LAUSUNTO
30.9.2025

Tieto- ja turvallisuusosasto
Kirsi Miettinen

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 105/2025 vp)

Liikenne- ja viestintäministeriö on kutsuttu eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokuntaan 1.10.2025 kuultavaksi hallituksen esityksestä laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 105/2025). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Esityksen keskeinen sisältö

Tiivistelmä

Esityksellä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennejärjestelmän digitaalisia tietopalveluja koskeva laki. Lisäksi kumottaisiin tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annettu laki ja muutettaisiin liikenteen palveluista annettua lakia sekä tehtäisiin eräisiin muihin lakeihin teknisluontoisia muutoksia. Ehdotettava sääntely perustuisi osittain EU-sääntelyyn ja olisi osittain kansallista.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettaisiin vastuu EU-sääntelyyn perustuvan kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä ja ylläpidosta suoraan lain nojalla. Yhtiölle annettaisiin tehtäväksi myös kansallisen yhteyspisteen päälle rakentuvan liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestäminen ja ylläpito. Viimeksi mainittu tehtävä olisi kansallista sääntelyä. Lisäksi täydennettäisiin EU-sääntelyä täsmentämällä, kuinka EU-säädöksissä edellytetyt tietolajit voidaan käytännössä asettaa saataville kansallisen yhteyspisteen kautta.

Kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun toteuttaminen ehdotetulla tavalla tehostaisivat merkittävästi liikenteeseen liittyvän tiedon vaihtoa, ja sitä kautta parantaisivat liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja infrastruktuurin kunnossapitoa sekä loisivat uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Nykytilassa tehtävät ovat hajautuneet Väylävirastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle, jotka hankkivat osan tehtäviin liittyviä tietopalveluja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Nykytila ei mahdollista liikenne järjestelmää laajasti palvelevien tietopalveluiden kokonaisvaltaista kehittämistä muun muassa liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen ja liikenteen automaatiokehityksen edellyttämällä tavalla.

Tausta

Esityksellä pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2661, jolla muutettiin tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettua direktiiviä 2010/40/EU (jäljempänä ITS-direktiivi). Lisäksi esityksellä täydennettäisiin seuraavia ITS-direktiivin nojalla annettuja komission delegoituja asetuksia: komission delegoitu asetus (EU) 2022/670 tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (jäljempänä RTTI-asetus), komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926 EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta, sellaisena kuin se on muutettuna komission delegoidulla asetuksella (EU) 2024/490 (jäljempänä MMTIS-asetus) sekä komission delegoitu asetus (EU) 886/2013 datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (jäljempänä SRTI-asetus).

Myös jakeluinfra-asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta) tiedonvaihtojärjestelmää koskeva säännös ja EU:n rautateiden esteettö-myystietoa koskeva säännös (komission asetus (EU) N:o 1300/2014 vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä, jäljempänä PRM-YTE) siirrettäisiin myös osaksi uutta lakia liikenteen palveluista annetusta laista (320/2017).

Kansallinen yhteyspiste

Ehdotetussa laissa säädettäisiin selkeästi kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä. Yksi kansallinen yhteyspiste palvelisi niin RTTI-, MMTIS-, SRTI- kuin AFIR-tietoa ja rautatie-asemien esteettömyystietoakin. Ehdotettavan lain 3 §:ään sisältyvän määritelmän mukaan kansallisella yhteyspisteellä tarkoitetaan digitaalista palvelua, jonka kautta laissa tarkoitettu data ja sitä vastaava metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten, tai jossa tämän datan lähteet ja metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten.

Tosiaikaiset liikennetiedot

Laissa pyrittäisiin identifioimaan sellaiset toimijat, joille käytännössä kertyy asetuksissa tarkoitettua dataa Suomessa, ja osoitettaisiin niille velvollisuus pyrkiä huolehtimaan datan saatavuudesta. Tältä osin kyse ei olisi absoluuttisesta velvollisuudesta, vaan tavoitetilan asettamisesta. Varsinainen velvollisuus kohdistuisi tieviranomaisiin, liikenteellisesti merkittäviin kuntiin ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajiin, ja perustuisi suoraan ITS-direktiivin velvoitteeseen digitoida taustalla olevat tiedot. Velvollisuus kohdistuisi ITS-direktiivin III liitteessä esitettyihin datatyyppeihin. Velvollisuus laajenisi maantieteellisesti direktiivin III liitteen mukaisesti eri datatyyppien osalta erilaisella aikataululla.

Valmistelun yhteydessä on arvioitu, että RTTI-asetuksen tietolajeissa on kyse varsin perustavaa laatua olevista tiedoista, jotka ovat valtion tieverkon osalta jo olemassa hyvinkin kattavalla tavalla, ja tiedot ovat myös saatavissa Digiroad -järjestelmästä. Kuntien osalta ainakin tietojen saatavuudessa arvioidaan olevan toistaiseksi enemmän puutteita, mikä johdosta kuntien osalta velvollisuus huolehtia taustalla olevien tietojen digitoimisesta

koskisi siksi tässä vaiheessa vain ”liikenteellisesti merkittäviä kuntia”. Kyse on uudesta käsitteestä, joka kattaisi ITS-direktiivissä edellytetyt TEN-T-asetuksen mukaiset kaupunkisolmukohtien keskuksissa sijaitsevat kaupungit eli Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Lahti, Jyväskylää ja Kuopio. Näihin lisättäisiin ainoastaan muut pääkaupunkiseudun kunnat eli Vantaa, Espoo ja Kauniainen, koska pääkaupunkiseudun voidaan katsoa muodostavan liikenteellisen kokonaisuuden. Näiden 10 kaupungin osalta otettaisiin kuitenkin käyttöön direktiivin sallima kansallinen liikkumavara rajoittaa soveltaminen sellaisiin katuihin, joilla päivittäinen liikenne on vuosittain keskimäärin yli 7000 ajoneuvoa.

MMTIS-tiedot

MMTIS-tiedon osalta muutokset merkitsevät liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n kumoamista. Sanotun pykälän kumoamisen myötä kumoutuisi myös valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Jatkossa sääntely kohdistuisi MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin datan haltijoihin ja niin ikään MMTIS-asetuksessa tarkoitettuihin tietoihin. Datan haltijalla tarkoitetaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoa, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan dataan. Käytännössä velvollisuus kohdistuisi ainakin Väylävirastoon ja kuntiin etenkin liityntäpysäköintipaikkojen osalta, joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, asemanhaltijoihin ja muihin liityntäpisteisiin liittyvän datan haltijoihin, liikkumispalveluiden tarjoajiin ja liikenteen hallinta- ja ohjauspalvelun tarjoajiin.

Ehdotetussa laissa annettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle oikeus ja velvollisuus käsitellä kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi saatettuja tietoja niin, että esimerkiksi liityntäpisteiden sijainnista ja niiden esteettömyydestä syntyy kattava ja mahdollisimman ajantasainen koontikanta. Velvollisuus multimodaalisia liityntäpisteitä koskevan tiedon kehittämiseen on asetettu suoraan ITS-direktiivissä.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät vähimmäisliikennetiedot

SRTI-tiedon merkitys on kasvamassa paitsi asetuksen tulevan uudistuksen johdosta, myös sen takia että uudistettu ITS-direktiivi velvoittaa jäsenvaltion ottamaan käyttöön tiedotuspalvelun, joka mahdollistaa näiden tietojen saatavuuden. Tämän tietopalvelun tuottaminen annettaisiin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi. Koska SRTI-asetuksen tietolajit ovat toistaiseksi varsin haastavia etenkin huomattavan dynaamisuutensa johdosta, ei soveltamisessa poikettaisi ajallisessa tai maantieteellisessä laajuudessa ITS-direktiivin liitteessä IV säädetystä. Tietopalvelun tuottamista koskevaa vaatimusta sovellettaisiin siten Euroopan laajuisella maanteiden ydinverkolla ja kattavalla verkolla 31.12.2026 lähtien.

Tietojen toimittaminen kansalliselle yhteyspisteelle

Delegoiduissa asetuksissa edellytetään, että toimijat asettavat tietonsa saataville kansallisen yhteyspisteen kautta, mutta tarkempaa sääntelyä siitä, kuinka tämä velvollisuus voidaan käytännössä toteuttaa, ei ole. Siksi ehdotettaisiin, että esityksessä säädettäisiin täydentävänä elementtinä toimijoiden velvollisuudesta ottaa käyttöön ohjelmointirajapinta ja toimittaa sitä koskevat verkko-osoitteet ja metadata kansalliselle yhteyspisteelle. Koska kyse on digitaalisesta tiedosta, ohjelmointirajapinta on käytännössä se menetelmä, jolla data liikkuu järjestelmien välillä. Ehdotus vastaa olemassa olevaa liikenteen palveluista

annetun lain liikkumispalveluihin liittyviä olennaisia tietoja koskevaa 154 §:ää sekä AFIR-asetuksen 20 artiklaa.

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

Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitetut tiedot ja rautatieasemien esteettömyystiedot

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

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

Liikennejärjestelmän perustietopalvelu

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

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

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

Tietopalveluihin kuuluisivat lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettava velvollisuus tuottaa liikennejärjestelmän kokonaistilannekuvaa, joka yhdistäisi kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien palveluistaan yllä pitämät ajantasaiset tilannekuvat. Liikenteen palveluista annetun lain 137 §:ää tarkennettaisiin samalla tältä osin.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle asetettaisiin ehdotettavassa laissa myös yhteistyövelvoitteita. Yhtiön tulisi koordinoida liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen tarkoitetun yhteistyöverkoston toimintaa. Tässä yhteistyössä kehitetään laissa tarkoitetun tiedon laatua, laaditaan tarvittavia yhteisiä tiedonvaihtoa koskevia käytänteitä sekä muutoin edistetään tiedonvaihdon yhteentoimivuuden ja yhteensopivuuden edellytyksiä. Lisäksi yhtiön tulisi osallistua EU:n tukemien operatiivisten koordinointiverkostojen yhteistyöhön.

Tietosuoja ja vastuukysymykset

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

Valvonta

Ehdotettavan lain 4 lukuun sisällytettäisiin viranomaistehtäviä ja seuraamuksia koskevat säännökset. Lakia valvoisi Liikenne- ja viestintävirasto, kuten ITS-sääntelyä tähänkin saakka voimassa olevan mutta kumottava liikenteen palveluista annetun lain 188 §:n nojalla. Luku sisältäisi viranomaistehtävien hoitamiseksi tarpeelliset perussäännökset tiedonsaantioikeuksista, valvontapäätöksestä ja uhkasakosta. Liikenne- ja viestintävirasto toimisi myös ITS-direktiivissä ja delegoiduissa asetuksissa tarkoitettuna vaatimustenmukaisuuden arvioijana. Viraston olisi myös tehtävä muiden maiden viranomaisten kanssa yhteistyötä, joka koskee vaatimustenmukaisuuden arvioinnin käytäntöjen ja valvonnan mekanismien kehittämistä.

Muut ehdotukset

Erinäisiä säännöksiä sisältävään ehdotettavan lain 5 lukuun otettaisiin uudentyyppinen säännös riskiarvion tekemisestä. Vaikka ITS-direktiivissä ja sen nojalla annetuissa asetuksissa säädetyissä tietolajeissa on kyse perustiedoista, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan erilaisten toimintojen kannalta, on esimerkiksi tietojen yhdistelemisen mahdollisuuteen liittyvät riskit syytä arvioida huolellisesti. Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin olisi tehtävä arvio 3 kuukauden kuluttua lain voimaan tulosta, ja arviota olisi päivitettävä vuosittain yhteistyössä arvioinnin tekemisen kannalta keskeisten viranomaisten kanssa. Arvio olisi annettava tiedoksi viranomaisille salassapitosäännösten estämättä.

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

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

Tehtävien rahoitus ja yhteys valtion vuoden 2026 talousarvioon

Lain 5 luvussa olisi myös säännös tehtävän rahoittamisesta valtionapuna. Avustuksen myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto valtion talousarvioon otettavan määrärahan rajoissa. Määrärahaan sovellettaisiin tällöin valtionavustuslakia (688/2001). Määräraha ei olisi kokonaan uusi, vaan virastot käyttävät tällä hetkellä vastaavien tietopalveluiden ostoon Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä yhteensä 3 790 000 euroa. Tehtävien rahoittaminen virastojen budjettimomenteilta ei enää jatkossa olisi mahdollista, kun tehtävien hoitamista ei osoitettaisi laissa niiden vastattavaksi. Rahoitus toteutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan sisäisinä momenttisiirtoina.

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

kokonaisrahoitustarve arvonlisävero huomioiden on yhteensä 6,401 miljoonaa euroa. Arvonlisäveron osuus olisi tällöin 1,301 miljoonaa euroa.

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

Voimaantulo

Ehdotettava laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026. Uudessa ITS-direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot saattavat direktiivin noudattamiseksi tarvittavat säädökset voimaan viimeistään 21.12.2025. Direktiivi tulee sovellettavaksi portaittain sen liitteessä III mainittuina päivämäärinä. Niistä aikaisimmat ovat 31.12.2025. Kansallisen lain voimaantuloajaksi ehdotetaan kuitenkin vuoden ensimmäistä päivää rahoitusjärjestelyn muuttumisen takia, mikä on tarkoituksenmukaisinta hoitaa vuoden 2026 valtion talousarvioehdotuksessa.

Esityksen vaikutukset

Esityksen merkittävimmät välittömät vaikutukset kohdistuvat viranomaisten toimintaan ja yrityksistä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:hyn. Väylävirastolta ja Liikenne- ja viestintävirastolta poistuisivat tietopalveluiden järjestämiseen liittyvät vastuut, jotka liikenteen palveluista annetussa laissa niihin nykyisin kohdistuvat. Väylävirastolla olisi jatkossa keskeinen rooli etenkin tieinfrastruktuuriin liittyvän staattisen tiedon haltijana. Esityksen mukaan Väyläviraston on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta tämän mahdollistamiseksi sekä toimitettava rajapintaa koskevat tiedot kansalliselle yhteyspisteelle. Tiedon saataville asettamista koskevien velvoitteiden vaikutukset arvioidaan melko vähäisiksi.

Nykytilassa Liikenne- ja viestintävirastolla on myös säädösten valvontaviranomaisen tehtävät, palvelun tilaajan tehtävät ovat johtaneet periaatteellisesti haastavaan kaksoisrooliin. Osoittamalla viraston nyt liikenteen palvelusta annetun lain nojalla tilaamat tehtävät suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle selkeytetään Liikenne- ja viestintäviraston roolia valvovana viranomaisena. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle ehdotetut uudet tehtävät esitetään rahoitettaviksi valtionapuna. Valtionapuinstrumentti olisi uusi, ja ehdotuksen mukaan valtionapuviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Virasto toimii jo nykyisin valtionapuviranomaisena, ja ehdotuksen on arvioitu soveltuvan hyvin sen nykyisiin tehtäviin.

Kuntiin kohdistuvat vaikutukset ovat pääosin peräisin suoraan EU-sääntelystä. Tällöin vaikutusten syntyminen on vain vähäisiltä osin seurausta kansallisesti valituista sääntelykeinoista. Esitykseen sisältyvät ehdotukset tarkoittaisivat joka tapauksessa sitä, että kuntien tarvitsisi asettaa tietonsa saataville ainoastaan kansallisen yhteyspisteen kautta. Mahdolliset päällekkäiset tietojen toimittamisen velvollisuudet poistettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n ja olennaisten tietojen asetuksen kumoamisen sekä tieliikennelain 71 §:n muuttamisen myötä.

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

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

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

Lisäksi esityksellä on voi olla varsin huomattaviakin vaikutuksia liikennejärjestelmäkehitykseen, koska sen avulla kehitetään rakenteita liikennejärjestelmän tietopohjaisen kehittämisen tueksi. Esityksellä on lisäksi vähintään epäsuoria, mutta potentiaalisesti merkittäviäkin vaikutuksia liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen sekä mahdollisuuteen muodostaa multimodaalisia matkaketjuja. Lisäksi sillä edistetään automaatioon perustuvien liikenteen uusien teknologisten ratkaisujen käyttöönottoa sekä digitaalisten liikkumispalvelujen ja siihen liittyvän markkinan kehittymistä. Jos näitä hyötyjä onnistutaan toteuttamaan, voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittymiseen kohti turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää liikennettä.

Tietojen saatavuuden parantumisella arvioidaan olevan myös edellytyksiä älykkään liikenteenohjauksen vaikuttavuuden lisäämiseksi. Jo nykyisin liikennedataa käytetään muun muassa liikennetiedotteissa, multimodaalisissa reittioppaissa, navigointipalveluissa ja logistiikkapalveluissa. Esimerkiksi joukkoliikenteen matkatietoihin tehtiin Digitransit-alustalla 2024 viimeisellä neljänneksellä noin 4,5 miljardia rajapintakyselyä ja kasvua edellisvuoteen oli lähes viidennes. Suomalaiset joukkoliikenteen reittioppaat hyödyntävät laajasti yhteistä tietopohjaa Digitransit-alustan kautta. Tärkeimpänä liikenteenohjauksessa käytettävän ja käytännön tekemisessä syntyvän tiedon jakelukanavana on Digitraffic-palvelu, jonka tarjoamiin liikennedatan rajapintoihin tehtiin 2024 viimeisellä vuosineljänneksellä 1,56 miljardia kyselyä.

Vaikutukset perusoikeusoikeuksiin

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia perus- ja ihmisoikeuksiin. Esityksen vaikutukset eräiden keskeisten perusoikeuksien toteutumiseen ovat pikemminkin

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

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

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

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavissa tehtävissä on siten kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitetusta julkinen hallintotehtävän muulle kuin viranomaiselle lailla nojalla. Tehtävissä on kyse julkisen hallintotehtävän siirrosta, mutta ei julkisen vallan käytöstä. Tällöin ei myöskään voi olla kysymys merkittävän julkisen vallan siirrosta. Tehtävän siirto täyttää myös muut edellytykset, sillä se tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi, eikä siirto vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy hoitaa vastaavia tehtäviä nykyään jo Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston sille lain nojalla sopimuspohjaisesti tekemän tehtävien siirron perusteella. Tarkoituksenmukaisuusharkinnan on näissä yhteyksissä todettu täyttyvän, eikä tehtävien siirto suoraan lain nojalla muuta tätä harkintaa. Ehdotetussa laissa myös varmistetaan, että hyvän hallinnon vaatimukset täyttyvät.

Esityksessä tehdyt ehdotukset koskevat sellaisia tietolajeja, joissa on vain rajallisesti kyse henkilötiedoista. Tietolajit tulevat suoraan EU-sääntelystä, eikä ehdotuksia laajenneta koskemaan muita tietolajeja. Lähinnä kysymys voi olla henkilön nimestä, jos toimintaa harjoitetaan sellaisen sisältävällä toiminimellä sekä yhteyshenkilöjen yhteystiedoista (nimi, sähköposti, puhelin). Pääosin näissäkin on kuitenkin kyse organisaation tiedoista. ITS-sääntelyssä tarkoitetut datatyypit eivät sisällä arkaluontoisia henkilötietoja, eikä esitykseen sisälly sellaisten tietojen käsittelyä koskevia ehdotuksia. Henkilötietojen käsittely ehdotetussa liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa liittyy ITS-direktiivin sisältämään tietosuojaa koskevaan 10 artiklaan, joka täytäntöönpannaan kansallisesti siihen mitään lisäämättä.