön yksilöimiseksi. Tiedon luovuttamisen edellytyksenä olisi tietosuojalain 29 §:n mukainen käsittelyperuste henkilötunnuksen käsittelyyn. Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi siten ennen tietojen luovuttamista sekä henkilötietojen käsittelyperusteen olemassa olon, että myös tietojen käyttötarkoituksen, että se olisi laissa säädetyn mukaisesti liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin.

Liikenneasioiden rekisteristä luovutettavien tietojen osalta Liikenne- ja viestintävirasto rekisterinpitäjänä on vastuussa luovutusten lainmukaisuudesta. Tämä tarkoittaa, että henkilötietoja luovutettaessa tulee tietosuoja-asetuksen mukainen henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta arvioida ennen tietojen luovuttamista.

Henkilötietojen käsittelyä koskeva kansallinen erityissääntely

Perustuslakivaliokunnan mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattun 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 ja PeVL 52/2022 vp, 4 kohta).

LUONNOS

Henkilötietojen käsittelyä koskevan kansallisen erityissääntelyn antamista ei pidetä edellä mainitun perusteella tarpeellisena.

12.4 Säättämisjärjestys

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus / hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Laki

liikenteen palveluista annetuin lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 154 §:n 4 momentti ja 216 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 154 §:n 4 momentti laissa 1256/2020 ja 216 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 299/2021,

muutetaan 154 § ja pykälän otsikko, 1 ja 3 momentti ja 155 §:n 1 momenttiin 1 kohta, 197 §:n 3 momentti, 227 §:n 1 momentti ja pykälän ruotsinkielinen otsikko ja 231 §:n 4 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 154 §:n laeissa 1256/2020 ja 198/2021, 155 §:n 1 momentti laissa 1056/2017, 1 momentti ja 197 §:n 3 momentti laissa 1256/2020, 227 §:n 1 momentti laeissa 301/2018 ja 299/2021 ja 231 §:n 4 momentti laissa 301/2018, 154 §:n 3 momentti laissa 198/2021, sekä

lisätään 157 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 3 momentti, uusi 188 a §, uusi 203 a § ja 228 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja 984/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

154 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetussa delegoidussa asetuksessa (EU) 2017/1926 tarkoitetun datan haltijan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn asetuksessa tarkoitettuun staattiseen ja dynaamiseen matka- ja liikennedataan, lukuun ottamatta asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua tietoa ajoneuvon varausasteesta. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa määritellyjä muotoja käyttäen. Datan haltijan on toimitettava tieto ohjelmointirajapinnasta kansalliselle yhteyspisteelle.

Siltä osin kun 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liityntäpisteistä ja niiden esteettömyydestä ei ole 1 momentin mukaisesti saatavissa, tulee lain 181 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen huolehtia tietojen saatavuudesta oman toimialueensa osalta.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, johon 1 momentissa tarkoitettut tiedot on ilmoitettava. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia sitä koskevan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Edellä 3 momentin mukaisesti palveluntarjoajaksi osoitetun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

154 b §

Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen saatavuudesta ohjelmointirajapinnan ja kansallisen yhteyspisteen kautta Euroopan parlamentin ja neuvoston

LUONNOS

asetuksen (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, jäljempänä *jakeluinfra-asetus*, 20 artiklan 2 ja 3 kohtien mukaisesti.

Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, johon 1 momentissa tarkoitettut tiedot on ilmoitettava. Väylävirasto voi hankkia sitä koskevan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

154 c §

Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtoa koskeva kansallinen yhteyspiste

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

155 §

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja:

1) hankkia vähintään kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen johon perustuvan matkustusoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai

157 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettun toimivaltaisen viranomaisen on edistettävä eri toimijoiden välistä lippuyhteistyötä julkaisemalla lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot. Lippuyhteistyötä koskevien sopimusehtojen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

188 a §

Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio

Liikenne- ja viestintävirasto on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia 1 momentissa tarkoitettun yksilöllisten tunnistekoodien antamisen ja hallinnon sekä niihin liittyvän tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

LUONNOS

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muu-toin sähköisessä muodossa.

203 a §

Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan edellä 203 §:ssä tarkoitettua tai 211 §:n 4 momentin mukaisesti siirrettyä tehtävää hoitavan henkilön nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Yhteystietoina voidaan julkaista puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu, sekä toimialueena kunta tai maakunta.

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Yksityishenkilöllä on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän ja edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista sekä katsastustiedoista, verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksenottajasta, vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta.

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

LUONNOS

228 §

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Liikenne- ja viestintävirasto saa 1 momentissa tarkoitettujen tietojen lisäksi luovuttaa liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin:

- 1) y-tunnuksen organisaation yksilöimiseksi;
- 2) henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen luonnollisen henkilön yksilöimiseksi, mikäli luovutuksensaajalla on tietosuojalain (1050/2018) 29 §:n käsittelyperuste henkilötunnuksen käsittelyyn.

231 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai laissa säädetyn tehtävän suorittamiseen. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot eivät estä tiedon luovuttamista perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain (411/2018) mukaisesti rekisteröidyille perintätoiminnan harjoittajille velallisen selvittämistä ja saatavien perinnästä annetun lain (513/1999) 1 §:ssä tarkoitettua eräänntyneen saatavan perintää varten, silloin kun saatava liittyy liikenteeseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti:

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 154 §:n 4 momentti ja 216 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 154 §:n 4 momentti laissa 1256/2020 ja 216 §:n 1 momentin 4 kohta laissa 299/2021,

muutetaan 154 § ja pykälän otsikko, 1 ja 3 momentti ja 155 §:n 1 momenttiin 1 kohta, 197 §:n 3 momentti, 227 §:n 1 momentti ja pykälän ruotsinkielinen otsikko ja 231 §:n 4 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 154 §:n laeissa 1256/2020 ja 198/2021, 155 §:n 1 momentti laissa 1056/2017, 1 momentti ja 197 §:n 3 momentti laissa 1256/2020, 227 §:n 1 momentti laeissa 301/2018 ja 299/2021 ja 231 §:n 4 momentti laissa 301/2018, 154 §:n 3 momentti laissa 198/2021, sekä

lisätään 157 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 3 momentti, uusi 188 a §, uusi 203 a § ja 228 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja 984/2018, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

154 §

154 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Liikkumispalvelua koskevat tiedot

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikumispalveluiden 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.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetussa delegoidussa asetuksessa (EU) 2017/1926 tarkoitettun datan haltijan on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn asetuksessa tarkoitettuun staattiseen ja dynaamiseen matka- ja liikennedataan, lukuun ottamatta asetuksen liitteen kohdassa 2.3 tarkoitettua tietoa ajoneuvon varausasteesta. Pääsy ohjelmointirajapintaan on annettava asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa määritellyjä muotoja käyttäen. Datan haltijan on toimitettava tieto ohjelmointirajapinnasta kansalliselle yhteyspisteelle.

Siltä osin kun 1 momentissa tarkoitettuja tietoja liityntäpisteistä ja niiden esteettömyydestä ei ole 1 momentin mukaisesti saatavissa, tulee lain 181 §:ssä tarkoitettun toimivaltaisen viranomaisen huolehtia tietojen saatavuudesta oman toimialueensa osalta.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen 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 kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä 213 §:n mukaisesti. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

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

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

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, johon 1 momentissa tarkoitettujen tietojen on ilmoitettava. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia sitä koskevan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Edellä 3 momentin mukaisesti palveluntarjoajaksi osoitetun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

(kumotaan 4 momentti)

154 b §

Lataus- ja tankkausasteita koskevat tiedot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausasteiden ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkausasteita koskevien tietojen saatavuudesta kansallisesta yhteyspisteestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, jäljempänä jakeluinfra-asetus, 20 artiklan 2 ja 3 kohtien mukaisesti.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Väylävirasto vastaa tietopalvelusta, johon 1 momentissa tarkoitetut tiedot on ilmoitettava. Väylävirasto voi hankkia tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

154 c §

Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtoa koskeva kansallinen yhteyspiste

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

155 §

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja: (19.12.2017/1056)

1) hankkia vähintään *perushintaisen* kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen johon perustuvan matkustusosoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai

2) varata yksittäisen matkan tai kuljetuksen, jonka täsmällinen hinta ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen.

155 §

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja:

1) hankkia vähintään kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen johon perustuvan matkustusosoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai

2) varata yksittäisen matkan tai kuljetuksen, jonka täsmällinen hinta ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

157 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

157 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisen on edistettävä eri toimijoiden välistä lippuyhteistyötä julkaisemalla lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot. Lippuyhteistyötä koskevien sopimusehtojen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä

188 a §

Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio

Liikenne- ja viestintävirasto on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia 1 momentissa tarkoitettujen yksilöllisten tunnistekoodien antamisen ja hallinnoinnin sekä niihin liittyvän tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta *tässä* laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä,

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä,

LUONNOS

Voimassa oleva laki

yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitettusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

Ehdotus

yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitettusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.

203 a §

Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan edellä 203 §:ssä tarkoitettua tai 211 §:n 4 momentin mukaisesti siirrettyä tehtävää hoitavan tehtävää hoitavan henkilön nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Yhteystietoina voidaan julkaista puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu, sekä toimialueena kunta tai maakunta.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) henkilöluvista;
- 4) erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista.

Ehdotus

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
 - 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
 - 3) henkilöluvista;
- (kumotaan 1 momentin 4 kohta)*

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

- 1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;
- 2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta;

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Yksityishenkilöllä on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

- 1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;
- 2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän ja edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista sekä katsastustiedoista, verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksenottajasta, *vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta.*

LUONNOS

Voimassa oleva laki

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

Edellä 1 momentin 2 kohdan perusteella saadaan luovuttaa rajoitetusti tieto myös liikennevälineen entisestä omistajasta tai haltijasta.

228 §

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Ehdotus

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

Edellä 1 momentin 2 kohdan perusteella saadaan luovuttaa rajoitetusti tieto myös liikennevälineen entisestä omistajasta tai haltijasta.

228 §

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Liikenne- ja viestintävirasto saa 1 momentissa tarkoitettujen tietojen lisäksi luovuttaa liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin:

1) y-tunnuksen organisaation yksilöimiseksi;

2) henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen luonnollisen henkilön yksilöimiseksi, mikäli luovutuksensaajalla on tietosuojalain (1050/2018) 29 §:n käsittelyperuste henkilötunnuksen käsittelyyn.

231 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä

231 §

Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai laissa säädetyn tehtävän suorittamiseen. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot eivät estä tiedon luovuttamista perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain (411/2018) mukaisesti rekisteröidyille perintätoiminnan

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

harjoittajille velallisen selvittämistä ja saatavien perinnästä annetun lain (513/1999) 1 §:ssä tarkoitettua erääntyneen saatavan perintää varten, silloin kun saatava liittyy liikenteeseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..