

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tytäryhtiöineen (Fintraffic) kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa. Arviomuistissa tarkastelun kohteena ovat väylälait, joten muistiossa esiin nostetut huomiot ovat pääosin kohdistuneet kiinteän infrastruktuurin hallintaan ja liikenneväylien erityiskysymyksiin. Fintraffic korostaa, että liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kokonaistarkastelussa kiinteän infrastruktuurin rinnalla liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseen sekä varautumiseen liittyviä seikkoja tulisi tarkastella myös liikenteenohjauksen ja -hallinnan näkökulmasta.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Suomalainen rautatiejärjestelmä on murroksessa. Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä raideleveysselvitys, jossa tarkastellaan Suomen raideleveyden muuttamista eurooppalaiseen leveyteen ja siihen liittyviä hyöty-, kustannus- ja toteutettavuustekijöitä. Suomen ERTMS-ohjelma (Digirata) tukee myös mahdollista rajat ylittävää liikennettä viemällä rautatiejärjestelmää kohti yhteiseurooppalaisia standardeja ja kulunvalvontaa, jotka tulevat muuttamaan rautatiejärjestelmän toimintaa ja rataverkolla toimimisen prosesseja.

Suomalaisessa rautatiejärjestelmässä on muusta Euroopasta poiketen erotettu rataverkon haltijan vastuulle kuuluvat rautatieinfrastruktuurin rakentamisen, hallinnoinnin ja kunnossapidon tehtävät (Infra Manager) sekä liikenteenohjauksen tehtävät (Traffic Management). Tästä johtuen rataverkon haltijan tehtäväkokonaisuuksia on Suomessa käytännössä jaettu Väyläviraston ja liikenteenohjauspalvelua tuottavan Fintraffic Raide Oy:n kesken. Fintraffic pitää tärkeänä, että raideliikennettä koskevissa lainsäädäntöhankeissa tulisi aina arvioida lakiehdotuksen mahdolliset vaikutukset suomalaiseen rautatiejärjestelmään ja liikenteenohjaukseen.

Suomessa on lisäksi käynnissä useampia liikenteellisesti merkittäviä rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen tähtääviä ratahankkeita, joita valmistellaan yksityisissä hankeyhtiöissä. Näiden hankkeiden myötä Suomessa tulee mahdollisesti olemaan merkittäviä yleistä/julkista liikennettä

palvelemaan tarkoitettuja yksityisraiteita. Voimassa olevaa ratalakia sovelletaan yksityisiin rataverkon haltijoihin vain osittain, mistä syystä lain päivitystarpeita on arviomuistiossa laajasti tarkasteltu. Fintraffic kiinnittää huomiota siihen, ettei ratalain arviomuistiossa ole tarkasteltu lainkaan liikenteenohjausyhtiölle aiheutuvia haasteita, tarpeita ja intressejä tilanteessa, jossa Suomessa toimisi useampia rataverkon haltijoita.

Arviomuistiosta ei käy ilmi, onko kansalliset ratayhtiöt perustettu ainoastaan rautatieinfrastruktuurin rakentamista varten vai onko ratayhtiöiden tarkoituksena toimia osakeyhtiömuotoisina rataverkon haltijoina myös yleisen liikenteen käynnistämisen jälkeen. Mikäli ratayhtiöt tulevat jatkossa vastaamaan myös rautatieinfrastruktuurin käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta hallinnassaan olevalla rataverkolla, niin liikenteenohjauksen järjestämiseen liittyviä seikkoja sekä tietojen yhteentoimivuuden varmistamiseen liittyviä kansallisia ja EU vaatimuksia olisi hyvä tarkastella ennen hankkeiden käynnistämistä. Jos ratayhtiöt vastaavat vain rakentamisvaiheesta, niin tällöinkin tulisi etukäteen varmistaa, että rautatieinfrastruktuuria koskevat tiedot kerätään ja tallennetaan sellaisessa muodossa, jotta ne voidaan yhteensovittaa Väyläviraston ja liikenteenohjausyhtiön järjestelmiin – sekä tulevan Digiradan ja uuden TMS-järjestelmän tietomalleihin saumattomasti.

Fintrafficin näkemyksen mukaan rautateiden toimintaympäristöön kohdistuvat muutokset avaavat mahdollisuuden entistä turvallisemman ja tehokkaammin suomalaisia ja Suomen elinkeinoelämää palvelevan rautatiejärjestelmän kehittämiseksi. Liikenteen sujuvuuden avaintekijöinä ovat valtakunnallisen rataverkon kanssa yhteen toimiva kapasiteetin hallinta ja liikenteenohjaus sekä rautatiejärjestelmässä toteutuva digitalisaatio ja tiedon hyödyntäminen raideliikenteessä. Rautatieliikenteen toimijoiden välisen työnjaon ja vastuiden tulisi perustua johdonmukaiseen sääntelyyn. Suomen rataverkon ja raideliikenteen kehittäminen monitoimijaympäristössä, jossa valtakunnallisen rataverkon hallinnointi voi jakautua useille rataverkon haltijoille ja liikenteenohjaus on eriytetty liikenteenohjausyhtiölle, edellyttää johdonmukaista ja selkeää sääntelyä, yhteisiä toimintatapoja ja koordinoitua tiedonhallintaa. Hallinnonalalla tulisi olla standardoidut tietomallit ja tietopohja, riittävän tarkat tietorakenteet sekä yhdenmukaiset prosessit, jotka mahdollistavat rautatieliikenteen digitalisaation sekä sähköisen tiedonvälityksen rajapinnat eri toimijoiden välillä. Eri toimijoiden hyödyntämät tietosisällöt sekä keskinäiseen tiedonvaihtoon liittyvät formaatit tulisi määrittää, yhdenmukaistaa ja harmonisoida niin, että olennaiset tiedot olisivat laajasti eri rautatieliikenteen toimijoiden hyödynnettävissä. Tällä hetkellä tietoaineistot ovat osin hajanaisia ja osin päällekkäisiä eivätkä eri toimijoiden tietomallit ole standardoituja tai keskenään yhteensopivia. Nykytilanteessa rautatieliikenteen digitalisaatiosta saavutettavissa olevia hyötyjä ei ole mahdollista toteuttaa täysimääräisesti.

1 Yleistä/julkista liikennettä palvelemaan tarkoitetut yksityisraiteet

Mikäli Suomeen rakennetaan uusia yleistä/julkista liikennettä palvelemaan tarkoitettuja yksityisraiteita, joilla Väylävirasto ei toimi rataverkon haltijana, tukee Fintraffic arviomuistiossa esitettyä näkemystä siitä, että lainsäädännössä luokiteltaisiin yksityisraiteet merkittäviin

yleistä/julkista liikennettä palveleviin yksityisraiteisiin ja muihin yksityisraiteisiin. Tämä sama luokittelu tulisi olla yhdenmukainen läpi raideliikennettä koskevan lainsäädännön ja muun sääntelyn.

EU direktiivin 2012/34/EU (Rautatiemarkkinadirektiivi) 3 artiklan määritelmien kohdan 3) mukaan 'rautatieinfrastruktuurilla' tarkoitetaan kaikkia niitä nimikkeitä, jotka luetellaan liitteessä I. Liitteen I mukaan rautatieinfrastruktuuri koostuu liitteessä listatuista osista, jos ne ovat osa kiinteää rataa, mukaan luettuina sivuraiteet, mutta ei raiteita, jotka sijaitsevat korjaamoissa taikka vaunu- tai veturihalleissa, eikä yksityisiä haara- tai sivuraiteita. Raideliikennelain 3.2 §:n perusteella lain 16 (mm. käyttötoiminta ja liikenteen hallinta), 17 (mm. ratakapasiteetti) ja 19 lukua (mm. ratamaksu) eikä 132.1 § sovelleta sellaisiin yksityisraiteiden haltijoihin, jotka on jätetty kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten ulkopuolelle tai jotka eivät kuulu liitteen I mukaiseen rautatieinfrastruktuuriin.

Ratalain 7 §:n mukaan Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Valtio vastaa valtion rataverkon radanpidon kustannuksista. Yksityisraiteen haltijana ja radanpitäjänä taas toimii rautatien omistaja tai se, jonka hallinnassa rautatie on. Yksityisraiteen haltija vastaa yksityisraiteen radanpidon kustannuksista. Ratalaissa ei nykyisellään ole määritelty sitä, onko yksityisraiteen haltijalla oikeus veloittaa rataverkon käytöstä ratamaksua. Raideliikennelain 139.3 §:n mukaan ratamaksu on maksettava sille rataverkon haltijalle, jonka rataverkkoa tai palveluita rautatieliikenteen harjoittaja on käyttänyt. Rataverkon haltijan on käytettävä perimänsä maksut rataverkon ylläpidosta aiheutuvien kustannusten rahoittamiseen.

Fintrafficingin näkemyksen mukaan osakeyhtiömuotoisen rataverkon haltijan hallinnassa olevan "yksityisraiteen" tulisi kuulua rautatieinfrastruktuuriin ja myös ratamaksun piiriin, jos rataverkko tai sen osa on tarkoitus avata yleiselle liikenteelle (sis. matkustajaliikenne ja logistiikka). Tällöin rataosien ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmien tulisi olla yhteentoimivia Suomen ERTMS-ohjelman (Digirata) kanssa sekä kriittisten liikennöintiin liittyvien ohjeiden (esim. Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt JT ja Radanpidon turvallisuusohjeet TURO) tulisi olla liikennöinnin järjestämisen perustana myös yksityisillä rataosilla. Rataverkon haltijan tulee tällöin järjestää liikenteenohjaus yksityisraiteelle. Liikenteenohjauksen tekniseen toteutukseen ja tiedonhallintaan liittyvät tarpeet tulisi ottaa huomioon jo rataverkon rakentamisvaiheessa riippumatta siitä, hoitaako rakentamisen yksityinen rataverkon haltija tai Väylävirasto.

2 Rataverkon haltijan vastuulle kuuluvat tehtävät

EU direktiivin 2012/34/EU (Rautatiemarkkinadirektiivi) 3 artiklan määritelmien kohdan 2) mukaan 'rataverkon haltijalla' tarkoitetaan elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautatieinfrastruktuurin käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta tietyssä verkossa sekä osallistumisesta sen kehittämiseen niiden puitteiden mukaisesti, jotka jäsenvaltio on määrittänyt infrastruktuurin kehittämistä ja rahoittamista koskevissa yleisissä toimintaperiaatteissaan. Direktiivin sanamuodon

mukaan rataverkon haltijana voi siten toimia myös yksityinen tai julkinen yritys. Kyse ei siis ole yksin viranomaisen hoidettavaksi kuuluvasta tehtävästä.

Kansallinen rataverkon haltijan määritelmä on määritelty raideliikennelain 4 §:n 29) kohdassa, jonka mukaan 'rataverkon haltijalla' tarkoitetaan valtion rataverkon haltijaa ja lain soveltamisalaan kuuluvaa yksityisraiteen haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta. Kansallinen määritelmä poikkeaa rautatiemarkkinadirektiivin 3 artiklan määritelmästä siinä, ettei raideliikennelain 4 §:n mukaisiin rataverkon haltijan tehtäviin sisälly nimenomaisesti käyttötoiminta eikä rautatieinfrastruktuurin kehittäminen määritelmän laajassa merkityksessä.

Rautatiemarkkinadirektiivin 3 artiklan 2 a) mukaan 'rautatieinfrastruktuurin kehittämisellä' tarkoitetaan verkkosuunnittelua, rahoitus- ja investointisuunnittelua sekä infrastruktuurin rakentamista ja parantamista. Kohdan 2 e) mukaan 'rautatieinfrastruktuurin parantamisella' tarkoitetaan merkittäviä infrastruktuurin muutostoimia, joilla parannetaan sen yleistä suorituskykyä. Ratalaissa säädetään rautateiden ylläpitämisestä, kehittämisestä ja rakentamisesta sekä turvataan osallistumismahdollisuudet rautatieliikennetkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rataverkkoa koskevissa asioissa. Fintraffic pitää tärkeänä, että myös liikenteenohjausyhtiön osallistuminen rautatieliikennetkaisuuden suunnitteluun turvattaisiin.

Rautatiemarkkinadirektiivi sanamuotonsa mukaan edellyttää, että rataverkon haltija osallistuu rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen niiden puitteiden mukaisesti, jotka jäsenvaltio on määrittänyt. Rautatiemarkkinadirektiivi ei sanamuotonsa mukaan edellytä, että rataverkon haltija yksin vastaisi rautatieinfrastruktuurin kehittämisestä ja rakentamisesta. Fintrafficin näkemyksen mukaan määritelmänä kehittäminen voisi sisältää sekä rataverkon haltijan vastuulle kuuluvia tehtäviä että rautatieviranomaisen vastuulle kuuluvia hallinnollisluonteisia tehtäviä. Tällöin tehtävät, jotka sisältäisivät julkisen vallan käyttöä, kuten esim. lupapäätösten tekeminen, voitaisiin lailla osoittaa suoraan rautatieviranomaisen tehtäväksi. Tällöin yksityisen rataverkonhaltijan vastuulle ei tarvitsisi kuulua sellaisia (merkittävää) julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä, jotka arviomuistiossa on nähty jossakin määrin ongelmallisena.

3 Kapasiteetin hallinta ja liikenteenohjaus yksityisraiteilla

Raideliikennelain 3 §:n nojalla lain 16 lukua sovellettaisiin sellaisten rataverkon haltijoiden toiminnassa, joiden rataverkko kuuluu kapasiteetin jakamista ja ratamaksua koskevien säännösten piiriin tai joka kuuluu rautatiemarkkinadirektiivin liitteen I mukaiseen rautatieinfrastruktuuriin. Lain 104 §:n nojalla rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa tai rataverkon käytöstä eli mm. liikenteenohjauksen järjestämisestä. Liikenteenohjauksella käytännössä tarkoitetaan Käyttötoiminnasta ja liikenteen hallinnasta annetun Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/773 (OPE YTE) mukaista liikenteen hallintaa (Traffic Management). Rataverkon haltija voi

järjestää liikenteenohjauksen itse tai rataverkon haltija voi raideliikennelain 108.5 ja 136 §:n mukaisesti hankkia liikenteenohjauspalvelun ulkopuoliselta palvelun tarjoajalta, kuten esimerkiksi Fintraffic Raide Oy:ltä tai muulta palveluntarjoajalta. Väylävirasto voi valtion rataverkon haltijana raideliikennelain 108.7 §:n mukaisesti ulkoistaa myös ratakapasiteetin ja reittien jakamiseen liittyviä tehtäviä ulkopuoliselle palvelujen tuottajalle.

Fintrafficin näkemyksen mukaan yleisen liikenteen käytössä olevan valtion rataverkon ja yksityisraiteiden kapasiteetin hallinta ja liikenteenohjaus tulisi Suomessa tuottaa yhden kansallisen toimijan eli Fintraffic Raide Oy:n toimesta, jotta rautatieliikenteen turvallisuus, sujuvuus ja taloudellinen tehokkuus varmistetaan. Yksityisraiteiden integroiminen toimivaksi osaksi koko Suomen rataverkkoa on merkittävä ponnistus ja elintärkeää sujuvan junaliikenteen varmistamiseksi ja esimerkiksi Digiradan hyötytavoitteiden mahdollistamiseksi. Ilman valtakunnallista kapasiteetinhallintaa ja liikenteenohjausta rautatieliikenteen häiriöherkkyys eri rataverkon haltijoille kuuluvilla rataosilla kasvaa merkittävästi. Lisäksi esimerkiksi Digiradan hyötytavoitteiden toteutuminen rataverkon kapasiteetin kasvattamisesta ja muut digitalisaatiosta haettavat hyödyt edellyttävät sitä, että rataverkosta on käytettävissä tarkka ja reaaliaikainen tilannekuva. Liikenteen optimointi valtion rataverkolla Fintraffic Raide Oy:n toimesta vaikeutuu huomattavasti, mikäli rataverkolla on niin sanottuja pimeitä rataosia, joiden liikenteeseen ei ole näkyvyyttä. Rautatieliikenteessä paikallisten, yhdellä rataosuudella tapahtuvien häiriöiden vaikutukset saattavat kestää pitkään ja heijastua ympäri rataverkkoa. Tilanteessa, jossa liikennöinti rataverkon haltijan rataverkolta toisen rataverkon haltijan rataverkolle on mahdollista, tulisi häiriöhallinnankin toimia kansallisella tasolla liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi mm. arviomuistiossa käsiteltyjen tilapäisten ja kiireellisten toimenpiteiden ja niiden koordinoinnin näkökulmasta.

4 Rautatieinfrastruktuuria ja liikenteenohjausta koskeva tiedonhallinta monitoimijaympäristössä

Suomen rataverkon monimuotoistuesssa – erityisesti yksityisten rataosuuksien ja hankeyhtiöiden lisääntyessä – on olennaista varmistaa, että rautatieinfrastruktuuria ja liikennettä koskevaa tietoa hallitaan ja jaetaan hallitusti ja standardoidussa muodossa kaikille tiedontarvitsijoille. Tämä koskee niin valtion kuin yksityistenkin omistamia rataosuuksia.

Mikäli Suomessa ollaan siirtymässä malliin, jossa rataverkon haltijoita ja muita raideliikenteen toimijoita on mahdollista olla useampia, niin eri toimijoiden välisten prosessien ja tietomallien yhtenäisyys sekä tiedonvaihdon rajapintojen yhteentoimivuus tulisi varmistaa. Tietorakenteiden määrittelyt ja mahdollisesti käytettävät standardit tulisi saattaa ajan tasalle ennen mittavien rataverkon rakentamishankkeiden käynnistämistä. Fintraffic korostaa, että Digirata -hankkeesta ja rautatieliikenteen digitalisaatiosta yhteiskunnalle saatavissa olevat hyödyt vaativat panostusta yhtenäisen tietopohjan määrittämiseen koko Suomen alueella olevalla rataverkolla.

Fintraffic toteaa, että OPE YTE kohta 4.2.1.2 ohjaa rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välistä tietojenvaihtoa, mukaan lukien liikenteenohjauspalvelun tarjoajat. Osapuolten on kohdan 4.2.1.2

mukaan tehtävä yhteistyötä tiedonvaihtoa varten. Tietojen on oltava sovellettavissa liikenteen hallinnan normaali-, vajaatoiminta- ja hätätilanteissa. Myös TAF ja TAP YTE asettavat raideliikenteen toimijoille velvoitteita tietojen rakenteen, tiedonsiirron ja rajapintojen osalta. Standardit koskevat muun muassa: kuljetus- ja aikataulutietoja, vaunutietoja, liikenteenohjauksen ja suunnittelun rajapintatietoja sekä matkustajatietojen hallintaa ja viestintää. Suomessa TAF/TAP-sanomien yhteentoimivuutta tai yhteisiä tietorakenteita ja rajapintarakenteita ei ole määritelty.

Fintrafficin näkemyksen mukaan tiedon laaja hyödyntäminen ja tiedon saatavuuden turvaaminen raideliikenteessä edellyttää:

- Yhteisesti sovittua, standardoitua tiedonsiirtoformaattia ja datastandardia
- Hallittua ja pääsylvitettua tiedonjakelujärjestelmää
- Mahdollisuutta tiedon ajantasaiseen hyödyntämiseen liikenteenohjauksessa, liikennöinnissä ja kunnossapidossa.

Fintrafficin näkemyksen mukaan rautatieinfrastruktuuria ja liikennettä koskevien tietojen tulisi tarvittavin osin olla Suomessa toimivien raideliikenteen toimijoiden saatavilla rajapintojen tai digitaalisten palveluiden/sovellusten kautta, mikä vaatisi kansallisesti yhtenäistä tietopohjaa ja tietomallia. Yhtenäinen tietomalli myös mahdollistaisi tulevaisuudessa digitalisaation hyödyntämisen rajat ylittävässä junaliikenteessä.

Fintraffic on valmis ottamaan enemmän koordinoivaa roolia ja vastuuta rataverkon sekä liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhteisen tietopohjan ja tietomallin määrittämisessä. Rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun ja erilaisten lisäarvopalveluiden tuottaminen digitalisoituvassa toimintaympäristössä edellyttää, että keskeiset rautatieinfrastruktuuria koskevat tiedot ovat saumattomasti myös liikenteenohjauksen käytettävissä riippumatta siitä, mikä tahoo vastaa rataverkon haltijan tai liikenteenohjauspalvelun tarjoajan tehtävästä yksittäisellä rataverkon osalla.

Käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan yhteisen tietomallin määrittäminen tulee vaikuttamaan niin rataverkon haltijoiden, liikenteenohjausyhtiöiden kuin rautatieyritysten toimintaan. Lisäksi Suomessa tietoja hyödyntävät myös kalustoyhtiöt, liikenteen tilaajat/operaattorit ja kunnossapidosta vastaavat toimijat. Tällä hetkellä eri osapuolten tietotarpeissa ja kerätyn tiedon sisällössä ja laadussa on sellaisia eroja, etteivät tiedot ole täysimääräisesti hyödynnettävissä kaikkien relevanttien osapuolten toiminnassa. Näin ollen olisi luontevaa, että ministeriö julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain 22.3 §:n mukaisesti ottaisi vastuuta tietorakenteen määrittelytyön käynnistämisestä ja tavoitteiden asettamisesta.

Tutkimusoikeussääntely

-

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

-

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

-

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia koskeva direktiivi 2004/54/EY (Tietunnelidirektiivi) pantiin täytäntöön Suomessa tiehallinnosta annetun lain (568/2000) 2 §:n muuttamisella, lailla maantielain (503/2005) muuttamisesta sekä silloisilla Liikenneviraston ohjeilla. Tällä hetkellä voimassa ovat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 20.2.2024 voimaan tulleet tietunnelimääräys (TRAFICOM/435710/03.04.03.00/2019) ja ohje tietunnelien turvallisuusmenettelyistä (TRAFICOM/314117/03.04.03.06/2023). Fintraffic näkee ongelmallisena, että direktiivi on käytännössä suurelta osin pantu täytäntöön hallinnollisilla määräyksillä/ohjeilla eikä lainsäädännöllä. Lisäksi nykyinen lainsäädäntö (laki liikenteen palveluista (320/2017) ja laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikenteenohjauksen ja -hallinnan telematiikkatehtävien ja henkilöstön siirrosta Intelligent Traffic Management Finland Oy:lle (523/2020)) eivät täysin tunnista kaikkia tehtäviä, jotka on aikoinaan lailla Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (574/2018) siirretty Liikennevirastolta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

1 Lakisääteinen velvoite/yleinen etu henkilötietojen käsittelyn oikeusperusteena

Tunnelin hallinnoijan ja liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan välistä tehtävänjakoa ei ole määritelty voimassa olevassa lainsäädännössä. Fintraffic pitää tärkeänä, että tietunnelidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä tarkennetaan tunnelin hallinnoijan ja liikenteenohjaus- ja hallintapalveluntarjoajan roolitusta ja lakisääteisiä tehtäviä. Tehtävien määrittäminen lainsäädännössä luo myös pohjan henkilötietojen tietosuoja-asetuksen mukaiselle tietojen käsittelylle ja määrittää käsittelyn oikeusperusteen sekä vahvistaa tiedonhallintalain mukaisen vastuunjaon.

Oikeusministeriö on lausunnoissaan (mm.

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=e1892575-85be-40d8-9877-f0984ff5df35>) painottanut, että ”yleinen tietosuoja-asetus sisältää sääntelyliikkumavaraa ennen muuta yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohdissa, silloin kun henkilötietojen käsittely perustuu joko asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan (henkilötietojen käsittely perustuu rekisterinpitäjän lakisääteiseen tehtävään) tai e alakohtaan (käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi). Huomionarvioista on, että asetuksen 6 artiklan 3 kohta edellyttää, että henkilötietojen käsittelyn

tarkoitukset määritellään kyseisessä käsittelyn oikeusperusteessa tai vaihtoehtoisesti, sovellettaessa asetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaa, käsittelyn on oltava tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Saman kohdan mukaan jäsenvaltion lainsäädännön on myös täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja oltava oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden.”

Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan kansallisella lainsäädännöllä voidaan tarkentaa mm. tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta; käsiteltävien tietojen tyyppiä; asianomaisia rekisteröityjä yhteisöjä, joille ja tarkoituksia, joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa, käyttötarkoitussidonnaisuutta, säilytysaikoja sekä käsittelytoimia ja -menettelyjä.

Fintrafficin näkemyksen mukaan liikenteen palveluista annetun lain 137 §:ssä – joka määrittää tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisiä tehtäviä - tulisi säätää tunnelidirektiivin mukaisesta tunnelien valvontakeskuksesta, jossa hallinnoitaisiin keskitetysti maantieverkolla sijaitsevia tunneleihin asennettuja videoseurantajärjestelmiä ja seurattaisiin reaaliaikaista kamerakuvaa tunneliturvallisuuden varmistamiseksi. Myös tietojen luovuttamisesta tunnelihallinnoijalle ja/tai tunneliviranomaiselle olisi mahdollista säätää samalla, mikäli liikenteen palveluista annetun lain 147 §:n (ja 145.2 §) mukaista liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan velvollisuutta luovuttaa tietoja viranomaiselle ei jostakin syystä katsota riittäväksi perusteeksi henkilötietojen tiedonsaannille/luovutukselle.

Tunnelihallinnoijan on tietunnelidirektiivin 5 artiklan mukaan laadittava tunnelin vaaratilanteesta tai onnettomuudesta raportti, joka on toimitettava turvallisuusvastuuhenkilölle, hallintoviranomaiselle ja pelastuspalveluille viimeistään kuukauden kuluessa. Fintrafficin näkemyksen mukaan henkilötiedot ovat liikenteen palveluista annetun lain 147 §:n nojalla luovutettavissa viranomaiselle tai muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle sen lakisääteisen tehtävän hoitamiseksi. Fintraffic ei näe ongelmaa henkilötietojen luovuttamisessa, kunhan eri osapuolten tunnelien turvallisuuteen ja valvontaan liittyvästä roolituksesta ja tehtävistä on ensin säädetty kansallisessa laissa.

Lisäksi on huomattava, että liikenteen palveluista annetun lain 147 §:n sanamuodon mukaan muiden salassa pidettävien tietojen kuin liike- ja ammattisalaisuutta koskevien tietojen luovuttaminen ei lainkohdan mukaan olisi mahdollista. Tämä voisi johtaa siihen, ettei esimerkiksi onnettomuus/turvallisuustutkintaa, onnettomuuksiin tai poikkeusoloihin varautumista, turvajärjestelyjä tai muita vastaavia salassa pidettäviä tietoja olisi oikeus saada tai luovuttaa (anal. julkisuuslaki 26, 28 ja 29 §). Kts. myös salassapitoperusteet ja julkisuuslain soveltamisalan laajentaminen julkista hallintotehtävää hoitaviin tahoihin, <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=23c6add4-59b1-4d25-8e8e-73952f379c45>

Samalla liikenteen palveluista annetun lain 137 §:ssä olisi toivottavaa tarkentaa myös henkilötietojen käsittelyä reaaliaikaisen liikenne-, sää- ja kelikamerakuvamateriaalin osalta. Tunnistettuja

henkilötietojen tyyppejä tieliikenteessä olisivat ainakin kamerakuva sisältämät ajoneuvojen rekisteritunnukset, onnettomuus- ja vaaratilanteet sekä pelastustoimet. Kuvamateriaalia kertyy niin maantieverkolta kuin tunnelien kameralaitteista.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Oikeuskirjallisuudessa on pidetty tärkeänä, että kaikkien julkisen hallintotehtävien hoitamisen kannalta olennaisten seikkojen olisi käytävä ilmi tehtävän antamista koskevasta laista. Lain riittävä yksityiskohtaisuus voitaisiin täyttää silloin, kun laista kävisi yksiselitteisesti ilmi antamisen kohteena olevien hallintotehtävien sisältö, niiden hoitamiseen liittyvät toimivaltuudet, vastuut ja velvollisuudet sekä tarpeen mukaan hallintotehtävän vastaanottajan sopivuutta, pätevyyttä tai kelpoisuutta koskevat edellytykset. (Keravuori-Rusanen 2008, sivu 406–409). Fintrafficin näkemyksen mukaan PL 124 §:n mukainen vaatimus julkisen hallintotehtävän siirtämisestä lailla tai lain nojalla on linjassa tietosuoja-asetuksen laillisuus- ja käyttötarkoitussidonnaisperiaatteiden kanssa.

2 Tunnelien valvontakeskus, videoseurantajärjestelmä ja muu tietunnelidirektiivin mukainen tunneliteknologia

Lähtökohtaisesti tietunnelidirektiivi edellyttää, että hallintoviranomaisen tulee nimetä jokaiselle tietunnelille tunnelin hallinnoija. Kansallisessa lainsäädännössä tunnelin hallinnoijan nimeämistä tai tunnelihallinnoijan tehtäviä ei ole suoraan osoitettu millekään taholle, vaan tunnelihallinnoijan toimivalta on johdettu Väyläviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tienpidon tehtävistä. Lain liikennejärjestelmistä ja maanteista (503/2005) (LjMTL) 11 §:n mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. LjMTL hallituksen esityksen HE 138/2021 vp mukaan tietunnelien operatiivisesta ylläpidosta ja turvallisuudesta vastaavat tietunnelien hallinnoijat, joina toimivat ELY-keskukset sekä tieyhtiöt.

Tietunnelidirektiivin liitteen I kohdassa 2.14.1 todetaan, että kaikkiin tunneleihin, joissa on valvontakeskus, on asennettava videoseurantajärjestelmä ja järjestelmä, joka pystyy automaattisesti havaitsemaan liikenteessä esiintyvät vaaratilanteet. Liite I kohdan 2.13.2 mukaan useiden tunnelien valvonta voidaan keskittää yhteen valvontakeskukseen. Fintraffic korostaa, että mikäli Suomessa on tarkoitus kansallisesti keskittää tietunnelien valvonta tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tieliikennekeskuksessa sijaitsevaan valvontakeskukseen osana julkista hallintotehtävää, niin tehtävästä olisi säädettävä kansallisella lailla. Vaihtoehtoisesti jokainen julkinen tai yksityinen tunnelihallinnoija voi järjestää valvontakeskuksen itse.

Fintraffic toimii liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 136 §:n nojalla tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajana Väyläviraston hallinnoimalla maantieverkolla. Myös muu tie- tai katuverkon haltija voi sopia liikenteenohjauksen järjestämisestä liikenteen ohjaus- ja

hallintapalvelun tarjoajan kanssa. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelussa on kyse julkisesta hallintotehtävästä (HE 34/2018 s. 106).

Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävät on määritelty liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 137 §:ssä. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 137 §:n sisältämät liikenteenohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tehtävät eivät nykyisellään sisällä kansallisesti keskitetyn tietunnelien valvontakeskuksen ylläpitämistä. Osa tietunnelidirektiivin mukaisista tunnelihallinnoijan tehtävistä saattaisivat olla osoitettavissa luontevasti tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan hoidettavaksi, kuten esimerkiksi direktiivin 3 artiklassa tarkoitetut turvallisuustoimenpiteet (Liite I: 2.13 Valvontakeskus, 2.14 Seurantajärjestelmät, sis. videoseurantajärjestelmä, 2.15 Tunnelin sulkemislaitteet, 2.16 Viestintäjärjestelmät, 3.4 Onnettomuus- ja häiriötilanteiden hallinta, 3.5 Valvontakeskuksen toiminta, 3.6 Tunnelin sulkeminen).

Nykyisellään tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan velvollisuus ylläpitää ja kehittää tunnelien teknisiä järjestelmiä sekä tuottaa tunnelien valvontapalvelua on voitu tulkinnallisesti johtaa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 137.2 §:stä, jonka mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja voi - Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten mukaisesti - enintään yhden vuorokauden ajaksi sulkea tunnelin ja antaa tietoa vaihtoehtoisesta reitistä. Käytännössä tunnelin sulkeminen ei ole mahdollista ilman tunnelin valvontaa sekä tunnelin sulkemislaitteiden operointia.

Fintrafficin näkemykseen mukaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteistä tehtävää tulisi tarkentaa tunneliturvallisuuteen liittyvien tehtävien ja siihen liittyvän henkilötietojen käsittelyn osalta. Samoin muiden henkilötietojen käsittelyä sisältävien tehtävien, kuten liikenne-, sää- ja olosuhdetietoja koskevan kameraseurannan ja henkilötietoja sisältävän kuvamateriaalin käyttötarkoituksen tulee perustua lainsäädäntöön.

3 Operointi, liikenteen järjestelyt ja tieliikenteen telematiikkatehtävät

Fintraffic pitää tärkeänä, että liikenteen palveluista annetun lain 137.1 § mukaisia tehtäviä laajennettaisiin liikennetilanteen seurannan (liikenteen tilannekuva) sekä ilmoitus- ja tiedotuspalvelun lisäksi koskemaan myös operatiivisesta tieliikennekeskuksesta käsin hoidettavaa tunnelien valvontakeskusta ja tunnelidirektiivin mukaista tunneliteknologian operointia. Lisäksi tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteiseen tehtävään tulisi lisätä varsinaiseen liikenteen ohjaamiseen käytännössä kuuluvat operatiiviset tehtävät, kuten vaihtuvien nopeusrajoitusten operoiminen, tiedotusopasteiden operointi, liikennepuomien ja keskialueiden sulkuaukkojen puomien operointi sekä liikennevalojen operointi.

Fintraffic kiinnittää lainvalmistelijan huomiota siihen, että liikenteen palveluista annetun lain 137.2 §:ssä kuvatut ”liikenteen järjestelyt”, - kuten esimerkiksi korvaavan reitin, kohtaamispaikan, ohittamispaikan tai pysähtymispaikan osoittaminen, ohittamis- tai pysähtymiskiellon antaminen, liikenteen jaksottaminen tai reitin osoittaminen vaarallisia aineita kuljettaville liikennevälineille ja erikoiskuljetuksille - eivät tarkoituksenmukaisella tavalla kuvaa tyypillisiä tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluun sisältyviä operatiivisia toimenpiteitä. Lainkohdassa listattujen liikenteen järjestelyjen sisältöä ei myöskään ole tarkennettu HE 34/2018 perusteluissa.

Lisäksi lailla elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikenteenohjauksen ja -hallinnan telematiikkatehtävien ja henkilöstön siirrosta Intelligent Traffic Management Finland Oy:lle (523/2020) Fintraffic Tie Oy:lle on siirretty määrätyt – aikoinaan Kaakkois-Suomen Elyn vastualueelle kuuluneet telematiikkatehtävät. Siirrettyjä tehtäviä ei kuitenkaan määritelty laissa, vaan hallituksen esitöissä (HE 34/2020) on tunnistettu mm. seuraavat telematiikkatehtävät:

- tieliikenteen telematiikkainfrastruktuurin ylläpito ja tienvarsilaitteisiin liittyvät tietoliikennetehtävät
- automaattisten nopeusvalvontapisteiden hoito ja ylläpito
- liikenteen olosuhdetietojen hallintajärjestelmät sekä näitä täydentävien sää-, keli- ja liikennetietojen hankinta
- keli- ja liikennekameroiden, tiesääasemien ja liikenteen automaattisten mittauspisteiden (LAM) jatkuva toiminta.

Oikeusministeriö on silloisessa lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että siirrettävät tehtävät olisi tullut määritellä täsmällisemmin laissa.

Fintraffic kiinnittää huomiota siihen, ettei lailla (523/2020) siirretyt tehtävät ole sisältäneet tunnelien telematiikkaan liittyvien tehtävien siirtämistä. Lailla ei myöskään ole siirretty liikennevalojen ylläpitoon ja operointiin liittyviä tehtäviä eikä raja-alueita valvovien viranomaisten käytössä olevia liikenteen ohjaus- ja tai sulkemislaitteiden hankintaa, mitä tehtäviä Fintraffic kuitenkin nykytilanteessa hoitaa julkisena hallintotehtävänä Väylän kanssa solmitun kumppanuussopimuksen perusteella.

Fintraffic korostaa, että tietunnelidirektiivin implementointiin liittyvän mahdollisen lainsäädäntötyön yhteydessä olisi toivottavaa täsmentää myös liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan lakisääteisiä tehtäviä ja henkilötietojen käyttötarkoitusta sekä tarvittaessa yksinkertaistaa tiedonsaantiin ja -luovutuksiin liittyviä lainkohtia (laki liikenteen palveluista 16 luku Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta) tarkoituksenmukaisella tavalla.

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

CER-direktiivi (EU) 2022/2557 asettaa useita vaatimuksia, jotka on suunniteltu vahvistamaan yhteiskunnan kriittisten toimijoiden ja infrastruktuurien häiriönsietokykyä. Vaatimukset on Suomessa sisällytetty lakiin yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta 205/2024 (CER-laki). Väylälakien arviomuistiossa ei nyt ole otettu huomioon lainkaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajia yhtenä kriittisenä toimijana liikenteen kriittisten toimijoiden joukossa. Fintraffic pitää tärkeänä, että tarkasteltaessa tai arvioitaessa liikenteen kriittisiä toimijoita koskevaa liikennemuotoa koskevaa lainsäädäntöä myös liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien asema viranomaistoimijoiden rinnalla otettaisiin huomioon osana kriittistä toimialaa koskevia kokonaisjärjestelyjä.

CER-direktiivin liitteessä on listattuna toimijat, jotka kuuluisivat suoraan CER-direktiivin nojalla kansallisen lain soveltamisen piiriin. CER-direktiivin Liite on sisällöltään sama kuin NIS2-direktiivin erittäin kriittisiä toimialoja koskeva Liite I. Liikenteen osalta CER/NIS2 -direktiivien liitteissä on listattu seuraavat toimijat:

a) Ilmaliikenne

— Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä lennonjohtopalveluja tarjoavat liikenteenhallinnan ylläpitäjät

Fintraffic Lennonvarmistus Oy lukeutuisi suoraan CER-direktiivin nojalla kriittiseksi toimijaksi. Myös kansallisen kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteessä I on mainittu Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä lennonjohtopalvelua tarjoavat lennonjohtopalvelun tarjoajat.

b) Raideliikenne

— Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 alakohdassa määritellyt rataverkon haltijat.

Fintraffic Raide Oy ei liikenteenohjausyhtiönä lukeutuisi suoraan CER-direktiivin nojalla kriittiseksi toimijaksi, koska eurooppalainen sääntely ei nimenomaisesti tunnista raideliikenteen liikenteenohjausyhtiöitä. Kansallisen kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteessä I on mainittu Raideliikennelain (1302/2018) 4 §:n 1 momentin 29 kohdassa tarkoitetut rataverkon haltijat ja liikenteenohjauspalvelua tarjoavat yhtiöt. Sama tulkinta tulisi Fintrafficin näkemyksen mukaan ottaa käyttöön myös CER-lain osalta.

c) Vesiliikenne

— Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY 3 artiklan o alakohdassa määriteltyjen alusliikennepalvelujen tarjoajat eli VTS.

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy lukeutuisi suoraan CER-direktiivin nojalla kriittiseksi toimijaksi. Myös kansallisen kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteessä I on mainittu Alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetut VTS-palveluntarjoajat.

d) Tieliikenne

— Komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 2 artiklan 12 alakohdassa määriteltyt tieviranomaiset, jotka vastaavat liikenteenhallinnasta, lukuun ottamatta julkisia toimijoita, joille älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpito tai niiden liikenteenhallinta ei ole keskeinen osa niiden yleistä toimintaa

— Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU 4 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjen älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjät

Fintraffic Tie Oy ei liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajana lukeutuisi suoraan CER-direktiivin nojalla kriittiseksi toimijaksi, koska eurooppalainen sääntely ei nimenomaisesti tunnista tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluntarjoajia. Kansallisen kyberturvallisuuslain (124/2025) liitteessä I on mainittu liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 15 luvussa tarkoitetun tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat sekä liikenteen palveluista annetun lain 160 §:ssä tarkoitettujen älykkäiden liikennejärjestelmien ylläpitäjät. Sama tulkinta tulisi Fintrafficin näkemyksen mukaan ottaa käyttöön myös CER-lain osalta.

Arviomuistiossa on painotettu mm. häiriötilanteisiin liittyvien toimivaltuuksien tarkastelua. Valmiuslaissa säädetään viranomaisten toimivaltuuksista poikkeusolojen aikana, mutta myös normaaliolojen häiriötilanteiden edellyttämän sääntelyn ja viranomaisten toimivaltajaon tulee olla ajantasaiset. Arviomuistiossa on todettu, että huoltovarmuuden kannalta erityisen kriittisiä kohtia ovat esimerkiksi sillat ja tunnelit sekä rataverkon sähköistys ja kulunvalvontajärjestelmä. Fintrafficin näkemyksen mukaan huoltovarmuuden kannalta myös liikenteenohjaus on liikennejärjestelmän ja infrastruktuurin kokonaistoimivuuden kannalta erityisen kriittinen kohta, joka tulisi arvioida osana liikennejärjestelmän kokonaisuuden häiriönsietokykyä.

Raideliikenteen liikenteenohjauksen kohdalla Fintraffic pitää tärkeänä sitä, että liikenteenohjausyhtiöllä olisi raideliikennelain 173 ja/tai 180 §:n nojalla mahdollisuus normaaliolojen häiriötilanteissa tilapäisesti rajoittaa liikennettä, jos on perusteltua syytä olettaa, että raideliikennejärjestelmän turvallisuus tai ihmisten henki tai terveys on uhattuna. Muiden liikennemuotojen liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajilla on vastaava toimivalta liikenteen tilapäiseen rajoittamiseen enintään yhden vuorokauden ajaksi (laki liikenteen palveluista 137.2 §, alusliikennepalvelulaki 17 §, ilmailulaki 11.3 §). Pidemmistä rajoituksista päättäisi lain nojalla viranomainen, kuten muissa liikennemuodoissa.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan varautumisvelvollisuudesta on säädetty liikennemuotokohtaisessa lainsäädännössä (laki liikenteen palveluista 180 §, alusliikennepalvelulaki 19 a §, raideliikennelaki 171 §, ilmailulaki 160 §). Nämä varautumisvelvoitteet olisi hyvä ottaa huomioon osana kokonaisuutta, mikäli Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää CER-lain ja liikennettä koskevan varautumissääntelyn päivitystarpeen arvioinnin.

Eri liikennemuotojen liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajille on liikennemuotokohtaisessa lainsäädännössä (laki liikenteen palveluista 141 §, alusliikennepalvelulaki 18 §, raideliikennelaki 172 §, ilmailulaki 118 §, poikkeama-asetus (EU) N:o 376/2014) asetettu velvollisuus tehdä viranomaiselle ilmoituksia poikkeamista, erinäisistä tilannekuvaan vaikuttavista tapahtumista ja muista olennaisista seikoista. Nykyisellään raideliikennelain 165 §:n mukainen raideliikenteen poikkeamien ilmoitusvelvollisuus ei koske liikenteenohjausyhtiöitä. Poikkeamailmoituksia koskeviin lainkohtiin olisi mahdollista kytkeä myös CER-lain mukainen velvollisuus ilmoittaa poikkeamista, jotka häiritsevät tai voivat häiritä keskeisten palveluiden tarjoamista.

Fintraffic pitää tärkeänä, että liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien asema viranomaistoimijoiden rinnalla otettaisiin huomioon osana liikennejärjestelmää ja kriittistä toimialaa koskevia kokonaisjärjestelyjä.

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

-

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

-

Muut huomiot

-

Korvenoja Riikka
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy