

Asia: VN/12230/2024

Hallituksen esityksen luonnos laiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Fintraffic konserni koostuu valtion 100 % omistamasta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:stä (emoyhtiö) sekä emoyhtiön 100 % omistamista tytäryhtiöistä Fintraffic Raide Oy, Fintraffic Tie Oy, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, ja Fintraffic Lennonvarmistus Oy. Tytäryhtiöt tuottavat kukin omassa liikennemuodossaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua julkisena hallintotehtävänä. Emoyhtiö alkaisi tämän lain nojalla ylläpitää kansallista yhteyspistettä (ITS NAP) ja liikennejärjestelmän perustietopalvelua julkisena hallintotehtävänä. Jokainen konserniyhtiö toimii itsenäisenä NIS2 ja CER-toimijana.

Lakiehdotuksen yhtenä tarkoituksena on perustaa ITS-direktiivin (2010/40/EU) mukainen kansallinen yhteyspiste (National Access Point, ITS NAP), jonka ylläpito on tarkoitus antaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n (jäljempänä Fintraffic) tehtäväksi julkisena hallintotehtävänä. ITS-direktiivi mahdollistaa tehtävän osoittamisen julkisille tai yksityisille toimijoille ja antaa jäsenvaltiolle harkintavaltaa tehtävän järjestämisen tavan ja käytännön yksityiskohtien suhteen.

Fintraffic kannattaa ITS-direktiivin ja siihen liitännäisten eri yhteyspisteiden sekä kansallisen liikennejärjestelmän perustietopalvelun keskittämisen yhdeksi kansallisesti keskitetyksi yhteyspisteeksi sekä tehtävän siirtämisen Fintrafficin hoidettavaksi itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavana julkisena hallintotehtävänä. Ratkaisu selventää viranomaisten ja julkista hallintotehtävää hoitavan tahon roolitusta ja vastuunjakoa erityisesti tiedonhallintaan liittyvien vastuiden ja tehtävien osalta. Lisäksi ratkaisu tukee valtion ja kaupunkien/kuntien liikenneverkkoja koskevan tiedon sekä multimodaalisten liikenne- ja matkatietojen keskittämistä eri liikennemuotojen osalta. Ratkaisu kokoaa kaikki erilliset liikenteen tietopalvelut yhden ja saman lain alle, mikä selkeyttää nykyistä melko hajanaista lainsäädäntöä. Fintraffic kannattaa lakiehdotuksen mukaista ratkaisua, mutta nostaa lausunnossaan esiin muutamia sellaisia seikkoja, joita olisi syytä tarkastella lakiehdotuksen viimeistelyn yhteydessä.

1 Kansallinen yhteyspiste (ITS NAP)

Ehdotettavan lain 3 §:n määritelmien mukaan 'kansallisella yhteyspisteellä' tarkoitetaan digitaalista palvelua, jonka kautta laissa tarkoitettu data ja sitä vastaava metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten, tai jossa tämän datan lähteet ja metadata asetetaan datan käyttäjien saataville niiden uudelleenkäyttöä varten. Fintraffic kannattaa ratkaisua, joka mahdollistaa kansallisen yhteyspisteen järjestämisen tarkoituksenmukaisesti joko metadatakatalogina, tietovarantona taikka näiden yhdistelmänä. Tämä lisää joustavuutta kehittää kansallisen yhteyspisteen toimintaa tulevaisuuden vaatimuksiin sopivaksi sekä mahdollistaa tarvittaessa uudenlaisten ratkaisujen kehittämisen osana eurooppalaista liikenteen data-avaruutta.

Lausuttavana olevan lakiehdotuksen mukaan datan haltijat voivat halutessaan asettaa 10-13 §:ssä tarkoitettut tiedot saataville 14.2 § mukaisen vaihtoehtoisen palvelun kautta. Fintraffic korostaa, että vaihtoehtoisia palveluita/työkaluja olisi tarkoituksenmukaista tarjota 10-13 §:ssä tarkoitettujen tietojen toimittamista varten vain tilanteissa, joissa vaihtoehtoinen palvelu parantaa tietojen kansallista saatavuutta, kuten esimerkiksi reitti- ja aikataulutietojen ja liityntäpysäköintitietojen kohdalla. Fintrafficin näkemyksen mukaan vaihtoehtoista palvelua ei olisi tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta ulottaa kaikkien laissa tarkoitettujen tietojen toimittamista varten. Vaihtoehtoisen palvelun/työkalun käytön tarve ja laajuus tulee selviämään vasta tulevaisuudessa. Fintraffic korostaa, että lakiehdotuksen taustalla tehdyssä henkilömitoituksen ja taloudellisten resurssien arvioinnissa laajan vaihtoehtoisen palveluvalikoiman/työkalun muodostumiseen johtavaan kehityskulkua, työmäärää ja resurssitarvetta ei ole välttämättä osattu mitoitaa riittäväksi.

Lakiehdotuksessa on todettu, että tietojen asettaminen saataville vapaasti käytettäväksi tarkoittaisi myös maksuttomuutta. Käytännössä tätä on lakiehdotuksessa pidetty seikkana, joka edistää tietojenvaihtoa. Fintraffic sinänsä kannattaa sitä, että ITS-direktiiviin perustuvan kansallisen yhteyspisteen (ITS NAP) avulla saataville asetettujen tietojen uudelleen käyttö ja hyödyntäminen on maksutonta. Fintrafficin näkemyksen mukaan lakiehdotuksen 10-13 §:ssä tarkoitettujen tietojen saattaminen saataville 14.2 § mukaisen vaihtoehtoisen palvelun kautta voisi hyvinkin olla maksullista, jolloin tulevaan kysyntään perustuva palvelun kehittäminen – ja osa mahdollisen tietovarannon perustamisen ja ylläpidon kustannuksista saataisiin katettua vaihtoehtoisen palvelun käyttäjiltä perittyinä korvauksina. Fintraffic toivoo, että vaihtoehtoisen palvelun/työkalun maksuttomuutta olisi mahdollista tarkastella uudelleen, mikäli vaihtoehtoisen palvelun käyttö laajenee niin, ettei kehitys- ja ylläpitokustannuksia pystytä kattamaan yksin Fintrafficille osoitetun valtionavustuksen puitteissa.

2 Liikennejärjestelmän perustietopalvelu

Lakiehdotuksen 16 §:n mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtävänä on tarjota liikennejärjestelmän perustietopalvelua, jossa yhdistetään liikenneinfrastruktuurin ominaisuuksiin

liittyvää dataa (tiedata), liikenteeseen liittyvää tosiaikaista dataa ja historiadataa (liikennedata), multimodaalisten matkaketjujen tarjoamiseen tarvittavaa dataa (matkadata) ja liikenteen turvallisuuteen liittyvää olennaista dataa. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tuottaa perustietopalvelua käsittelemällä kansallisen yhteyspisteen kautta vapaasti käytettäväksi toimitettuja tietoja ja tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjonnan yhteydessä tuotettuja tietoja.

Toisin kuin lakitekstiin on kirjoitettu, perusteluissa on todettu, että ”Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy hyödyntäisi myös viranomaisilta, kuten esimerkiksi Häätäkeskuslaitokselta liikenteen palveluista annetun lain 142 ja 144 §:n nojalla saamaansa dataa”. Tällaista kirjausta ei kuitenkaan ole itse lakitekstissä, joten perusteluja tulisi täsmentää tältä osin.

3 Koontikannat

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle annettaisiin myös tehtäväksi muodostaa koontikantoja 16.3 §:ssä määritellyistä teemoista. Perustelujen mukaan ”pykälässä lueteltaisiin ne koontikannat, joiden tuottamista tavoitellaan”. Näitä olisivat ainakin nykyiset Digiroad- ja Digitraffic-järjestelmien kattamat tiedot, multimodaalidata (nykyinen ns. koontikanta), liityntäpisteitä koskevat tiedot, lataus- ja tankkauspaikkoja koskevat tiedot ja tie- ja katutöitä koskevat tiedot. Muita kuin ehdotuksien mukaisia palveluita tarjotessaan yhtiöllä olisi oikeus koostaa ja yhdistellä liikennejärjestelmän perustietopalvelun tietoja maksullisten lisäarvopalvelujen tarjoamiseksi.

Lain edellyttämien koontikantojen sisältö ja laajuus jäävät lakiehdotuksessa ja sen perusteluissa jossakin määrin täsmentymättömiksi. Tämä saattaa aiheuttaa laintulkinnallisia haasteita siinä, mitä muita koontikantoja voidaan pitää maksullisina lisäarvopalveluina. Tämä saattaa asettaa haasteita julkisen tehtävän ja kaupallisen toiminnan eriyttämisessä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toiminnassa.

Lakiehdotuksen 16.3 §:ssä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy veloitettaisiin huolehtimaan siitä, että liikennejärjestelmän perustietopalvelusta tarjottavat tiedot ovat mahdollisimman laadukkaita ja yhteismitallisia. Pykäläkohtaisissa perusteluissa on todettu, että säännöksellä pyritään siihen, että tiedot olisivat käytännössä mahdollisimman käytettäviä ja mahdollisimman suurta hyötyä tuottavia ja että esimerkiksi päällekkäisen datan osalta tulisi valita mahdollisimman paikkansa pitävä data. Fintraffic pitää tärkeänä, että jatkossa tietojen laatua ja yhteismitallisuutta tulisi kehittää määrittämällä selkeästi tietojen toimittamisesta vastuulliset datan haltijat/datan haltijoiden kategoriat. Laadun ja yhteismitallisuuden kehittämisen suhteen Fintrafficilla tulee olemaan merkittävä rooli kansallisen yhteistyön koordinoimisessa sekä datan haltijoiden tukemisessa lain vaatimusten täyttämiseksi. Datan haltijoiden puolestaan tulee vastata uudelleen käytettäväksi asettamansa tiedon oikeellisuudesta, eheydestä ja saatavuudesta.

4 Liikenteen kokonaistilannekuva

Lakiehdotuksen 18 §:ssä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi asetetaan ylläpitää mahdollisimman kattavaa liikenneväylien liikennetilanteen seurantaan koko Suomen osalta (liikenteen kokonaistilannekuva). Liikenteen kokonaistilannekuva saatetaan tarvittavilta osin suoraan loppukäyttäjien saataville digitaalisten loppukäyttäjäpalveluiden kautta. Fintraffic pitää perusteltuna, että sen tehtäviin kuuluu eri liikennemuodot yhdistävän liikenneväylien liikennetilanteen seuranta. Terminologian suhteen tulisi kuitenkin tarkka, ettei eri liikennemuodot yhdistävää liikenneväylien liikennetilanteen seurantaan ja liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien ylläpitämää liikennekohtaista operatiivista tilannekuvaa rinnastettaisi toisiinsa.

Perusteluiden (s. 22) mukaan liikennejärjestelmän kokonaistilannekuva yhdistäisi kaikkien liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajien palveluistaan yllä pitämät operatiiviset tilannekuvat. Pykäläkohtaisissa perusteluissa ei sen sijaan ole nimenomaisesti viitattu operatiivisiin tilannekuviin. Fintraffic korostaa, että liikennemuotokohtaiset operatiiviset tilannekuvat saattavat sisältää kriittistä infrastruktuuria ja sen suojaamiseen liittyviä arkaluonteisia tietoja, joiden avaaminen laajasti yleisön saataville voi vaarantaa kriittisen infrastruktuurin toimintaa ja muodostaa turvallisuusuhan nykyisessä kansainvälisessä turvallisuustilanteessa. Fintraffic korostaa, ettei 18 § mukaisesta Suomen liikenneväylien liikennetilanteen seurannasta tulisi käyttää nimitystä 'liikenteen kokonaistilannekuva', joka voisi sekoittua operatiiviseen tilannekuvaan ja sen sisältämiin tietoihin.

Tieliikenteen tilannekuvasta säädetään LipaL 137 §:ssä. VTS-tilannekuvasta säädetään alusliikennepalvelulain 2 ja 16.4 §:ssä. HE 33/2005 mukaan VTS-tilannekuva muodostuu tutkasensoreista saatavasta käsittelemättömästä tutkakuvasta ja AIS-sensoreista saatavasta tiedosta, jotka kootaan tilannekuvaksi viranomaistarkoituksiin käytettäväksi. Raideliikenteen tilannekuvasta ei ole säädetty laissa. Ilmaliikenteen tilannekuvan ylläpitoon ja tiedon jakamiseen liittyvät vastuut perustuvat lähtökohtaisesti kansainvälisiin sopimuksiin ja EU lainsäädäntöön, jota kansallinen lainsäädäntö täsmentää.

Lakiehdotuksen 27 §:n mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimintaan sovelletaan lakia viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999) sen suorittaessa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Lakiehdotuksen 18 § sanamuoto voisi jopa johtaa siihen, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hallinnassa olevat liikennemuotokohtaiset operatiiviset tilannekuvat saattavat välillisesti tulla julkisuuslain soveltamisalan piiriin.

Julkisuuslaki nykyisellään ei tunnista selkeää elintärkeän/kriittisen infrastruktuurin suojaamisen salassapitoperustetta, vaan salassapito jouduttaneen johtamaan esimerkiksi turvallisuusjärjestelyjen, liikesalaisuuksien tai onnettomuustutkinnan suojaamisen kautta. Asia on tiedostettu myös julkisuuslain soveltamisalan laajentamista valmistelevan työryhmän työssä. Parhaillaan kartoitetaan julkisuuslain 24 §:n salassapitoperusteiden riittävyyteen liittyviä seikkoja erityisesti kriittisen infrastruktuurin osalta sekä julkista hallintotehtävää hoitavien toimijoiden

toiminnassa. Siksi on tärkeää, ettei kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietojärjestelmän kautta epähuomiossa saateta yleisön saataville operatiivisen liikenteenohjauksen kannalta kriittistä infrastruktuuria koskevaa tietoa.

Muutoinkin julkisuuslain soveltaminen lisää Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hallinnollista taakkaa. Julkisuuslain soveltamisen myötä emoyhtiön toimintaan sovelletaan jatkossa myös arkistolakia sekä tiedonhallintalakia laajemmin kuin tytäryhtiöihin. Tämä johtaa siihen, että eri konserniyhtiöihin kohdistuu erilaisia lakiin perustuvia tiedonhallinnan vaatimuksia. Tämä on omiaan lisäämään Fintraffic konsernin tiedonhallinnan kokonaisuuden monimutkaisuutta sekä hallinnollisia kustannuksia.

5 Liikenneturvallisuuteen liittyvä yleisen vähimmäistason liikennetietopalvelu

Lakiehdotuksen 18.2 §:ssä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tehtäväksi osoitettaisiin liikenneturvallisuuteen liittyvän yleisen vähimmäistason liikennetietopalvelun tarjoaminen. Palvelu perustuu ITS-direktiivin IV liitteeseen. Fintraffic toteaa, että vähimmäistason liikennetietopalvelun olemus ja sisältö on tällä hetkellä hyvin epäselvä. Jotta vähimmäistason liikennetietopalvelu voidaan Suomessa ottaa käyttöön, sen sisältö tulisi määrittää yhteistyössä hallinnonalan keskeisten toimijoiden kanssa.

6 Laki liikenteen palveluista 146 §

Lakiehdotuksen pykäläkohtaisissa perusteluissa on todettu, että Lipalain 16 luvun säännösten on tarkoitus koskea kaikkia liikennemuotoja, jolloin Lipalain 146.1 §:n viittaus ainoastaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan velvollisuuteen avata tietoja on koettu epäselkeyttä luovana elementtinä.

Fintraffic pitää LipaL 146.1 § soveltamisalan laajentamista tieliikenteestä kaikkiin liikennemuotoihin jossakin määrin haastavana. Pykälässä tarkoitetut tiedot ovat suurelta osin vastanneet sisällöltään RTTI-asetuksen mukaisia tietolajeja, jotka on tullut asettaa nimenomaisesti tieliikenteen osalta saataville. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan toiminnassa näitä tietoja tyypillisesti syntyykin. Vastaavia tietolajeja ei kuitenkaan aina synny eikä kaikkia tietoja kerätä muiden liikennemuotojen kohdalla, vaan operatiivisen toiminnan vaatima tietosisältö vaihtelee jonkin verran eri liikennemuotojen välillä. LipaL 146.3 §:ssä tarkoitetut staattiset historiatiedot puolestaan on sen verran ylimalkaisesti määriteltä, että avattavien tietojen sisältö, laajuus ja ajallinen ulottuvuus on ollut vaikeasti hahmotettavissa. Tästä syystä Lipalain 146 mukaisten tietolajien avaamisen ei Fintrafficin näkemyksen mukaan tulisi olla velvoittavaa, vaan pykälässä listattua tietoa tulisi avata sen ollessa tarkoituksenmukaista.

Fintrafficin näkemyksen mukaan LipaL 146 § soveltamisen laajentaminen koskemaan tieliikenteen ohella myös raide- ja meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajaa olisi kuitenkin hallinnonalalla vakiintuneiden avoimen datan periaatteiden mukaista ja vahvistaisi nykyuotoisen tiedon avaamisen toimintamallia ja jatkuvuutta.

Sen sijaan Ilmaliikenteen kohdalla eri toimijoiden tiedonjakamiseen liittyvät tehtävät ja roolit perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja EU lainsäädäntöön, jota kansallinen lainsäädäntö tarkentaa. Lennonvarmistuspalveluntarjoajan asema tiedon avaajana on nykytilanteessa ollut vähäinen. Ilmatieteenlaitos tuottaa Suomessa yksinoikeudella ilmailun säätiedot. Lentoasemien olosuhdetiedoista vastaa lentoasemanpitäjä. Lentoaseman pitäjän on Asetusten (EU) N:o 139/2014, (EY) N:o 1107/2006 ja (EU) 2018/1139 mukaan tarjottava matkustajille ajantasaiset tiedot lentojen aikatauluista sekä lähtö- ja saapumisajoista. Lentoasemanpitäjä myös kokoaa liikennetilastot. Fintraffic lennonvarmistus Oy vastaanottaa lentosuunnitelmat (flight plans), jotka sisältävät mm. lähtö- ja määräkenttää, reittiä ja aikatauluja koskevia tietoja. Lentosuunnitelmat eivät kuitenkaan ole olleet julkista/avointa tietoa Suomessa tai muissakaan Euroopan maissa, vaan niiden käyttöä on turvallisuussyistä ilmailulain 116 §:ssä rajoitettu. Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n näkemykseen vallitsevaa tilannetta ei tulisi tällä lailla muuttaa. Ilmaliikenteen häiriötiedot toimitetaan Eurocontrolille (Network Manager) ilmaliikennevirtojen säätelyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa komission asetuksen (EU) N:o 255/2010 mukaisesti. Eurocontrol julkaisee keskitetysti kaikkien jäsenvaltioiden häiriöiden syyt ja arvioidut vaikutukset ilmaliikenteelle. Fintrafficin näkemyksen mukaan LipaL 146 §:n mukaista velvollisuutta avata tietoa ei tulisi laajentaa koskemaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajaa.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n näkemyksen mukaan olisi tarkoituksenmukaista, että lentoaseman pitäjä muutoinkin jakaisi/avaisi hallinnassaan olevat ITS-direktiivin mukaiset tiedot. Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n näkemyksen mukaan Finaviolla on jo käytössä tai ainakin valmistumassa ITS-direktiivin mukainen/ IATA yhteensopiva ohjelmointirajapinta, joka mahdollistaa pääsyn ITS-direktiivissä vaadittuihin tietoihin. Finaviolla on myös hallussaan myös kaupallisen liikenteen tiedot (IATA-lennon tunnus), mitä tietoa lennonvarmistuksella ei kattavasti ole.

Fintraffic ehdottaa, että Lipalain 146 §:n sanamuotoa vielä tarkennettaisiin lausuntopalautteen johdosta. Pykälässä saattaisi olla hyvä velvoittaa meri- ja raideliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja toimittamaan MMTIS-asetuksessa tarkoitetut tiedot kansalliseen yhteyspisteeseen (ITS NAP). Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja ei nimenomaisesti sisälly MMTIS-asetuksen datan haltijan määritelmään. Lisäksi tie-, meri- ja raideliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan voisi avata Lipalain 146 §:ssä tarkoitetut tiedot silloin, kun sitä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena.

Lakiehdotuksen 146.5 § nojalla ainoastaan tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja on vapautettu kansallisista tiedon avaamisen velvoitteista, mutta vain siltä osin, kuin tiedot eivät ole saatavilla liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetun kansallisen yhteyspisteen kautta. Meri-, raide- ja ilmaliikenteen osalta vastaavaa vapautusta ei pykäläehdotuksessa ole. Myös muut liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajat tulisi vapauttaa avaamisen velvoitteista siltä osin, kun pykälässä listatut tiedot on MMTIS-asetuksen nojalla saatavilla

liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista annetussa laissa tarkoitetun kansallisen yhteyspisteen kautta.

Fintraffic ehdottaa, että ITS-direktiivin ulkopuolelle jäävät tietolajit avattaisiin tie-, rata- ja meriliikenteessä riskitarkastelun ja tarkoituksenmukaisuusarvioinnin jälkeen. Pykälään olisi hyvä lisätä kirjaus siitä, että datan avaamisen tulee perustua aina riskiarvioon, jossa tarkastellaan mm. kriittisen toimijan häiriönsietokykyyn ja varautumiseen liittyviä näkökulmia. Fintraffic on tarvittaessa valmis osallistumaan pykälän sanamuodon viimeistelyyn.

7 Taloudelliset vaikutukset

Esityksessä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle osoitettavien kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun tehtävien vuosittainen pysyvä määräraharahatarve arvioidaan olevan 5 100 000 euroa. Lisäksi tarvittaisiin 1 150 000 euron kertaluonteinen lisämääräraha kansallisen yhteyspisteen kehittämiseen uudistetun ITS-direktiivin vaatimusten mukaisesti sekä liikennejärjestelmän perustietopalvelun kehittämiseksi vuosille 2026–2029.

Fintraffic toteaa, että vuosittaisen määrärahan suuruus on laskettu vuodelle 2026 arvioitujen kustannusten nojalla. palvelutuotannon kustannukset sisältävät kaikki palvelun tuottamisen kustannukset sekä Fintrafficille omistajastrategiassa asetetun tavoitteen mukaisen maltillisen katteen. Kustannukset muodostuvat suorista palvelutuotannon kustannuksista, yleiskuluista ja pääomakustannuksista. On huomattava, että on oletettu, että Fintraffic rahoittaa itse varsinaiset investoinnit palveluiden ja palvelutuotannon kehittämiseen ja veloittaa näihin liittyvät pääomakustannukset myöhemmin osana palvelutuotannon kustannuksia. Lopullinen palvelutuotannon kustannustaso selviää vasta, kun toiminta laajennetussa muodossa on saatu käyntiin. Fintraffic pitää tärkeänä, että mikäli palvelutuotannon kokonaiskustannukset merkittävästi nousevat tulevina vuosina, esimerkiksi lain mukaisten palveluiden laajuudessa tapahtuvien muutosten johdosta, vuotuisen valtionavustuksen määrää on vastaavasti mahdollista korottaa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on arvonlisäverovelvollinen toiminnassaan ja joutuu näin maksamaan palveluostoistaan arvonlisäveron. Fintrafficin käsityksen mukaan arvonlisävero tulee jäämään yhtiön kustannukseksi, koska Fintraffic ei valtionavustusmallissa voi veloittaa arvonlisäveroa ”myynnistään”. Siksi valtionavustusrahoituksessa tulee huomioida myös yhtiön kustannukseksi jäävä arvonlisäveron määrä, joka maksetaan palvelutuotantoon liittyvistä arvonlisäveron alaisista ostoista. Arvonlisävero ei kuitenkaan jäisi valtion budjetin kannalta lopulliseksi kustannukseksi, koska vastaava arvonlisävero kertyy tulona valtion toiselle budjettimomentille.

Arvonlisäveroa ei ole huomioitu lausunnolla olevan lakiehdotuksen mukaisessa määrärahassa, mutta arvonlisäveron osuus on Fintrafficin käsityksen mukaan huomioitu tätä lakialoitetta koskevassa

julkisen talouden suunnitelmassa. Fintraffic pitää tärkeänä, että perustelujen taloudellisia vaikutuksia koskevassa osiossa tämä arvonlisäveroon liittyvä yksityiskohta mainittaisiin.

Korvenoja Riikka
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy