



Kirsi Miettinen

Tieto- ja turvallisuusosasto, tieliikenne- ja logistiset kuljetusketjut -yksikkö

Lausuntoyhteenvedo luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivityksestä (data-avaruus osa 2)

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.

Lailla pantaisiin täytäntöön EU:n uudistettu älyliikennedirektiivi (ITS-direktiivi) ja täydennettäisiin sen nojalla annettuja tosiaikaisia liikennetietoja koskevaa asetusta (RTTI-asetus), multimodaaleja matkatietoja koskevaa asetusta (MMTIS-asetus) ja liikenneturvallisuuteen liittyviä vähimmäistietoja koskevaa asetusta (SRTI-asetus). Jakeluinfra-asetuksen tiedonvaihtojärjestelmää koskeva säännös ja EU:n rautateiden esteettömyystietoa koskeva säännös siirrettäisiin myös osaksi uutta lakia.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettaisiin vastuu EU-sääntelyyn perustuvan kansallisen yhteyspisteen järjestämisestä ja ylläpidosta suoraan lain nojalla. Lisäksi yhtiölle annettaisiin tehtäväksi kansallisen yhteyspisteen päälle rakentuvan liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestäminen ja ylläpito. Viimeksi mainittu tehtävä olisi kansallista sääntelyä. Muutoin 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. Etenkin liikennejärjestelmän perustietopalvelusta saatavaa koostettua tietoa voitaisiin hyödyntää varsin laajasti muillakin sektoreilla, kuten yhdyskuntasuunnittelussa.

Nykytilassa tehtävät ovat hajautuneet Väylävirastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle, jotka hankkivat osan tehtäviin liittyviä tietopalveluja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Nykytila ei mahdollista liikennejärjestelmää laajasti palvelevien tietopalveluiden kokonaisvaltaista kehittämistä muun muassa liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen ja liikenteen automaatiokehityksen edellyttämällä tavalla.

Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026.

Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja yhteensä noin 100 eri taholta. Lisäksi se oli lausutopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 27.3.-9.5.2025. Lausuntoja



pyydettiin muun muassa ministeriöiltä, kunnilta, virastoilta, ELY-keskuksilta, henkilöliikenteen liikumispalveluiden tarjoajilta, logistiikka-alan yrityksiltä sekä kansalais- ja etujärjestöiltä.

Määräaikaan mennessä lausuntoja annettiin 40 kappaletta. Lausuntonsa asiassa antoivat Ahvenanmaan maakuntahallitus, Espoon kaupunki, Helsingin Seudun Liikenne HSL, Huoltovarmuuskeskus, Hyvinkään kaupunki, Ilmatieteen laitos, Invalidiliitto ry, ITS Finland ry, Keski-Pohjanmaan liitto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kuluttaja-liitto ry, Kuopion kaupunki, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Maanmittauslaitos, Oy Matkahuolto Ab, Logistiikkayritysten Liitto ry, oikeusministeriö, Paikallisliikenneliitto ry, Poliisihallitus, Pyöräliitto ry, Riihimäen kaupunki, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Tampereen kaupunki, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Turun kaupunki, Uudenmaan ELY, Valtiontalouden tarkastusvirasto, valtiovarainministeriö, Vammaisfoorumi ry, Vantaan kaupunki, VR Yhtymä Oyj ja Väylävirasto. Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja ympäristöministeriö ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa.

Esityksen peruslähtökohdat

Monissa lausunnoissa pidettiin tärkeänä sitä, että esityksen avulla pyritään edistämään liikennejärjestelmän digitalisaatiota Suomessa. Lausunnoissa muun muassa muistutettiin siitä, että Suomi on sitoutunut edistämään liikenteen digitalisaatiota ja älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa osana EU:n laajempaa strategiaa. Ehdotetun sääntelyn katsottiin rakentavan älyliikenteen kehitykselle strategisesti tärkeän tietoinfrastruktuurin, joka yhdistää tiedot keskitetysti standardoidussa muodossa. Pidettiin myös tärkeänä, että asiointi viranomaisten kanssa on digitaalista, ja että datan hyödyntäminen lisääntyy ja monipuolistuu Suomessa. Tiedolla johtamisen mahdollisuuksien lisääntyminen nostettiin esille.

Esityksen tavoitteita liikennejärjestelmää koskevien perustietojen saatavuuden varmistamiseksi kannatettiin yleisesti. Samoin kannatettiin esityksen peruslähtökohtia, eli kansallisen yhteyspistettä ja perustietopalvelua koskevien tehtävien osoittamista Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Eri toimijoiden roolien selkeyttämistä pidettiin myös hyvänä. Kannatusta ilmaistiin myös sille, että jatkossa olisi vain yksi selkeä kansallinen yhteyspiste sekä sille, että ehdotettuun lakiin sisältyy myös kansallista sääntelyä, jonka avulla tietojen saatavuutta ja käytettävyyttä tehostetaan Suomessa. Yksittäisistä ehdotuksista kannatusta ilmaistiin muun muassa sille, että esityksessä on huomioitu kansallisen turvallisuuden näkökulma.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavien tehtävien rahoittamista valtionavustuksena sekä rahoituksen määrää kommentoitiin muutamassa lausunnossa. Yhtiö itse piti tärkeänä, että avustuksen määrää olisi mahdollista korottaa jatkossa, mikäli palvelutuotannon kokonaiskustannukset nousisivat merkittävästi tulevina vuosina. Toisaalta avustuksen määrää pidettiin toisessa lausunnossa korkeana. Valtiontalouden tarkastusvirasto huomautti, että valtionavustuksen ei tulisi olla valtion pysyvien viranomaisluonteisten tehtävien rahoitusmuoto. Valtiovarainministeriö totesi lausunnossaan, että esitetty rahoitus kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun tehtäviin on vuosien 2026-2029 julkisen talouden suunnitelman mukainen.

Kuljetusyrityksiä edustavat järjestöt katsoivat, että alalle on tärkeää tie- ja liikennetiedon saatavuus ja reaaliaikaisuus. Myös tietoa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista pidettiin kuljetusalalla tärkeänä.



Vammaisjärjestöt ilmaisivat tyytyväisyytensä siihen, että esityksessä on arvioitu mahdolliset vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin ja huomioitu YK:n vammaisyleissopimus, joskin joitakin tarkennuksia, kuten yleissopimuksen 20 artiklan mainitsemista perusteluissa, vielä toivottiin.

Oikeusministeriö ilmoitti kommentoivansa ainoastaan henkilötietojen suojaa koskevia esityksen kohtia. Esityksessä on tietosuojaan liittyvä pykälä, mutta perusteluissa ei ole yksilöity tarkemmin, mihin tietosuojasetuksen kohtiin sääntelyliikkumavara kohdistuu, ja esitystä on syytä tarkentaa. Lisäksi on hyvä kuvata ehdotettavan erityissääntelyn suhdetta tietosuojasetuksen periaatteisiin. Edelleen ehdotettavan 4 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa ja säätämisyjärjestystä koskevissa perusteluissa vaikuttaa olevan ristiriitaa. Myös tietosuojavaltuutetun toimiston lausunnossa katsottiin, että esityksen perusteluja on syytä täydentää kertomalla, mikä on EU:n yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan mukainen käsittelyperuste Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n käsitellessä henkilötietoja.

Valtiovarainministeriön lausunnossa todettiin, että esityksen tiedonhallintavaikutusten arviointia on tarkennettava kertomalla, kuinka tiedonhallintalain soveltuvat pykälät vaikuttavat Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tiedonhallintaan. Lisäksi on arvioitava tarve ehdotetulle rajapinnan käyttöä koskevalle erityissääntelylle.

Ahvenanmaan maakuntahallituksen lausunnossa pidettiin epäselvänä, onko Ahvenanmaalla oikeus tai jopa velvollisuus perustaa oma yhteyspiste. Asia tulisi selvittää liikenne- ja viestintäministeriön ja maakuntahallituksen yhteistyössä.

Kuntia koskevat ehdotukset

Esityksestä lausuivat Espoon, Hyvinkään, Kuopion, Riihimäen, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupungit. Lisäksi HSL, Kuntaliitto, Keski-Pohjanmaan liitto ja valtiovarainministeriö kommentoivat kuntia koskevia ehdotuksia.

Kuntasektoria koskeviin ehdotuksiin kohdistui eniten kriittistä palautetta. Palautteessa katsottiin yleisesti, ettei esitykseen tulisi sisällyttää EU-sääntelyn yli meneviä velvoitteita esimerkiksi datan saatavilla olemisen varmistamiseksi, ja käytettävissä oleva kansallinen liikkumavara tulisi hyödyntää. Velvoitteiden katsottiin tuovan kunnille merkittäviä kustannuksia. Kuitenkin yhdessä lausunnossa todettiin muun muassa yleisesti, että Suomen ei pidä tyytyä vain täyttämään EU-tasolta tulevia velvoitteita, vaan olemaan esimerkkinä digitaalisuuden täysimittaisessa hyödyntämisessä liikkumisessa ja liikennejärjestelmän tavoitteiden saavuttamisessa.

Lausunnoissa katsottiin, että valmistautumisaikaa lain ehdotettu voimaan tulo 1.1.2026 huomioon ottaen on pidettävä riittämättömänä, koska kansallisia toimintatapoja ja teknisiä määrittämiä ei ole käytettävissä ennen säädösten voimaantuloa. Sanktioita ei voitaisi myöskään tällöin pitää kohtuullisina. Kunnat toivat esille, että tieto liikenteen infrastruktuurista ja liikenteestä tuotetaan kunnassa oman toiminnan, kuten omaisuuden hallinnan ja ylläpidon tarpeisiin. Tiedon laatu ja päivitystaajuus eivät tällöin vastaa tietopalveluilta odotettua tasoa.

Ehdotusta, jonka mukaan liikenteellisesti merkittäviksi kunniksi, joita ITS-direktiivin velvollisuus digitoida taustalla olevat tiedot koskisi, lisättäisiin kaupunkisilmukohtien keskusalueiden lisäksi pääkaupunkiseudun kunnat Espoo, Vantaa ja Kauniainen, ei vastustettu.

Joissakin lausunnoissa toivottiin kunnille rahallista tukea ehdotettujen velvoitteiden toteuttamiseksi. Edelleen katsottiin, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä tulisi olla erityinen kuntiin kohdistuva



neuvonta- ja ohjausvelvollisuus. Vaikutusten arviointeja kuntiin kohdistuvien vaikutusten osalta katsottiin tarvittavan lisää.

Liikku mispalveluiden tarjontaan liittyviä tietoja koskevat ehdotukset

Näitä ehdotuksia koskevia huomioita esittivät lausunnoissaan HSL, Invalidiliitto, ITS-Finland, Kuluttajaliitto ry, Oy Matkahuolto Ab, Paikallisliikenneliitto ry, Pyöräliitto, Suomen Taksiliitto, Vammaisfoorumi ja VR Yhtymä Oyj.

Varsin monissa lausunnoissa toistui toive siitä, että datan haltijan määritelmää tarkennettaisiin kansallisesti. Samaan liittyy toive siitä, että voitaisiin tarkkarajaisesti määritellä, mikä toimija mitäkin tietoa toimittaa, siltä osin kuin useammalla toimijalla voi olla esimerkiksi samaa liityntäpistettä koskevaa tietoa. Velvoitteet tulisi rajata koskemaan olemassa olevaa ja saatavilla olevaa dataa. Liityntäpisteisiin liittyvän tiedon osalta yhdessä lausunnossa nostettiin esille tarve mahdollistaa se, että kansallisen perustietopalvelun liityntäpisteitä koskeva tieto olisi yhteydessä Väyläviraston Tievelho -järjestelmän tietoihin.

Joissakin lausunnossa katsottiin, että esityksessä olisi tarkemmin analysoitava, miltä osin kumottavassa liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä ja sen nojalla annetussa asetuksessa määritellyt tiedot eroavat MMTIS-asetuksessa säädetyistä tietolajeista. Yhdessä lausunnossa katsottiin, että mahdollisuus uhkasakon määräämiseen ei ole tarkkarajainen, koska MMTIS-asetuksen dataluokat eivät ole tarkkarajaisia.

Esteettömyystietojen saatavuuden ja laadun edistämisen tärkeys nostettiin esiin useissa lausunnoissa. Erityisen tärkeää tämä on henkilöille, joilla on rajoituksia mahdollisuudessaan käyttää liikku mispalveluita. Nykytilassa esteettömyystiedon kehittämiseen todettiin liittyvän haasteita. Koontityö ja koontityökalut mainittiin tärkeinä välineinä tietojen kehittämisessä. Yhdessä lausunnossa peräänkuulutettiin datan haltijan vastuuta ja velvollisuutta varmistaa tietojensa oikeellisuus sekä yhteistyötä vammaisjärjestöjen kanssa, jotta varmistetaan esteettömyystiedon ja muun tiedon laadukkuus.

Edelleen joissakin lausunnoissa esitetään huolestumista siitä, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle annettavat tehtävät voisivat olla kilpailuasetelmassa yksityisten toimijoiden kanssa. Eräässä lausunnossa muun muassa todettiin, ettei Fintrafficin kanssa olisi mahdollista kilpailla tasavertaiselta pohjalta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kuitenkin lausunnossaan katsonut, että esityksellä on myönteisiä vaikutuksia muun muassa mahdollisuuteen muodostaa multimodaalisia matkaketjuja.

Muutamissa lausunnoissa kommentoitiin sitä, tuleeko tietojen olla saatavilla uudelleenkäyttöä varten maksuttomasti. Julkisen sektorin tietojen maksuttomuutta kannatettiin joissakin lausunnoissa, mutta toisaalta katsottiin myös, että sääntely asettaa julkistoimijat eriarvoiseen asemaan kuin yksityiset toimijat, jotka voivat soveltaa FRAND-periaatteita. Laajenevat datan jakamisvelvoitteet yhdistettynä siihen, ettei sopimusehdoilla ole mahdollista saada kohtuullista korvausta, voivat johtaa tilanteeseen, jossa datantuotannon lisäkustannukset jäävät yksin julkisille toimijoille.

Edelleen tuotiin esille nykykäytäntöön liittyviä haasteita etenkin sen suhteen, että yksityisen sektorin liikku mispalveluihin liittyvien olennaisten tietojen on edellytetty olevan vapaasti käytettävissä liikenteen palveluista annetun lain 154 §:n nojalla. Etenkin dynaamisen ja



reaaliaikaisen MMTIS-tiedon toimittamisen kustannusten katsottiin voivan kasvaa merkittävästi käyttömäärien ja rajapintakutsujen lisääntyessä. Näiden rajapintojen ja tietojen osalta tulisi toimijoille antaa mahdollisuus tehdä tarpeenmukaisia määrällisiä rajoitteita rajapintojen käyttöön ja mahdollisuus hinnoitella rajapintojen käyttö kustannusvastaavasti aiheuttamisperiaatteen mukaisesti.

Yhdessä lausunnossa kannatettiin selkeästi esityksen kirjausta olla ottamatta käyttöön velvoitetta jakaa dynaamisen kaluston täyttöastetieto.

Esityksen hallinnosta taakkaa erityisesti pienille taksiryityksille pidettiin yhdessä lausunnossa suurena suhteessa konkreettisesti saataviin hyötyihin tiedon hyödyntämisessä. Lausunnon mukaan tulisi selvittää, mahdollistaisiko EU-sääntely pienimuotoista taksiliiketoimintaa harjoittavien sulkemisen sääntelyn ulkopuolelle kansallisena poikkeamana.

Yhdessä lausunnossa painotettiin, että ITS-kehityksen tulee tukea kaikkia liikkumismuotoja ja vahvistaa liikennejärjestelmän kestävyyttä, saavutettavuutta ja turvallisuutta. Lausunnossa todettiin, että pyöräliikenteestä voidaan kerätä ja hyödyntää monipuolista tietoa, kuten käyttöasteita, reittivalintoja, pysäköinnin käyttöä ja käyttäjäpalautetta. Toisaalta pyörämatkailu ja -retkeily hyötyisi kattavasta ja ajantasaisesta avoimesta datasta.