



Laura Lassila
Tieto- ja turvallisuusosasto, tietoliiketoimintayksikkö

Lausuntoyhteenvedo luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivityksestä (data-avaruus osa 1)

Esityksellä tehtäisi muutoksia liikennepalvelulakiin liikenteen ja logistiikan tietosäätelyä koskien. Esitys sisältää EU-säätelyn täydentämistä ja täsmentämistä koskevia ehdotuksia jakeluinfra-asetuksen tietosäätelystä ja sähköisiä kuljetustietoja koskevasta sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihdon kansallisesta yhteyspisteestä. Henkilöliikenteen liikkumispalveluja koskevien olennaisten tietojen sisällön osalta viitattaisiin jatkossa multimodaaliasetukseen.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen osalta toimivaltaisille viranomaisille veloitetta huolehtia tietojen saatavuudesta. Esityksellä myös muutettaisiin lippu- ja maksujärjestelmien rajapintaan pääsyä laajentamalla kertalippuja koskeva velvoite kattamaan myös peruutus- ja muutosehdot kertamatkaan oikeuttavien lipputuotteiden osalta. Lisäksi veloitettaisiin toimivaltaiset viranomaiset julkaisemaan lippuyhteistyötä koskevat sopimusehdot.

Liikenneasioiden rekisterin osalta esityksessä ehdotetaan, että yksittäisluovutuksina voitaisi jatkossa luovuttaa tieto vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta. Liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin voitaisi jatkossa luovuttaa y-tunnus. Ehdotuksessa lisättäisi nimenomainen säännös tietojen luovuttamisesta perintätoiminnan harjoittajille tietojenluovutuskiellosta huolimatta.

Esityksellä mahdollistettaisiin lisäksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista verkkosivuillaan julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietoja.

Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja yhteensä 150 eri taholta. Lisäksi se oli lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 28.3.-19.5.2024. Lausuntoja pyydettiin joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta, ELY-keskuksilta, liikkumispalveluiden tarjoajilta, logistiikka-alan yrityksiltä, yleisiä lataus- ja tankkauspaikkoja hallinnoivilta toimijoilta sekä etujärjestöiltä. Lisäksi lausuntoja pyydettiin Ahvenanmaan maakunnalta, ministeriöiltä, hallinnonalan virastoilta, kilpailu- ja kuluttajavirastolta, kuntaliitolta ja tietosuojavaltuutetun toimistolta.

Määräaikaan mennessä lausuntoja annettiin 26 kappaletta. Lausunnon antoivat ITS Finland ry, Suomen Satamat ry, ILJOJA Networks, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Suomen kuntaliitto ry, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, VR Group, HSL, Liikenne- ja viestintävirasto, Finnair Oyj, Linja-autoliitto ry, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Kuopion kaupunki, Tampereen kaupunki, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Salon kaupunki, Valtiovarainministeriö, Oikeuskanslerinvirasto, Oikeusministeriö, Savonlinnan kaupunki,



Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Invalidiliitto ry, Vammaisfoorumi ry, ja Suomen Yrittäjät. Kilpailu- ja kuluttajavirastolla ei ollut asiassa lausuttavaa.

Lausuntopalautteesta yleisesti

Jakeluinfra-asetuksesta johtuvat ehdotukset tunnisterekisteriorganisaatiosta ja kansallisesta yhteyspisteestä nähtiin yleisesti ottaen kannatettavina. Yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen saatavuutta pidettiin tarpeellisena.

Sähköisten rahtikirjojen tiedonvaihtoalustaa koskevaa ehdotusta pidettiin myös hyvänä. Liikenne- ja viestintävirasto muistutti, että asiaa koskeva EU-sääntely on osittain vielä valmisteilla, ja tästä johtuen asian tarkempi arviointi on vielä epävarmaa.

Henkilöliikenteen liikkumispalveluiden olennaisten tietojen osalta ehdotusta pidettiin pääosin kannatettava. Lausunnoissa nostettiin esiin tarve huolehtia sekä sääntelyn riittävästä selkeydestä suhteessa EU-sääntelyn ja kansallisen sääntelyn muodostamaan kokonaisuuteen, sekä myös tarvittaviin resursseihin ja tietojen sisällön riittävään määrittelyyn ja tarvittavaan ohjeistukseen.

Useissa lausunnoissa ehdotettiin liityntäpisteiden ja niiden esteettömyystiedon osalta vastuutahosi infran omistajia ja datan haltijoita tai palvelun tarjoajia toimivaltaisten viranomaisten sijaan. Ehdotettu velvoite nähtiin myös tarpeettoman laajaksi ja myös vastuut eri toimivaltaisten viranomaisten välillä epäselvinä. Myös tarvittavien resurssien huolehtimisesta tulisi varmistua. Lausunnoissa ehdotettiin myös, että liityntäpisteiden tiedot voitaisi kerätä keskitettyyn kansalliseen rekisteriin, josta ne olisivat kaikkien toimijoiden hyödynnettävissä. Esimerkkinä vastaavasta tietokannasta nostettiin esiin Fintrafficin ylläpitämä liityntäpysäköintirekisteri.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden osalta toimivaltaiset viranomaiset eivät nähneet sopimusehtojen julkaisua tarpeellisena, ja jos ehdot julkaistaan, tulisi niiden koskea vain yleisiä sopimusehtoja. Kertalippurajapintaa koskevaan velvoitteen laajentamisen osalta nähtiin tarvetta selvittää sitä, että onko ehdotuksen tarkoitus kattaa myös esimerkiksi kertalippuja koskevat tarjouskampanjat.

Liikenneasioiden rekisteriä koskeva ehdotus rajata yksittäisluovutukset koskemaan vain yksityishenkilöitä nähtiin monella tapa ongelmallisena, eikä sitä kannatettu.

Lausuntopalaute jakeluinfra-asetusta koskevat ehdotukset 154 b § ja 188 a §

ITS Finland ry näkee, että ajantasainen tieto lataus- ja tankkauspisteistä hyödyttää kaikkia osapuolia, erityisesti kuluttajia ja liikenteenharjoittajia.

Palvelualojen työnantajat Palta ry lausui, että tunnisterekisteriorganisaation tehtävä tulisi mahdollisuuksien mukaan rahoittaa budjettirahoituksella, eikä toimijoilta kerättävillä maksuilla vaihtoehtoisessa toteutusmallissa kuvatulla tavalla. Lisäksi olisi syytä varmistaa, että sääntelyä ei sovelleta yksityisessä käytössä olevien tai kahdenkeskisiin kaupallisiin sopimuksiin perustuvien latauspisteiden tai työkoneiden tankkauspaikkojen osalta.

Liikenteen ohjausyhtiö Fintraffic Oy lausuu, että ehdotuksessa olisi kyse (avustavan) julkisen hallintotehtävän siirtämisestä viranomaiselta yhtiölle. Lisäksi todetaan, että ehdotuksen mukaan kasallista yhteyspistettä koskevan tehtävän siirtoon tulisi sovellettavaksi myös liikennepalvelulain 213 §:n säännös julkista hallintotehtävää siirrettäessä tehtävästä sopimuksesta sekä 210 §:n



rikosoikeudellista virkavastuuta koskeva sääntely. Fintraffic korostaa, että kyseiset lainkohdat koskevat Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien siirtämistä, ja että Väyläviraston osalta vastaavaa ei ole laissa säädetty.

VR-Yhtymä Oyj kannattaa pidättäytymistä tietojen jakamisveloitteen laajentamisesta hallituksen esityksen kannan mukaisesti. Myös VR pitäisi vaihtoehtoisen toteutusmallin mukaista 2500 euron maksua lain velvoittaman yksittäisen ID-tunnisteen hakemisesta korkeana. Lisäksi VR:n tällä hetkellä omistamat ja hallinnoimat raideliikenteen veturien tankkauspaikat eivät ole yleisesti saatavilla olevia julkisia vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkauspaikkoja, sillä niiden käyttö vaatii aina kahdenvälisen sopimuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että kansallisen yhteyspisteen toteutuksessa otetaan huomioon siihen talletettavan tiedon käytettävyyden muun muassa historiadatan keräämiseen ja tallentamiseen sekä automatisoitujen koontiraporttien tuottamiseen. Tämän tyyppiset ratkaisut tehostavat hallinnollista työtä. Jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanoon liittyviä säännöksiä sisältyy yhteensä neljään eri säädöshankkeeseen. Virasto pyrkii sopeuttamaan toimintaansa ja yhdistelemään tehtäviään siten, että lisäresurssitarvetta ei tämän hankkeen osalta synny.

Tietosuojavaltuutetun toimisto pitää tärkeänä, että jatkovalmistelussa tarkemmin analysoitaisi ja selvennettäisi, millaisia tietoja yksilölliset tunnistetiedot käytännössä käsittävät sekä voivatko tunnistetiedot sisältää henkilötietoja suoraan tai välillisesti.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää Väylävirastoa sopivana viranomaisena kansallisen yhteyspisteen osalta, sillä se vastaa jo Digiroad-palvelusta ja Digitraffic on puolestaan Fintrafficin Oy:n palvelu. Väylävirasto hankkii jo nykyisellään reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen mukaisia tietolajeja Fintraffic Oy:ltä. SKAL katsoo myös, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on luonteva viranomainen tunnisterekisteriorganisaatioksi. Samoin kannatamme lähestymistapaa, jossa Liikenne- ja viestintävirasto tuottaa palvelun alkuvaiheessa itse.

Invalidiliitto ry pitää tärkeänä, että myös esteettömyystietojen saatavuudesta huolehditaan, jotta liikkumisen apuvälineitä käyttävät, kuten esimerkiksi pyörätuolinkäyttäjät ja/tai lyhytkasvuiset ihmiset voivat käyttää palveluita yhdenvertaisesti muiden kanssa.

Vammaisfoorumi ry nostaa myös esille saavutettavan ja oikea-aikaisen esteettömyystiedon saatavuuden tärkeyden.

Lausuntopalaute sähköisiä kuljetustietoja koskeva ehdotus 154 c §

ITS Finland ry pitää ehdotusta kannatettavana ja toteaa lisäksi, että olisi hyvä kansallisesti kannustaa yrityksiä hyödyntämään digitalisaation mahdollisuuksia.

Palvelualojen työnantajat Palta ry kannattaa ehdotusta.

Liikenne- ja viestintävirasto nostaa esiin sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen säännökset koskien sertifiointia. Näistä eFTI-alustojen ja -palveluntarjoajien sertifiointin säännöistä ja vaatimuksista säädetään tarkemmin komission delegoidulla asetuksella, jonka valmistelutyö on vasta käynnistynyt. Jäsenmaissa on pidettävä yllä luetteloa akkreditoiduista arviointilaitoksista sekä sertifioituista eFTI-alustoista ja -palveluntarjoajista virallisella valtion verkkosivustolla. Suomen kansallinen akkreditointielin on Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikkö FINAS, joka ylläpitää verkkosivuillaan listausta kaikista FINAS- akkreditointipalvelun akkreditoimista toimijoista.



Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitäisi verkkosivuillaan listausta sertifioiduista eFTI-alustoista ja -palveluntarjoajista.

Tietosuojaavaltuuden toimisto huomauttaa, että jatkovalmistelussa olisi syytä tarkemmin avata mitä tietoja sähköiset kuljetustiedot käytännössä käsittävät ja voivat ne suoraan tai välillisesti sisältää henkilötietoja.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää ehdotusta kannatettavana.

Henkilöliikenteen liikkumispalveluiden olennaisia tietoja, multimodaaliasetusta ja liityntäpisteitä ja niiden esteettömyystietoa koskeva ehdotus 154 §

ITS Finland ry pitää esityksen tavoitetta parantaa ajantasaisten ja laadukkaiden tietojen saatavuutta on erittäin tärkeää. Toteutus vaatii kuitenkin resursseja, erityisesti lain toimeenpanon alkuvaiheessa. ITS Finland ehdottaa, että esityksessä vastuutetaan datan haltijat ja infran omistajat toimittamaan liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevat tiedot suoraan kansalliseen yhteyspisteeseen. Tämä on selkein toimintatapa vastuiden, tiedon oikeellisuuden, tietoturvan ja kuluttajansuojan kannalta. Tämä vähentää hallinnollista taakkaa ja varmistaa tiedon oikeellisuuden. Lisäksi Traficom tulisi valvoa lain noudattamista ja velvoittaa palvelusta vastaavat toimijat toimittamaan tarvittavat tiedot.

Suomen Satamat ry toivoo esityksen selkiyttämistä sen suhteen, että se ei koskisi myöskään satamien esteettömyystietoa.

Palvelualojen työnantajat Palta ry lausui, että on syytä välttää päällekkäisen ja vaikeasti tulkittavan sääntelyn luomista. Lisäksi on tärkeää varmistaa, ettei lisääntyvällä sääntelyllä heikennetä matkaketjujen kannattavuutta eikä niille luoda ennakoimattomia riskejä. Palta näkee liikenteen dataympäristön ja -alustojen kehittämisen tärkeäksi, mutta matkaketjujen toimivuuden osalta on olennaista, että datan jakaminen ja liiketoimintamalli perustuu liikenteenharjoittajien ja välittäjien välisiin kaupallisiin sopimuksiin. Palta kannattaa myös hallituksen esityksen kirjausta olla ottamatta käyttöön veloitetta jakaa ajoneuvon täyttöastetta kuvaava dynaaminen tieto. Viranomaisten tulisi myös huolehtia jatkossa riittävästä ohjeistuksesta kuljetusalan toimijoille esityksen täytäntöönpanon edetessä.

Suomen Kuntaliitto ry pitää esityksen tavoitteita kannatettavina, mutta toteuttaminen vaatii paljon työtä ja kehittämisresursseja lain toimeenpanon alkuvaiheessa. Kuntaliitto esittää, että palveluista vastaavat datan haltijat ja infran omistajat vastuutetaan toimittamaan liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevat tiedot suoraan kansalliseen yhteyspisteeseen. Tämä selkeyttäisi vastuut ja varmistaisi tiedon oikeellisuuden, tietoturvan ja kuluttajansuojan. Kuntaliitto ei pidä hyvänä toimivaltaisten viranomaisten vastuutusta esityksen mukaisesti, sillä heillä ei välttämättä ole oikeutta tai pääsyä tarvittaviin tietoihin. Kuntapohjaiset toimivaltaiset viranomaiset voisivat vastata vain omista tiedoistaan kansalliseen yhteyspisteeseen. Lainsäädännössä tulisi noudattaa periaatetta, että se taho, joka vastaa toiminnasta, vastaa myös tietojen tuotannosta ja hallinnoinnista. Esteettömyystietoa tulisi edistää tarjoamalla kansallinen esteettömyystietokanta keskitetysti, esimerkiksi Fintrafficin toimesta, kuten kansallisen liityntäpysäköintipaikkojen rekisterin kohdalla.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy pitää hyvänä, että kiinteää infrastruktuuria koskevien tietojen toimittaminen on keskitetty liikenneviranomaisten tai infrastruktuurin haltijoiden vastuulle. Useat eri



liikenneviranomaiset toimivat alueilla päällekkäin, mikä voi aiheuttaa epäselvyyttä pysäkkietojen raportoinnissa, eikä esitys selvennä viranomaisten välistä vastuunjakoa tältä osin. Fintraffic toivoo, että kansallisesti vahvistettaisiin kriteerit tietojen yhteensopivuudelle. Fintraffic korostaa myös tarvetta yksilöidä pysäkit NeTEx-standardin mukaisesti ja ehdottaa, että aseman- tai rataverkon haltija vastaisi rautatieasemien esteettömyystietojen keräämisestä ja päivittämisestä.

VR-Yhtymä Oyj pitää hyvänä, että ajoneuvon täyttöastetta koskevaa dynaamista tietoa ei veloitettaisi jakamaan kansallisesti. VR korostaa, että liikkumisdatan jakamisvelvoitteiden tulisi koskea kaikkia liikennemuotoja saman tasoisesti, mikä edistää multimodaalisten matkaketjujen ja kestävä julkisen liikenteen osuutta. VR painottaa toimijoiden vapautta solmia kaupallisia sopimuksia ilman kansallisen sääntelyn puuttumista sopimusehtoihin. On pidettävä tärkeänä, että jäsenmailla säilyy mahdollisuus käyttää kansallisia standardeja. Multimodaalisten matkaketjujen sääntelyssä tulee välttää päällekkäisyyttä ja monimutkaisuutta, ja matkaketjutoimijoiden välisellä sopimuksellisuudella taataan asiakkaiden oikeudet.

Helsingin Seudun Liikenne toteaa, että HSL:n Reittiopas hyödyntää eri toimijoilta saatuja liityntäpisteiden tietoja. HSL ei kuitenkaan aina tiedä kuntien maastossa tekemistä lyhytaikaisista poikkeusjärjestelyistä. Pysäkkien esteettömyystiedot saadaan kunnista vuosittain ja syötetään HSL Joukkoliikennerekisteriin. HSL katsoo, että tietojen oikeellisuudesta ja toimittamisesta tulisi jatkossakin vastata infran omistajat. Siirtyminen ehdotettuun malliin aiheuttaisi HSL ylimääräistä työtä ja kustannuksia. HSL korostaa, että kansallisen liityntäpisterekisterin tulisi hyödyntää olemassa olevia teknologiarajapintoja ja että esteettömyystiedot tulisi kerätä osana infra- ja asemaurakoiden vastaanottotarkastuksia. HSL näkee, että kansallinen esteettömyystietokanta voisi toimia keskitetysti esimerkiksi Fintrafficin ylläpitämänä ja yhdenmukaistaisi käytäntöjä ja olisi kustannustehokas. Kansallinen rekisteri auttaisi välttämään päällekkäisyyksiä ja varmistaisi tietojen ajantasaisuuden.

Finnair Oyj pitää hyvänä sitä, että kansallista sääntelyä yhdenmukaistetaan EU-sääntelyn kanssa, mutta kiinnittää huomioita kuitenkin siihen, että asiassa tulee huomioida myös yhteydet ehdotukseen matkustajan oikeuksista multimodaalissa matkaketjussa sekä valmisteilla olevaan mahdolliseen Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) –ehdotukseen.

Linja-autoliitto ry muistuttaa, että suurin osa olennaisten tietojen sääntelyn alaan kuuluvasta liikennesuoritteesta on julkisia hankintoja ja siten kohdistuu määrällisesti erityisesti joukkoliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Paikallisliikenneliitto ry että liikenneinfrastruktuurin alueella voi toimia useita liikennemuotoja. Viranomaiset ja infraomistajat tekevät yhteistyötä infrastruktuurin laadun kehittämiseksi ja investointiohjelmien priorisoinniksi käyttäjien tarpeiden perusteella. Liitto kannattaa tarkkarajaista tietovelvoitteiden määrittystä, jossa infrastruktuurin omistaja vastaa tiedoista. Viranomaiset eivät voi hallita pysäkkien palvelutasoa ja esteettömyyttä elinkaaren ajan, mutta tekevät yhteistyötä liityntäpisteverkoston kehittämiseksi. Väylä- ja katuomaisuuden tiedon laatu tulee perustua infran omistajan vastuuseen. Matkustajilla on oikeus ajantasaiseen tietoon, ja häiriötiedon tulee tulla infran omistajalta tai valtakunnallisesta tietopalvelusta. Esityksessä käytetty ilmaisu "toimivaltaiset viranomaiset alueellaan" on epätarkka. Esityksellä olisi merkittäviä kustannus- ja hallinnollisia vaikutuksia kunnallisille viranomaisille, ja tietojen tuottaminen vaatii erityistä osaamista. Valtion ja kuntien tulisi tehdä yhteisiä linjauksia liityntäpisteisiin ja esteettömyyteen panostamisesta, korostaen heikoimpien liikkujaryhmien tarpeita. Alueellinen saavutettavuus ja matkustajien palvelut, kuten odotustilat ja WC-palvelut, ovat myös tärkeitä.



Kuopion kaupunki toteaa lausunnossaan, että liityntäpisteiden esteettömyystiedot ovat osa matkaketjua, mutta joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ei tulisi vastuuttaa näiden tietojen ylläpidosta. Samalla liikenneinfrastruktuurin alueella voi toimia sekä markkinaehtoista että viranomaisten järjestämää liikennettä, ja yhteistyötä tehdään infran omistajien kanssa infrastruktuurin laadun kehittämiseksi. Joukkoliikenneviranomaiset eivät kuitenkaan ole infran omistajia tai hallinnoijia, joten he eivät ole oikea taho tietojen ylläpitäjiksi. Sääntelyssä tulisi selkeästi määrittää tiedon tuottaja ja vastuutaho, ja infran omistajan tulisi vastata ominaisuustietojen tuottamisesta ja ylläpidosta. Häiriötiedot katu- ja tieverkosta eivät kuulu ensisijaisesti joukkoliikenneviranomaisille. Vastuulliseksi tahoksi tulisi säätää ne, joille väylien ja katujen liikennöitävyys kuuluu. Liityntäpistetiedon ominaisuuksia tulee kehittää asiakkaiden tarpeiden mukaisesti, ja esteettömyyden määrittely tai kansallinen ohjeistus tulee tarkentaa kuluttajasuojan toteuttamiseksi.

Tampereen kaupunki lausuu, että selkeintä on, että luonnoksessa esitetty velvoite tulee infran omistajalle tai haltijalle eli kunnille tai valtion osalta ELYlle, Väylävirastolle tai valtion infran haltijalle. Esteettömyystiedon pystyy parhaiten toimittamaan omistaja tai haltija.

Salon kaupunki katsoo, että liityntäpisteiden tietojen keräämiseksi ja pirstaloitumisen välttämiseksi tiedonjakovelvoite tulisi osoittaa laissa tai asetuksessa infran omistajille. Salon alueella on noin 1200 pysäkkiä, joista alle 200 sijaitsee kaupungin hallinnoimilla kaduilla. Suurin osa pysäkeistä (83 %) on Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hallinnoimilla teillä, ja moottoritien ja rautateiden liityntäpisteistä vastaavat Väylävirasto. Kaupunki korostaa, että pirstaloituminen aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia ja riskejä reittiopas- ja matkatietopalveluiden toiminnalle. Multimodaaliasetuksen vaatimusten täyttämiseksi olisi tehokkainta kehittää Digiroad-järjestelmää, jotta tieto ei pirstaloituisi ja sijaintitiedot olisivat yhtenevät. Kaupunki katsoo, että lain 181 §:ä tarkoitetuille tieliikenteen viranomaisille tämä olisi uusi velvoite, ja jos vastuu siirretään heille, tulee laki viedä kuntatalouden ja hallinnon neuvottelukunnalle kustannusvaikutusten arviointiin.

Savonlinnan kaupunki lausuu, että liityntäpisteitä ja niiden esteettömyyttä koskevan tiedon saanti on erittäin tärkeää mm. liikuntaesteisille henkilöille, että he voivat käyttää julkista liikennettä.

Invalidiliitto ry toteaa, että se arvioi esteettömyyttä fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten ihmisten näkökulmasta. Erityisen tärkeänä näemme ajantasaisten ja luotettavien esteettömyystietojen kokoamisen, ylläpitämisen sekä saatavuuden. Tiedon oikea-aikaisuus edellyttää myös poikkeustilanteiden huomioimisen. Hallituksen esitysluonnoksessa on hyvin huomioitu YK:n vammaisyleissopimus artikla 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus). Invalidiliitto kannattaa pykälään ehdotettavaa uutta momenttia, jossa olisi kirjaus liityntäpisteistä ja niiden esteettömyyttä koskevista tiedoista. Kannatamme, että tietojen tarkemman sisällön sekä teknisten vaatimusten osalta noudatettaisiin jatkossa multimodaaliasetusta. Reaaliaikainen matkustustieto tukee eri tavoin vammaisten ihmisten tosiasiallista mahdollisuutta käyttää eri liikennevälineitä ja siten lisää yhdenvertaisuutta sekä osallisuutta.

Vammaisfoorumi ry pitää tärkeänä, että lakiin kirjataan liityntäpisteiden esteettömyyttä koskeva tieto. Vammaisille on olennaisen tärkeää tiedon ajantasaisuus ja luotettavuus. Tiedon tulee olla monipuolista, uusi multimodaaliasetus tukee tätä tavoitetta siihen sisällytettyjen uusien tietolajien ansiosta. Vammaisfoorumi pitää hyvänä, että toimivaltaiselle viranomaiselle asetettaisiin velvollisuus huolehtia tietojen saatavuudesta, siten kuin 154 § 1momentissa tarkoitetaan. Vammaisfoorumi on tyytyväinen, että esitysluonnoksessa on hyödynnetty matkaketjudentausta saatua tietoa sekä huomioitu esteettömyysvisio ja sen tavoitteet. Vammaisfoorumi edellyttää, että



oikeus tiedon saantiin toteutuu kaikkien eri tavoin vammaisten ihmisten osalta, tiedon tulee itsessään olla saavutettavassa muodossa ja tietoa tulee saada myös saavutettavuudesta.

Suomen Yrittäjät lausuu, että olisi luontevaa, että datan haltija toimittaisi tiedot liikkumispalveluista ja liityntäpisteistä joko itse tai erikoistuneen palveluntarjoajan kautta. Kysyntäohjatussa liikenteessä liityntäpisteitä ei voi ennakoon yksilöidä, joten tätä tulisi harkita uudelleen. Esteettömyystiedon toimittaminen kuuluu parhaiten infrastruktuurin tai kiinteistön haltijalle. Suomen Yrittäjät on huolissaan linja-auto- ja juna-asemapalvelujen puutteista ja niiden heikentyvästä kehityksestä. Pitkämatkaisen liikenteen matkaketju vaatii solmupisteissä oheispalveluja kuten lämpimiä odotustiloja, wc-tiloja ja matkatavarasäilytyksiä. Valtion, kaupunkien ja kuntien tulee edistää määrätietoisesti solmupisteiden palveluja, sillä aiemmin liikenteenharjoittajat tarjosivat näitä palveluja kattavasti, mutta ovat sittemmin keskittyneet liikennöintiin kaupallisista syistä.

Lausunnot lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevat ehdotukset 155 § ja 157 §

ITS Finland ry lausuu, että ehdotus muuttaa kertalippurajapintaa koskevaa velvoitetta vaatii merkittäviä muutostöitä tietojärjestelmiin, eikä kuntapohjaisessa joukkoliikenteessä yleensä ole tällaisia mahdollisuuksia.

Palvelualojen työnantajat Palta ry toteaa kertalippurajapinnan osalta, että se voi vaatia tietojärjestelmiin ja lippurajapintoihin kohdistuvia merkittäviä muutostöitä, eikä ehdotuksessa ole oikein perusteluita muutokselle.

Suomen Kuntaliitto ry nostaa esiin lausunnossaan, että kuntapohjaisten toimivaltaisten viranomaisten järjestämässä joukkoliikenteessä ei yleensä ole peruutus- ja muutosmahdollisuutta. Pykälämuutos sisältää myös muutoksen koskien kertalipun hintaa. Pykälässä ei enää puhuta perushintaisesta kertalipusta, vaan vähintään kertamatkaan oikeuttavasta lipputuotteesta. Tämä muutoksen perusteluja ei ole kuitenkaan avattu, joten tämä tulisi tehdä ja myös kertoa, miksi halutaan rajata pois mahdollisuus palveluntarjoajan omiin tarjouksiin ja hintakampanjoihin.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy pitää ehdotuksia yleisesti kannatettavina.

VR-Yhtymä Oyj lausuu, että kertalippuvelvoitteen ehdotettu muutos vaatii järjestelmäkehitystä ja siksi toimeenpanoa varten tulee määritellä riittävä siirtymäaika. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden osalta VR kannattaa nykyisen Waltti-toiminta- ja sopimusmallin jatkamista, jota käytetään laajasti yhdeksässä kaupungissa ja joka laajenee edelleen tänä vuonna. Hallituksen esityksestä saadun sidosryhmäpalautteen mukaan yhteisiä sopimus- ja toimintamalleja pidettiin hyvinä ja että nykyinen lainsäädäntö ja EU:n palvelusopimusasetus takaavat sopimusehtojen oikeudenmukaisuuden ja syrjimättömyyden, eikä sopimusehtojen julkaisua pidetty tarpeellisena.

Helsingin Seudun Liikenne toteaa, ettei sen kokemuksen mukaan käyttöönoton esteet olisi sopimusrakenteen julkisuudessa. HSL korostaa myös henkilötietojen luovuttamisen ja keräämisen osalta, että alalle olisi syytä saada yhtenäinen tapa kerätä henkilötietoja. Nykytilanteessa keruu on hyvin hajanaista eikä yhteensopivia työkaluja juuri ole, kustannusten takia. Linjaus hyödyttäisi GDPR:n säännösten oikeaa tulkintaa ja auttaisi liikennesuunnittelussa ja myös markkinoinnissa sekä tiedottamisessa. Lisäksi HSL korostaa, että sujuvan matkaketjun määrittely ja esteettömyyden aikaansaaminen edellyttäisi ministeriön panostusta ja linjausta, koska kenttä on hyvin pirstaleinen eri toimijoista, omistussuhteista ja osapuolten erilaisista järjestelmistä riippuen.



Paikallisliikenneliitto ry lausuu, että esityksessä perustellaan peruutus- ja muutosehtojen sisältävien lippujen välitystä, mutta pykälämuutos koskisi myös kertalipun hintaa. Paikallisliikenteessä ei yleensä ole peruutus- ja muutosmahdollisuutta. Ehdotettu muutos perushintaisesta kertalipusta "kertamatkaan oikeuttavaan lipputuotteeseen" olisi mahdollisesti merkittävä ja vaikuttaisi myös lipun tyyppiin ja hinnoitteluun. Muutoksen suhdetta elinkeinovapauteen ja omaisuudensuojaan tulisi tarkastella. On myös epäselvää, sisältyisivätkö alennuskampanjat kolmansille välitettäviin lippuihin. Paikallisliikenneliitto vastustaa viranomaisvelvoitteiden lisäämistä lakiin, koska sopimusehdot ovat saatavilla viranomaisilta yhteistyöstä kiinnostuneille. Kilpailulainsäädäntö kieltää kilpailua rajoittavat sopimukset ja määräävän markkina-aseman väärinkäytön. Julkisten toimijoiden osalta hallinto- ja hankintasäädökset määrittelevät ehdot palvelujen hankinnalle. Nousukorvaussopimuksiin puolestaan tarvittaisiin lainopillista neuvontaa valtion viranomaisilta. Tulisi arvioida, voidaanko sopimuspakon yhteydessä lisätä velvoitteita vain joillekin toimijoille.

Kuopion kaupunki toteaa, että asiakkaiden kannalta monipuolisempi lippuvalikoima matkaketjuissa on hyödyllinen, vaikka kaupunkiliikenteessä ei yleensä olekaan lippujen peruutusmahdollisuutta. Tarjouskampanjoita sen sijaan lippujen hinnoittelussa on mahdollista toteuttaa myös paikallis- ja seutuliikenteessä. Sopimusehtojen julkaisun osalta kaupunki näkee, että ne voivat sisältää yksilöllisiä erityispiirteitä, joita ei ole tarkoituksenmukaista julkaista. Jos sopimusehtoja julkaistaan verkkosivuilla, niiden tulisi olla yleisiä sopimusehtoja, jotka sisältävät keskeisimmät ehdot lippuyhteistyön aloittamiseksi. Esityksen velvoitteet joukkoliikenneviranomaisille ovat päällekkäisiä hallintolain, palvelusopimusasetuksen, hankintalain ja julkisuuslain kanssa ja siten tarpeettomia.

Tampereen kaupunki toteaa, että lähtökohtaisesti Nysse-alueen kertalipuissa ei ole peruutus- ja muutosmahdollisuutta.

Salon kaupunki näkee, että ehdotuksen tulkinnanvaraisuuden välttämiseksi olisi hyödyllistä, että laissa käytetään vakiintuneita termejä. Jo nykyisen lain nojalla joukkoliikenneviranomaiset ovat mahdollistaneet kertalippujen myynnin rajapinnan kautta. Perusteluissa jää epäselväksi, mihin uusiin tuotteisiin laajennettu velvoite kohdistuu. Paikallisliikenteen matkalipuissa ei myöskään ole ostamisen jälkeen peruutus- tai muutosoikeutta. Salon kaupunki toteaa, että jo nykyisellään lainsäädäntö edellyttää, että sopimusehdot saa pyydettäessä. Mikäli halutaan erikseen lakiin kirjata, että ehdot on julkaistava, olisi hyvä tarkentaa, että julkaisuvelvoite koskee yleisiä sopimusehtoja, jotka sisältävät keskeisimmät edellytykset, joilla toimivaltainen viranomainen voi ryhtyä lippuyhteistyöhön.

Savonlinnan kaupunki pitää ehdotusten tavoitteita hyvinä.

Invalidiliitto ry katsoo, että yhteentoimivuuden edistäminen tukee myös esteettömien matkaketjujen toteuttamista.

Suomen Yrittäjät kiinnittää huomiota ehdotuksen perusteluissa mainittuihin peruutus- ja muutosehtoihin, mutta itse pykälämuutoksesta välittyä se, että alkuperäinen tarjoaja ei voisi järjestää esimerkiksi hintakampanjoita vain oman lippu- ja maksujärjestelmänsä kautta. Osio kaipaa selkeyttämistä, ylipäänsä perustelujen ja muutosesitysten tulisi olla selkeitä ja vastata toisiaan.



Lausunnot liikenneasioiden rekisteriä ja muuta tietojenluovuttamista koskevat ehdotukset 197 §, 203 a §, 227 §, 228 § ja 231 §

ILJOJA Networks katsoo, että ehdotuksen 227 § ja 228 § muutosten vaikutuksia yrityksiin ei ole arvioitu riittävästi. Muutosten vaikutukset tulisi huomioida erityisesti yrityksissä, jotka omistavat ajoneuvoja, kuten rakennus- ja remointialan yrittäjät, sekä liikenteeseen liittyvissä pienissä yrityksissä, kuten autokorjaamoissa ja autokaupoissa. Nykyinen 227 § mahdollistaa yrityksille tietojen saannin yksittäisluovutuksena, mikä on tärkeää yleisen edun kannalta. Ehdotettu muutos poistaisi tämän oikeuden ja siirtäisi yritykset massaluovutusten piiriin, jonka käsittelyaika on pitkä, noin 30 päivää. Lisäksi yksityishenkilöillä olisi oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen, mikä vaikeuttaisi ajoneuvon omistajan tarkastamista ajoneuvokaupoissa. Muutos olisi ristiriidassa ajokorttilain, julkisuuslain ja yritysten tarpeiden kanssa sekä vaikeuttaisi tiedon saantia kaupankäyntitilanteissa, mikä on vastoin digitalisaation ja tiedon käytön edistämisen tavoitteita.

VR-Yhtymä Oyj toteaa ehdotetun 203 a §:n osalta, että rautatiepsykologien ja -lääkäreiden yhteystiedot ovat jo nykyisellään nähtävillä Traficom sivustolla. Raideliikenteen osalta VR ei ole havainnut tarvetta olennaiseen muutokseen nykytilanteen osalta.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotusta uudeksi 203 a §:ksi, jolla selkeästi vahvistettaisiin, mitä tietoja virasto voi verkkosivuillaan julkaista henkilöistä, joiden tehtäviin sisältyy julkisen vallan käyttöä. Ehdotetun 227 §:n muutoksen osalta, Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että jos yksittäisluovutus voitaisi antaa vain yksityishenkilölle, voi jäädä epäselväksi, voiko työnantaja jatkossa tarkistaa esimerkiksi, että työntekijä täyttää tehtävänsä koskevat laissa asetetut vaatimukset. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että 227 §:ssä olisi huomioitava EU:n liikenteenharjoittaja-asetus 1 momentin 1 kohdassa lisäämällä vastuuhenkilön nimi tietoihin, joita voi luovuttaa myös, kun toiminnanharjoittajana on luonnollinen henkilö. 231 §:n osalta Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettuja muutoksia.

Tietosuojavaltuutetun toimisto toteaa, että perusteluja julkista hallintotehtävää hoitavien henkilöiden yhteystietojen ja oikeuksien julkaisemiselle Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla tulisi vielä kattavammin arvioida. Jatkovalmistelussa 203 a §:n osalta olisi tärkeää, että ehdotettua sääntelyä punnittaisiin tarkemmin etenkin suhteellisuusperiaatteen vaatimuksiin nähden. Ehdotuksen perusteella säännös julkista hallintotehtävää hoitavien henkilöiden yhteystietojen ja oikeuksien vaikuttaisi olevan puhtaasti kansalliselta sääntelyä.

Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotetun 197 § 3 momentin tiedonsaantioikeus koskee rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä, mutta säännöksen perustelut ovat suppeat ja tiedonsaantioikeus on määritelty laajasti koskemaan kaikkia viranomaisia tai julkisia toimijoita. Ministeriö katsoo, että säännös ei täsmennä, vaan laajentaa tiedonsaantioikeutta merkittävästi. Tiedonsaantioikeus sidotaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien hoitamiseen, mutta jää väljäksi. Perustuslakivaliokunta on kritisoinut väljiä tiedonsaantioikeuksia. Lisäksi rikosrekisteritietojen luovuttamisesta tulisi säätää vain rikosrekisterilaissa, ja ehdotuksen perusteella on epäselvää, miten tämä toteutuu. Ministeriö korostaa, että liikenteen palveluista annetun lain säännös ei riitä rikosrekisteritietojen luovuttamiseen. Jatkovalmistelussa ehdotusta tulisi täsmentää ja perustella laajemmin perustuslakivaliokunnan käytäntöjen mukaisesti. Ehdotetun 227 §:n muutoksen osalta oikeusministeriö toteaa, että ehdotuksessa ei ole arvioitu säännöksen suhdetta julkisuuslaissa ja erityisesti sen 16 §:n 3 momentissa säädettyyn. Ehdotetun 203 a § mukaan yleiseen tietoverkkoon sijoitettu tietopalvelu sisältäisi henkilötietoja. Perustuslakivaliokunnan mukaan henkilötietojen julkistaminen julkisena tietopalveluna on mahdollista, jos sille on hyväksyttävät perusteet. Valiokunta



korostaa hakujen rajaamista massahakujen estämiseksi. Ministeriö huomauttaa, että luonnoksen 203 a §:ssä ei mainita julkaistavina tietoina kyseisten henkilöiden oikeuksia, vaikka perusteluissa näin sanotaan. Oikeusministeriö pitää ehdotettua 231 §:n 4 momentin muutosta mahdollisena, mutta huomio kiinnittyy säännöskohtaisiin perusteluihin, joissa todetaan, että laissa säädetyllä tehtävällä on sääntelyssä tarkoitettu julkisten hallintotehtävien lisäksi myös muita tehtäviä, joista säädetään lailla. Tällaisia tehtäviä ovat perustelujen mukaan esimerkiksi vakuutusyhtiöiden korvaustoimintaan liittyvät tehtävät. Esimerkki ei kuitenkaan selkeytä sanamuodon muutoksen tavoitetta, koska vakuutusyhtiöiden lakisääteisten vakuutusten korvaustoimintaan liittyvät tehtävät ovat myös julkisia hallintotehtäviä. Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotettua poikkeusta 231 §:n 1 ja 2 momenteissa tarkoitettuihin luovutuskieltoihin ei ole arvioitu lainkaan säätämisyjärjestysperusteluissa. Poikkeuksen oikeasuhtaisuutta tulisi arvioida suhteessa yksityiselämän suojaan ja henkilötietojen suojaan.

Lausunnot koskien esitystä yleisesti

Suomen Kuntaliitto ry katsoo, että esitys tulee käsitellä kuntatalouden ja –hallinnon neuvottelukunnassa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy toteaa lausunnossaan, että vastuu viranomaisen ja tehtävää hoitavan yhtiön vastuista viranomaista avustavan julkisen hallintotehtävän, johon liittyy tietoaineistojen, tietovarantojen ja tietojärjestelmien ylläpitoon liittyviä tehtäviä, osalta jää lähtökohtaisesti tarkentamatta tiedonhallintalaissa, joten vastuista tulisi Fintrafficin näkemyksen mukaan säätää erityislaissa. Lisäksi Fintraffic korostaa, että kansallisen yhteyspisteen ja erilaisten tietopalvelujen perustaminen, ylläpito ja kehittäminen edellyttävän riittävän rahoituksen varmistamista.

Linja-autoliitto ry toteaa, että esityksen vaikutuksia on vaikea arvioida kaikkien yksityiskohtien osalta. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että tässä ja jatkosääntelyssä vaatimustaso olisi EU-oikeuden minivaatimuksissa, kunnes sääntelystä on käytännön kokemuksia.

Paikallisliikenneliitto ry lausuu, että tiedon saatavuutta ja tuottamista koskevan lainsäädännön kirjoittaminen viittauksina EU-säädöksiin tuottaa kokonaisuutena kaikille toimijoille vaikeasti ymmärrettävää sääntelyä. Kokonaisuutena voidaan tunnistaa, että EU-tiedonhallinnan kunnianhimon taso ylittää infran omistajien nykyisen kyvykkyyden tiedon tuotantoon muun muassa häiriöhallinnassa. EU:sta tulevat lakisääteiset teknisluontoiset tiedonhallintatehtävät ja vastuut lisääntyvät ilman määrärahalisäyksiä ja osaamisen kokonaisvaltaista kehitystä. Valtaosa tietotehtävien velvoittamista viranomaistoimijoista on pieniä.

Logistiikkayritysten Liitto ry toteaa, että se yhtyy Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausuntoon esityksen osalta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toteaa, että kuljetuksia ja logistiikkaa koskevat kaksi esitystä ovat EU-lainsäädännön edellyttämiä toimia kansallisen lainsäädännön muuttamiseksi. Kumpikin esitys on tarpeen ja perusteltu.

Valtiovarainministeriö lausuu esityksestä, että tiedonhallintalain mukaan toimialasta vastaavan ministeriön on tehtävä tiedonhallintalain mukainen arviointi, kun säännökset vaikuttavat tietoaineistoihin ja tietojärjestelmiin. Hallituksen esitysluonnos antaa uusia tehtäviä Väylävirastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta ei arvioi tarkemmin vaikutuksia tiedonhallinnan vastuiden,



tietoaaineistojen ja tiedonsaantioikeuksien osalta, vaan ainoastaan tietojärjestelmien kehittämisresursseja. Ministeriön on lakisääteinen velvollisuus tehdä tämä arviointi, ja jos vaikutuksia ei ole, siitäkin tulisi mainita selkeyden vuoksi. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön tulisi huomioida tiedonhallintalain säännökset tietoaaineistojen sähköisestä luovuttamisesta ja arvioida päällekkäisten säännösten päivittämistä tai kumoamista lainsäädännön selkeyttämiseksi.

Oikeuskanslerinvirasto keskittyy lausunnossaan erityisesti esityksen liikenneasioiden rekisteriä koskeviin säännösehdotuksiin niiden arviointiin henkilötietojen suojan kannalta. Julkisten hallintotehtävien siirron lisäksi tulisi hallituksen esityksessä tarkemmin arvioida, mitä henkilötietojen käsittelyä siirtyy yhtiölle ja mitä mahdollisia perusoikeusriskejä siihen sisältyy. Tulisi myös arvioida sitä, mikä taho on jatkossa rekisterinpitäjä ja mitä vastuita ja velvollisuuksia eri tahoille tulisi. Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisen osalta tulisi esityksessä mainittujen lisäksi huomioida myös EUT:n antamat ratkaisut. Tuomioistuimen oikeuskäytännössä merkityksellistä on ollut muun muassa se, millä tavoin tiedot ovat saatavilla. Avoimesti verkossa olevat tiedot leviäisivät hyvin laajalle, sen sijaan yksittäishakuina saatavat tiedot kenties vähemmän laajalle. Hallituksen esityksen luonnokseen sisältyy ehdotuksia henkilötunnusten käsittelystä ja luovuttamisesta lain 228 §:ään, jonka osalta luovuttamista ja käsittelyä tulisi arvioida tarkemmin henkilötietojen suojan näkökulmasta. Ehdotuksessa olisi tarkemmin perusteltava ja rajattava sitä, mitä tarkoitetaan liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Ehdotettua säännöstä olisi myös arvioitava perusoikeuksien täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden näkökulmasta ja ehdotusta olisi täsmennettävä myös perustuslakivaliokunnan käytäntöön viitaten. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneessa käytännössään katsonut, että viranomaisen tietojensaantioikeus ja tietojenluovuttamismahdollisuus ovat voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Uusimmassa käytännössään perustuslakivaliokunta on myös kiinnittänyt huomiota tietojen luovutuksen tapaan. Ehdotusta olisikin arvioitava sen osalta, miten tietojensaantioikeus ja tietojenluovuttamismahdollisuus näyttäytyvät tämän lausuntokäytännön valossa. Ehdotetut muutokset lain 231 §:ään vaikuttavat laveilta ja säännöksen täsmällisyys ja tarkkarajaisuus herättävät kysymyksiä eritoten ilmaisun "tai laissa säädetyn tehtävän suorittamiseen" osalta. Luovuttamista ei ehdoteta sidottavan välttämättömyyskriteeriin, eikä ehdotuksesta käy tarkalleen ilmi, miksi ja mitä tietoja tulisi voida luovuttaa perintää varten. Luovutettavien tietojen osalta vaikuttaisi, että perintäyhtiöille voitaisi luovuttaa myös tietosuoja-asetuksen kontekstissa biometrisiksi luokiteltavat tiedot, eli kasvokuvat.

Invalidiliitto ry muistuttaa YK:n vammaisyleissopimuksen artiklasta 20 (Henkilökohtainen liikkuminen);" Sopimuspuolet toteuttavat tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa: a) helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan; b) helpottamalla laadukkaiden liikkumisen apuvälineiden, laitteiden, apuvälineteknologian sekä erilaisten avustajien ja välittäjien saatavuutta vammaisille henkilöille, muun muassa tarjoamalla niitä kohtuulliseen hintaan;"

Vammaisfoorumi ry huomauttaa, että esityksessä on huomioitu YK:n vammaisyleissopimuksen artikla 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus). Lisäksi muistutamme artiklasta 20 (Henkilökohtainen liikkuminen).

Oikeusministeriö lausuu, että sääätämisyjärjestysperusteluissa tulisi huomioida, että siltä osin kuin esitysluonnoksessa ehdotettaisiin sääntelyä viranomaisten tai yksityishenkilöiden oikeudesta saada,



luovuttaa ja/tai julkaista henkilötietoja sekä liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta, kyse olisi tietosuoja-asetuksen salliman liikkumavaran käytöstä ja tietosuoja-asetusta täsmentävän kansallisen erityissääntelyn antamisesta. Ehdotuksen perusteluja tulisi täydentää tältä osin. Luonnoksessa säädettäisiin lisäksi useassa pykälässä (154 §, 154 b §, 154 c §, 188 a §) mahdollisuudesta hankkia tietyt tehtävät liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että 210 §:ssä viitataan kyseisessä luvussa tarkoitettuihin julkisiin hallintotehtäviin ja rikosoikeudellisen virkavastuun ulottumiseen niihin. Virkavastuun ulottuminen kyseisen luvun ulkopuolella säädettyjen julkisten hallintotehtävien hoitamiseen jää luonnoksen perusteella epäselväksi. Lisäksi oikeusministeriö huomauttaa, että koska sääntelykontekstissa on kyse pitkälti tietopalvelujen tuottamisesta, tulisi jatkovalmistelussa arvioida erityisesti julkisuuslain soveltumista kyseisiin tietoihin.