

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi.**

## **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki Liikenne- ja viestintävirastosta ja laki Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta (*ns. virastolait*) sekä niiden yhteinen voimaantulolaki. Lisäksi esityksessä on mukana liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistukseen liittyvät muut noin sataa lakia koskevat muutosehdotukset. Näillä liitelaeilla muutetaan virastojen toimivalta vastaamaan virastolaeissa esitettyjä tehtäviä ja vastuita.

Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uudeksi virastoksi, Liikenne- ja viestintävirastoksi. Liikenneviraston jäljellä olevat tehtävät ja toiminnot tulisivat Väyläviraston tehtäväksi. Virasto vaihtaisi nimeään, mutta muutoin virasto jatkaisi keskeytyksettä toimintaansa. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut (tie- rautatie- ja meriliikenteen ohjaus) muutettaisiin osakeyhtiöksi ja tehtävät siirrettäisiin perustettavaan valtion erityistehtäväyhtiöön. Väylävirasto vastaisi kuitenkin edelleen liikenteenohjauksen järjestämisestä, sitä koskevista sopimuksista ja rahoituksesta. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamista osakeyhtiöksi koskeva hallituksen esitys (HE /) on tarkoitettu käsiteltäväksi samanaikaisesti tämän esityksen kanssa.

Esityksessä ehdotetulla virastouudistuksella parannetaan hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Uudistuksen tavoitteena on kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja. Tavoitteena on myös edistää hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä. Uudistus tukee säädösten sujuvoittamisen kärkihankkeen tavoitteita sekä julkisen hallinnon johtamisen kehittämistä koskevia tavoitteita. Uudistus edesauttaa myös hallituksen tavoitetta liikenteen digitaalisten palveluiden kasvuympäristön rakentamisessa.

Esityksen tavoitteena on selkeyttää liikenne- ja viestintäalan viranomaistehtäviä ja sujuvoittaa sääntelyä sekä turvata luotettavat ja sujuvat liikenne- ja viestintäverkot. Ehdotetut uudistukset vahvistaisivat dynaamisen liikennejärjestelmän ja sähköisen viestinnän kokonaisuutta. Tämä toisi asiakkaille uusia palveluita ja edistäisi yritystoimintaa. Pyrkimyksenä olisi myös parantaa liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena. Uudistus tukisi jo aikaisemmin viestintäsektorilla toteutunutta markkinoiden avautumista vastaavien toimintamallien käyttöönottoa liikennesektorilla. Entistä sujuvampi hallinto ja toimiva sääntely-ympäristö luovat mahdollisuuksia kokeiluihin ja start up -toimintaan. Samalla voidaan houkuttaa Suomeen kansainvälistä rahoitusta ja osaamista, mikä lisää työllisyyttä.

Esitetään, että laki liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen täytäntöönpanoa sekä virastojen tehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulon tulisi voimaan mahdollisimman pian. Muilta osin lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Valmistelevia toimenpiteitä ja järjestäytymistä varten uuteen Liikenne- ja viestintävirastoon voitaisiin nimittää pääjohtaja jo 1 päivästä lokakuuta 2018 alkaen.

## sisällys

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 JOHDANTO .....	3
2 NYKYTILA .....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.1.1. Liikenne- ja viestintäministeriö.....	3
2.1.2. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala.....	4
2.1.3. Henkilöstön tunnusluvut .....	10
2.1.4. Tietovarannot .....	12
2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö.....	20
2.2.1. Väylätoiminnot ja liikenteenohjaus.....	20
2.2.2. Viestinnän valvonta- ja säätelytehtävät.....	23
2.2.3. Yhteenvedo väylätoimintojen ja viestinnän organisoinnista eräissä Euroopan maissa.....	23
2.3 Maakuntauudistus .....	25
2.4 Nykytilan arviointi .....	26
2.4.1 Virastojen yhdistäminen ja Väyläviraston toiminnan kohdentaminen.....	26
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	29
3.1 Tavoitteet .....	29
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	29
3.2.1. Virastouudistus.....	29
3.2.2. Erilliskysymykset.....	31
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	31
3.3.1. Liikenne- ja viestintävirasto.....	33
3.3.2. Väylävirasto .....	35
3.3.3. Liikenteen ohjausyhtiö .....	36
3.3.4. Liikenteen tietovarannot.....	36
4 EHDOTUKSEN VAIKUTUKSET.....	38
4.1 Taloudelliset vaikutukset .....	38
4.1.1. Vaikutukset valtiontalouteen ja julkistalouteen .....	38
4.1.2. Taloudelliset vaikutukset elinkeinoelämälle .....	43
4.1.3. Kotitalouksiin ja yksittäisiin henkilöihin kohdistuvat taloudelliset vaikutukset....	44
4.2 Vaikutukset henkilöstön asemaan.....	46
4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	48
4.4 Ympäristövaikutukset .....	49
4.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset .....	50
5 ASIAN VALMISTELU .....	52
6 ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA TEKIJÖITÄ.....	53
6.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintolakiin.....	53
6.2 Riippuvuus muista esityksistä.....	54

## **YLEISPERUSTELUT**

### **1 Johdanto**

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 3. marraskuuta 2016 työryhmän (LVM/1933/05/2016), jonka tehtävänä oli laatia esiselvitys liikenteen ja viestinnän viranomaistoimintojen uudelleen organisoinnista. Taustalla on pyrkimys toiminnan jatkuvaan kehittämiseen ja asiakaslähtöisyyden parantamiseen uudessa digitaalisessa toimintaympäristössä.

Esiselvitys koski Liikennevirastoa, Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Viestintävirastoa. Ilmatieteen laitos sisältyi selvitykseen siltä osin, kun sillä on liiketaloudellista toimintaa.

Työryhmän oli selvitettävä tarvittavat toiminnalliset ja organisatoriset muutokset, tehtävä taloudelliset tarkastelut ja laadittava vaikutuksista laaja-alainen arviointi. Toimeksianto edellytti ryhmältä myös toimenpide-ehdotuksen ja aikataulun virastouudistuksen toteuttamiseksi.

Esiselvitys (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus – Esiselvitys, LVM Raportit ja selvitykset 2/2017, 17.2.2017) luovutettiin liikenne- ja viestintäministeriölle 17.2.2017. Työryhmä ehdotti, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston viranomaistehtävät yhdistettäisiin yhdeksi virastoksi. Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminto yhtiöitettäisiin valtion kokonaan omistamaksi erityistehtävayhtiöksi erillisen selvityksen mukaisesti. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaisi väyläverkosta vastaavana virastona. Ilmatieteen laitoksen liiketaloudellinen toiminta jatkuisi Ilmatieteen laitoksessa. Esiselvitys oli laajalla lausuntokierroksella. Lausunnoissa esiselvityksen tavoitteita pidettiin varsin laajasti kannatettavina ja hyvinä lähtökohtina uudistukselle.

Virastouudistuksella parannetaan hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin sekä kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja. Tavoitteena on myös edistää hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä. Uudistus tukee säädösten sujuvoittamisen kärkihankkeen tavoitteita sekä julkisen hallinnon johtamisen kehittämistä koskevia tavoitteita. Uudistus edesauttaa myös hallituksen tavoitetta liikenteen digitaalisten palveluiden kasvuympäristön rakentamisesta.

Ministeriö asetti huhtikuussa 2017 viisi työryhmää valmistelemaan virastouudistusta. Uudistuksen tavoitteena on selkeyttää toimintaan liittyviä viranomaistehtäviä ja sujuvoittaa liikennealan sääntelyä. Pyrkimyksenä on myös edesauttaa liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena. Yhtiöittämisellä parannetaan myös toiminnan taloudellista tehokkuutta ja kannattavuutta sekä lisätään toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä.

### **2 Nykytila**

#### **2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

##### **2.1.1. Liikenne- ja viestintäministeriö**

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävät jakautuvat toimintaan osana valtioneuvostoa, EU- ja kansainvälisiin tehtäviin sekä hallinnonalan ohjaukseen. Ministeriön toimialaan kuuluvat valtioneuvoston ohjesäännön mukaan: 1) tie- ja rautatieliikenne, siviili-ilmailu ja vesiliikenne; 2) liikenneväylät, satamat ja lentopaikat; 3) ilmakehän tutkimus ja seuranta, sääpalvelut sekä fy-

sikaalinen merentutkimus ja seuranta; 4) sähköinen viestintä ja postitoiminta sekä 5) viestintäpalvelujen tietoturvallisuus.

Yksi ministeriön päätehtävistä on oman hallinnonalan strateginen tulosohtaus. Ministeriö ohjaa ja valvoo hallinnonalan virastojen ja laitoksien toimintaa ja seuraa näiden kehitystä. Ministeriön hallinnonalan konsernistrategia toteuttaa hallitusohjelmaa. Se on koko hallinnonala ohjaava strategia. Virastoille asetetaan vuosittain tulostavoitteet. Ministeriön vastuulla on myös hallinnonalan valtionyhtiöiden omistajaohjaus.

Ministeriön hallinnonalaan kuuluvia virastoja ja laitoksia ovat Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto ja Ilmatieteen laitos. Ministeriö ohjaa virastoja ja vastaa siitä, että laitosten tavoitteet ja toiminta ovat linjassa hallitusohjelman kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa myös Air Navigation Services Finland Oy:n, Cinia Group Oy:n ja Finrail Oy:n omistajaohjauksesta. Yhtiöille on lainsäädännössä määritelty yhteiskunnallisia tehtäviä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä toteutettiin vuonna 2016 organisaatiomuutos, jossa luovuttiin jaosta liikenne- ja viestintäpolitiikkaan. Ministeriön toiminta perustuu nyt laajempaan yhteiskunnalliseen näkemykseen - siilottomaan palvelu-, tieto- ja verkkopolitiikkaan, joita ohjataan kokonaisuutena vahvan konserniohjauksen avulla.

#### 2.1.2. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala palvelee yhteiskuntaa vastaamalla toimivista ja turvallisista liikenne- ja viestintäyhteyksistä sekä -palveluista kestäväällä tavalla kasvun tukemiseksi sekä mahdollistamalla uusien digitaalisten palvelujen käyttöympäristön.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on tällä hetkellä neljä virastoa: Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto ja Ilmatieteen laitos. Hallinnonalalla on määrätietoisesti vastattu yhteiskunnan kehitykseen tehostamalla toimintaa ja etsimällä synergiaetuja hallinnon rakenteita muuttamalla. Vuonna 2009 Merentutkimuslaitos yhdistettiin Ilmatieteen laitokseen ja Suomen ympäristökeskukseen. Vuonna 2010 yhdistettiin kuusi väylä- ja turvallisuusvirastoa eli Tiehallinto, Ajoneuvohallintokeskus, Merenkulkulaitos, Ilmailulaitos, Ratahallintokeskus ja Rautatievirasto kahdeksi virastoksi: Liikennevirastoksi ja Liikenteen turvallisuusvirastoksi. Viestintähallinnossa ei vastaavaan uudistukseen ole ollut tarvetta, sillä toimialalla on ollut vain yksi virasto.

Vuoden 2010 liikennehallinnon virastouudistuksella poistettiin liikennehallinnon liikenne- muotokohtaista siiloutumista sekä tehostettiin toimintaa ja edistettiin liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista haltuunottoa. Toisaalta samaan aikaan toteutetussa aluehallintouudistuksessa Tiehallinnon tiepiirit yhdistettiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin (ELY-keskus).

#### **Liikennevirasto**

##### *Tehtävät ja toimiala*

Liikennevirasto on tie-, rautatie- ja vesiliikenneinfrastruktuuri- ja liikennepalvelujen tilaajavirasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Liikenneviraston tehtävä on mahdollistaa toimivat, tehokkaat ja turvalliset matkat ja kuljetukset ja edistää koko liikennejärjestelmän toimivuutta alueiden tasapaino ja kestävä kehitys huomioon ottaen. Liikenneviraston tehtävistä säädetään yleisesti laissa Lii-

kennevirastosta (862/2009). Muita keskeisiä viraston tehtäviä sääteleviä lakeja ovat maantielaki (503/2005), ratalaki (110/2007), rautatielaki (304/2011), alusliikennepalvelulaki (623/2005) ja joukkoliikennelaki (869/2009).

Liikennevirasto perustettiin liikennehallinnon virastouudistuksessa 1.1.2010, jolloin yhdistettiin väylämuotokohtaisten Ratahallintokeskuksen, Merenkululaitoksen ja Tiehallinnon toimintoja.

Viraston vastuulla on 20 miljardin euron väyläomaisuus eli valtion 78 000 km laajuinen maantieverkko, 6000 km pituinen rataverkko sekä 8300 km rannikkoväyliä ja 8000 km sisävesiväyliä. Virasto vastaa väylien turvallisesta päivittäisestä käytettävyydestä muun muassa kunnossapidon sekä liikenteen ohjauksen ja tiedotuksen keinoin. Liikennevirasto tekee laajaa yhteistyötä alueiden käytön suunnittelussa sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisessa.

Liikennevirasto vastaa valtakunnallisten rata- ja vesiväylähankkeiden suunnittelusta ja toteuttamisesta sekä isojen tiehankkeiden rakennuttamisesta. Muilta osin tienpitoa hoitaa Liikenneviraston ohjauksessa yhdeksän elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (ELY-keskukset).

Liikennevirasto vastaa joukkoliikenteen valtakunnallisesta kehittämisestä, ohjaa kehittämis-toimia, päättää valtion talousarviossa osoitetun määrärahan kiintiöimisestä toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille sekä myöntää joukkoliikenteen valtionavustuksia.

Liikenneviraston liikennekeskukset hoitavat meri- ja tieliikenteen operatiivista liikenteenhallintaa sekä valvovat ja koordinoivat rautatieliikenteen ohjausta. Lisäksi ne ylläpitävät tilannekuvaa, huolehtivat liikenteen hallinnan operatiivisesta viranomaisyhteistyöstä sekä liikenteenohjaukseen liittyvistä valmius-, varautumis- ja riskienhallinta-asioista ja erityistilanteiden hoitamisesta.

Liikenneinfrastruktuurin palveluina virasto vastaa talvimerenkulusta, merikartoituksesta sekä alusliikennepalvelusta (Vessel Traffic Service, VTS), alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmästä (GOFREP) ja turvallisuusradiotoiminnasta. Rautatieliikenteessä Liikennevirasto vastaa rataverkon käytöstä mukaan lukien kapasiteetin hallinta sekä rautatieliikenteenohjauksesta siten, että operatiivinen ohjaustyö ostetaan palveluntuottajalta viraston vastatessa liikenteen hallinnan tietojärjestelmistä ja -tietopalveluista, ohjausjärjestelmistä sekä ohjeistuksesta ja tiloista. Liikennevirasto huolehtii tieliikenteen informaatiopalveluista sekä liikenteenohjauspalveluista tietojärjestelmien sekä häiriötiedottamisesta.

Liikennevirasto kerää omaa toimintaansa varten väylistä, olosuhteista ja liikenteestä tietoja (staattinen ja dynaaminen), joita se käyttää väyläomaisuuden hallintaan ja väylänpidon ohjelmointiin liittyvässä suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä liikenteen ohjauksessa.

#### *Kyberturvallisuus liikenteenohjauksessa*

Liikenneviraston liikenteenohjausjärjestelmät ovat osa EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivissä (EU 2016/1148) tarkoitettuja yhteiskunnan kriittisten toimintojen ylläpitämiseksi korkean käytettävyyden järjestelmiä. Osalla näistä järjestelmistä on myös rajapinta muiden viranomaisien tai toisen valtion liikenteenohjausjärjestelmiin.

## *Kansainvälinen ja EU-yhteistyö*

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyen Liikennevirasto osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön eri järjestöissä tavoitteena vaikuttaminen kansainvälisiin säädöksiin ja tiedonvaihtoon sekä kokemusten jakaminen. Merkittäviä järjestöjä ovat European Rail Infrastructure Management (EIM), Conference of European Directors of Roads (CEDR), International Maritime Organization (IMO) sekä International Hydrographic Organisation (IHO).

## *Määräykset*

Liikennevirasto antaa määräyksiä tienvarsimainonnasta, johtojen ja kaapelien sijoittamisesta tiealueelle sekä vesiliikennemerkeistä, valo-opasteista ja yleisten vesikulkuväylien merkitsemisestä.

## *Rahoitus*

Liikenneviraston käytössä olevat määrärahat (toimintamenot ja väylänpito) vuonna 2017 ovat 1 997 miljoonaa euroa, josta 1 946 miljoonaa euroa tuli valtion budjetista.

Vuonna 2016 Liikenneviraston määrärahojen käyttö oli 2,3 miljardia euroa. Toimintamenojen osuus oli 84,6 miljoonaa euroa (bruttomenot). Vaikka Liikennevirasto on nettobudjetoitu virasto, niin tulojen osuus on vähäistä. Vuonna 2016 kertyi toimintamenoihin liittyviä tuloja 1,6 miljoonaa euroa. Budjetin kokonaissumma (toimintamenot ja väylänpito) vuonna 2017 oli 1 997 miljoonaa euroa, josta 1 946 miljoonaa euroa tuli valtion budjetista.

Vuonna 2016 väylänpidon bruttomenot olivat 1,680 miljardia euroa ja nettomenot 1,167 miljardia euroa. Väylänpidon bruttotuloja ovat perusväylänpitoon tuloutettava ratamaksun perusmaksu (40,4 miljoonaa euroa vuonna 2016) ja muut tulot (23,1 miljoonaa euroa). Muita väylänpidon tuloja ovat mm. EU:ta saatavat tulot, kiinteistötulot ja kanavamaksut. Lisäksi Liikennevirasto tuloutti rataverolain mukaisia rataveroja 5,5 miljoonaa euroa ja väylämaksulain mukaisia väylämaksuja 46,3 miljoonaa euroa. Liikenteen kehittämishankkeisiin käytettiin 541,6 miljoonaa euroa.

Liikennevirasto maksoi Länsimetron rakentamisen valtionavustuksia 39 miljoonaa euroa, meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisen avustuksia 89 miljoonaa euroa sekä joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittämisen avustuksia 28 miljoonaa euroa. Liikenneviraston tasearvo oli 20 miljardia euroa. Taseesta merkittävän osan muodosta väyläomaisuus, joka oli 19,8 miljardia euroa.

## **Liikenteen turvallisuusvirasto**

### *Tehtävät ja toimiala*

Liikenteen turvallisuusvirasto on liikennealan sääntely- ja valvontatehtäviä hoitava viranomaisen. Liikenteen turvallisuusvirasto muodostettiin vuoden 2010 alussa yhdistämällä Ajoneuvohallintokeskus, Ilmailuhallinto, Rautatievirasto ja Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminto. Viraston tehtävistä säädetään Liikenteen turvallisuusvirastosta annetussa laissa (863/2009). Muita keskeisiä viraston toimintaa sääteleviä lakeja ovat laki liikenteen palveluista (320/2017), ajoneuvolaki (1090), laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003), ajokorttilaki (386/2011), ajoneuvoverolaki (1281/2003), ilmailulaki (864/2014), rautatielaki (304/2011), merilaki (674/1994), laki alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995), laki laivaväen luetteloinnista (1360/2006), merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009), laki laivaväestä ja aluksen

turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) sekä laki alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallista käytöstä (1686/2009).

Liikenteen turvallisuusvirasto kehittää liikennejärjestelmän turvallisuutta, edistää liikenteen ympäristöystävällisyyttä ja vastaa liikennejärjestelmään liittyvistä viranomaispalveluista kaikissa liikennemuodoissa. Liikenteen turvallisuusvirasto mm. antaa lupia, hyväksyntöjä ja toimialaa koskevia oikeussääntöjä sekä osaltaan valvoo liikennejärjestelmää koskevien sääntöjen ja määräysten noudattamista. Liikenteen turvallisuusvirasto tuottaa yhteiskunnallisen päätöksenteon tueksi tietoa, tutkimuksia ja vaikutusarvioita. Vuoden 2017 alusta viraston toimivaltaan on kuulunut valtionavustusten myöntäminen tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen.

Virastossa toimii päätöksenteoltaan itsenäinen liikenteen harjoittajista ja rataverkon haltijoista riippumaton rautatiealan sääntelyelin, joka seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä.

#### *Kansainvälinen ja EU-yhteistyö*

Liikenteen turvallisuusvirasto toimii Suomen edustajana EU:ssa ja kansainvälisissä järjestöissä oman toimialansa osalta. Merkittäviä kansainvälisiä järjestöjä ovat Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO (International Maritime Organization), Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO (International Civil Aviation Organization) sekä YK:n alainen Euroopan talouskomissio (UNECE). Keskeiset eurooppalaiset yhteistyökumppanit ovat Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA (European Aviation Safety Agency), Euroopan Meriturvallisuusvirasto EMSA (European Maritime Safety Agency), Euroopan rautatievirasto ERA (European Union Agency for Railways) sekä Euroopan lennonvarmistusjärjestö Eurocontrol. Näissä eurooppalaisissa virastoissa ja organisaatioissa osallistutaan mm. yhteisösääntelyn valmisteluun.

#### *Määräykset*

Liikenteen turvallisuusviraston määräyskokoelmassa on lähes 200 toimialaansa koskevaa teknisluonteista viranomaismääräystä. Ilmailussa määräyksiä on tällä hetkellä voimassa 100, merenkulussa 44, raideliikenteessä 33 ja tieliikenteessä 12. Ilmailumääräyksiä on annettu lentopaikkojen rakentamisesta ja ylläpidosta, lennonvarmistuksesta, ilma-alusten lentokelpoisuuksista, lentotoiminnasta, lupakirjoista, koulutustoiminnasta ja siviili-ilmailun turvaamisesta sekä onnettomuus- ja vaaratilanneraportoinnista. Merenkulun määräykset koskevat liikennealueita, aluksenmittausta ja katsastusta, alusten rakennetta ja varustusta, aluksen käyttöä, turvatoimia, vaarallisten aineiden kuljetuksia, esteettömyyttä, ympäristönsuojelua, pätevyyskysymyksiä, luotsausta ja veneiden turvallisuutta. Rautatiemääräyksiä on annettu infrastruktuurista, kelpoisuuksista, kalustosta, rekistereistä, turvallisuudesta, yhteentoimivuudesta, vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja kaupunkiraideliikenteestä. Tieliikenteen määräykset koskevat ammattipätevyyskysymyksiä, ajoneuvojen katsastusta, ajoneuvojen rakennetta, erikoiskuljetuksia ja vaarallisten aineiden kuljetuksia.

#### *Rahoitus*

Liikenteen turvallisuusvirasto on nettobudjetoitu virasto ja rahoitus koostuu valtaosin maksullisen toiminnan tuotoista. Viraston käytössä oleva nettomääräraha vuonna 2017 on 49 miljoonaa euroa. Lisäksi virasto saa tuloina noin 91 miljoonaa euroa.

Liikenteen turvallisuusviraston määrärahojen käyttö oli 130,2 milj. euroa vuonna 2016 (bruttomenot). Vuonna 2016 maksullisen toiminnan tuotot olivat yhteensä 95,6 miljoonaa euroa.

Liikenteen turvallisuusviraston tasearvo oli 20,5 miljoonaa euroa.

## **Viestintävirasto**

### *Tehtävät ja toimiala*

Viestintävirasto on viestintäalan sääntely- ja valvontatehtäviä hoitava viranomainen. Viestintävirasto on perustettu vuonna 2001 ja sen edeltäjä oli vuonna 1988 perustettu Telehallintokeskus. Viestintäviraston tehtävistä säädetään viestintähallinnosta annetusta laissa (625/2001) sekä valtioneuvoston asetuksessa viestintähallinnosta (60/2004). Viestintäviraston tehtävistä säädetään myös muussa viestintälainsäädännössä kuten sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014).

Viestintävirasto valvoo ja edistää viestintämarkkinoita ja -palveluja. Virasto huolehtii markkinoiden läpinäkyvyydestä ja siitä, että Suomessa on monipuoliset, toimivat ja turvalliset viestintäyhteydet. Virasto varmistaa, että uusilla palveluntarjoajilla on mahdollisuus päästä markkinoille.

Yleisen markkinaseurannan ja toimintaympäristöseurannan lisäksi virasto analysoi viestinnän tukku- ja vähittäismarkkinoita kilpailutilanteen selvittämiseksi ja asettaa tarvittaessa velvollisuuksia huomattavan markkinavoiman yrityksille. Virasto myös valvoo, että kuluttajien oikeuksia suojataan telemarkkinoilla. Virasto hoitaa laajakaistarakentamisen tuesta haja-asutusalueilla annettuun lakiin (1186/2009) sekä verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annettuun lakiin (276/2016) liittyviä hallintotehtäviä.

Viestintäviraston keskeinen tehtävä on radiotaajuuksien keskitetty hallinnointi. Viestintävirasto tukee tuotekehitystä, tutkimusta ja kokeiluja myöntämällä radiolupia radiotekniikoiden ja -järjestelmien testaukseen.

Muita Viestintäviraston taajuushallinnollisia tehtäviä ovat radiotaajuuksien käyttöä koskeva taajuussuunnittelu sekä radiolupien myöntäminen ja verkkotoimilupien myöntäminen lyhytaikaiseen televisiotoimintaan. Virasto myöntää myös meri- ja radioamatööriviestinnässä tarvittavat pätevyystodistukset.

Viestintävirasto selvittää radioviestinnän häiriöitä. Sen tehtäviin kuuluvat myös radiolaitteiden markkinavalvonta, radiolähettimien käytön valvonta sekä matkaviestin- ja joukkoviestintäverkkojen verkkotoimilupaehtojen valvonta. Virasto järjestää radiotaajuushuutokaupat.

Viestintävirasto edistää monipuolisten sähköisten mediapalvelujen tarjontaa ja valvoo televisio- ja radiotoimintaa. Virasto myöntää pääsääntöisesti televisio- ja radiotoimintaan tarvittavat ohjelmistotoimiluvat.

Viestintävirasto huolehtii, että lainsäädännön edellyttämät viestinnän ja postin peruspalvelut ovat saatavilla. Viestintävirasto varmistaa, että viestintäverkkoja kehitetään myös syrjäseuduilla sekä valvoo laajakaistan ja puhelimen yleispalvelun toimivuutta. Virasto valvoo myös postin yleispalvelun toimivuutta ja käsittelee perille saapumattomia postilähetyksiä.

### *Kyberturvallisuus*

Viestintävirasto on kansallinen tietoturvaviranomainen. Virasto tuottaa kansallisiin ja kansainvälisiin tietoturvavelvoitteisiin liittyen turvallisuuspalvelua elinkeinoelämälle ja valtionhallinnolle mukaan lukien CERT-toiminto ja NCSA-toiminto ja GOVCERT-toiminto. CERT



Computer Emergency Response Team, NCSA National Communications Security Authority ja GOVCERT Government Computer Emergency Response Team.).

Viestintävirasto ylläpitää sähköisten viestintäverkkojen toimivuuden ja tietoturvan tilannekuvaa ja tiedottaa mahdollisista tietoturvauhista. Tarkoitus on, että käyttäjillä on saatavilla ajantasaista tietoa tietoliikenneyhteyksien häiriö- ja vikatilanteista. Tavoitteena on myös lisätä kansalaisten ja yritysten tietoturvaosaamista muun muassa ohjeistuksen avulla.

Viestintävirasto varmistaa viestintäverkkojen ja -palveluiden yhteentoimivuutta. Virasto käsittelee myös asioita, jotka liittyvät viranomaisvaatimukseen hätäliikenteessä, telekuuntelussa ja -valvonnassa sekä viestintäverkkojen ja -palveluiden toimivuuteen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Virasto hoitaa sähköiseen tunnistamiseen ja allekirjoitukseen sekä yksityisyyden suojaan sähköisessä viestinnässä liittyviä hallintotehtäviä. Virasto osallistuu telestandardointiin.

#### *Kansainvälinen ja EU- yhteistyö*

Viestintävirasto osallistuu viestintäalan eurooppalaiseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Virasto osallistuu myös eurooppalaisessa yhteistyössä muun muassa Euroopan sähköisen viestinnän sääntelyviranomaisten yhteistyöelimen (BEREC) ja Euroopan verkko- ja tietoturvaviraston (ENISA) toimintaan. Euroopan posti- ja telehallintojen konferenssissa (CEPT) harmonisoidaan taajuuksien ja numeroiden käyttöä ja Eurooppalaisessa telealan standardisointijärjestössä (ETSI) laaditaan eurooppalaisia standardeja. Viestintävirasto osallistuu myös Euroopan postipalvelujen sääntelyviranomaisten yhteistyöelimen (ERGP) toimintaan.

Kansainvälisessä televiestintäliitossa (ITU) Viestintävirasto osallistuu muun muassa radiotaajuuksia (ITU-R) sekä standardointia ja numerointia (ITU-T) koskevaan työhön. Samoin virasto osallistuu Maailman postiliiton (UPU) toimintaan. Viestintävirasto tekee kansainvälistä yhteistyötä myös liittyen CERT-FI:n toimintaan ja NSCA-FI:n toimintaan. Kansainvälistä yhteistoimintaa liittyy myös fi-verkkotunnusten ja Suomen maatunnuksen hallinnointiin, mediavalvontaan ja laatuvarmentajien valvontaan.

#### *Määräykset*

Virastolla on sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin ja muihin sen tehtäviin liittyviin lakeihin perustuvaa määräyksenantovaltaa. Virasto myös selvittää hallinnonalan toimijoiden yhteis- ja itsesääntelyn mahdollisuuksia.

Määräyksiä on annettu radiotaajuuksien käytöstä, radiolähettimien luvasta vapauttamisesta sekä meri- ja radioamatööriviestinnän tutkintovaatimuksista. Myös viestintäverkkojen ja -palveluiden laadusta, tietoturvasuudesta, yhteensopivuudesta sekä hätäliikenteestä ja kiinteistön sisäverkoista ja teleurakoinnista on voimassa olevia määräyksiä. Lisäksi virasto on antanut postitoimintaa ja fi-verkkotunnuksia koskevia määräyksiä, sähköisistä tunnistus- ja luottamuspalveluja koskevia määräyksiä sekä määräyksiä teletoiminnan häiriötilanteista ja tietoturvasta.

#### *Rahoitus*

Viestintävirasto on valtion talousarviossa nettobudjetoitu virasto. Viraston käytössä oleva nettomääräraha vuonna 2017 on 11 miljoonaa euroa. Lisäksi viraston saa tuloina noin 20 miljoonaa euroa.

Viestintävirasto kattaa pääosan toimintansa kustannuksista keräämillään maksuilla. Suurimmat maksullisen toiminnan tulot ovat radiolähettimien taajuusmaksut, viestintäverkon numeerointimaksut ja verkkotunnusmaksut. Viraston talousarvio on noin 33 miljoonaa euroa vuodessa.

Viestintäviraston määrärahojen käyttö vuonna 2016 oli 31,6 miljoonaa euroa (bruttomenot). Virasto on nettobudjetoitu virasto, jossa tulo-rahoitus muodostaa merkittävän osuuden toiminnan rahoituksesta. Vuonna 2016 toiminnan tuotot olivat yhteensä 28,4 miljoonaa euroa. Viestintäviraston tasearvo oli 9 miljoonaa euroa.

### 2.1.3. Henkilöstön tunnusluvut

#### *Liikenteen turvallisuusvirasto*

Liikenteen turvallisuusviraston henkilötyövuosien määrä vuonna 2016 oli 519. Henkilöitä oli kaikkiaan 545, joista vakinaisia oli 510 ja määräaikaista 35. Henkilöstön keski-ikä oli 45,2 vuotta, henkilöstöstä 47,2 % oli naisia ja 52,8 % miehiä. Ylempi korkeakoulututkinto oli 42 %:lla henkilöstöstä.

Liikenteen turvallisuusvirastossa oli vuonna 2016 toimintaa Helsingin lisäksi Rovaniemellä, Lappeenrannassa, Maarianhaminassa, Kotkassa, Oulussa, Savonlinnassa, Turussa ja Vaasassa.

#### *Liikennevirasto*

Liikenneviraston henkilötyövuosien määrä vuonna 2016 oli 647. Vuoden 2016 lopussa viraston palveluksessa oli 603 vakinaista ja 65 määräaikaista henkilöä. Henkilöstön keski-ikä oli 48,1 vuotta, henkilöstöstä 40 prosenttia oli naisia ja 60 prosenttia miehiä. Ylempi korkeakoulututkinto oli 40 prosentilla henkilöstöstä.

Viraston toimipisteitä on Helsingin lisäksi Lappeenrannassa, Tampereella, Turussa, Vaasassa ja Oulussa sekä lisäksi yksittäisiä henkilöitä joillakin muilla paikkakunnilla.

#### *Viestintävirasto*

Viestintäviraston henkilöstön määrä on 227 henkilöä. Vuonna 2016 naisia oli 47,1 % ja miehiä 52,9 %. Henkilöstön keski-ikä oli 46 vuotta. Ylempi korkeakoulututkinto oli 68,7 %:lla henkilöstöstä. Vakinaisia henkilöitä oli 209 (92,1 %) ja määräaikaista 18 (7,9 %). Viestintäviraston toimipaikka on Helsingissä.

#### *Virka- ja työsopimussuhteiset (2016)*

	Virkasuhteinen	Työsopimussuhteinen	Yhteensä
Liikennevirasto	555,6	92,1	<b>647,7</b>
Liikenteen turvallisuusvirasto	542,1	0,0	<b>542,1</b>
Viestintävirasto	226,6	0,0	<b>226,6</b>
Yhteensä	<b>1 324,3</b>	<b>92,1</b>	<b>1 416,4</b>

*Miehet ja naiset (2016)*

	Mies	Nainen	Yhteensä
Liikennevirasto	392,7	255,0	<b>647,7</b>
Liikenteen turvallisuusvirasto	283,3	258,9	<b>542,1</b>
Viestintävirasto	117,0	109,5	<b>226,6</b>
Yhteensä	<b>793,0</b>	<b>623,4</b>	<b>1 416,4</b>

*Ikäjakauma (2016)*

Ikäluokka	Liikennevirasto	Liikenteen turvallisuusvirasto	Viestintävirasto	Yhteensä
-24	3,9	6,9	0,1	<b>11,2</b>
25-34	75,2	89,3	35,2	<b>199,7</b>
35-44	161,2	181,0	67,8	<b>410,0</b>
45-54	189,6	151,5	81,0	<b>422,1</b>
55-64	198,4	104,6	39,8	<b>342,8</b>
65-	19,4	8,9	2,4	<b>30,1</b>
Yhteensä	<b>647,7</b>	<b>542,1</b>	<b>226,6</b>	<b>1 416,4</b>

*Jakautuminen alueittain (2016)*

	Liikennevirasto	Liikenteen turvallisuusvirasto	Viestintävirasto	Yhteensä
Helsinki	417,2	407,1	221,4	<b>1 045,8</b>
Turku	63,3	6,5	0,0	<b>69,8</b>
Kotka	0,0	2,4	0,0	<b>2,4</b>
Kouvola	9,0	0,0	0,0	<b>9,0</b>
Lappeenranta	83,6	16,9	0,0	<b>100,5</b>
Tampere	40,8	0,0	0,0	<b>40,8</b>
Jyväskylä	3,0	0,0	5,2	<b>8,2</b>
Vaasa	11,7	5,7	0,0	<b>17,5</b>
Pieksämäki	1,2	0,0	0,0	<b>1,2</b>
Savonlinna	0,0	2,6	0,0	<b>2,6</b>
Kuopio	1,0	0,0	0,0	<b>1,0</b>
Oulu	13,9	3,0	0,0	<b>16,9</b>
Ylivieska	1,0	0,0	0,0	<b>1,0</b>
Inari	1,0	0,0	0,0	<b>1,0</b>
Rovaniemi	1,0	95,8	0,0	<b>96,8</b>
Maarianhamina	0,0	2,0	0,0	<b>2,0</b>
Yhteensä	<b>647,7</b>	<b>542,1</b>	<b>226,6</b>	<b>1 416,4</b>

#### 2.1.4. Tietovarannot

##### **Liikenteen turvallisuusviraston tietovarannot ja tuleva liikenneasioiden rekisteri**

Liikenteen turvallisuusvirasto kerää, ylläpitää ja tuottaa tietoa tieliikenteen, ilmailun, merenkulun ja raideliikenteen liikennevälineistä, kuljettajista, muista henkilöluopien haltijoista, yrityksistä ja koulutuksista. Tiedot palvelevat ensisijaisesti viraston viranomaistehtäviä. Liikennemuodoista määrällisesti eniten rekisteritietoa on tieliikenteestä.

Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä luovutetaan tietoja viranomaisille ja lakisääteistä tehtävää suorittaville organisaatioille. Tietoja luovutetaan myös yrityksille liiketoimintaan sekä yksittäisille kansalaisille. Viranomaisena Liikenteen turvallisuusviraston tietoja hyödyntävät muun muassa kunnat, poliisi, Puolustusvoimat ja Tulli. Kaupallisista toimijoista keskeisimmät ovat lähinnä erilaisia tieto- ja markkinointipalveluja tarjoavat yksityiset organisaatiot. Mukana on yrityksiä, joiden toiminta itsessään liittyy liikenteen alaan eri tavoin. Tietoja luovutetaan myös muun muassa erilaisiin analysointitarkoituksiin, kuten liikenteeseen liittyvien markkinoiden kuvaamiseen sekä liikenteen tilan tutkimiseen.

Liikenteen turvallisuusviraston tiedonluovutus on käytännössä keskittynyt ajoneuvoliikenne-rekisterin tietojen luovuttamiseen osaksi ajoneuvoihin ja ajoneuvoliikenteeseen liittyvien palvelujen liiketoimintapotentiaalin vuoksi, mutta osaksi myös sen johdosta, että liikennemuoto-kohtaisen lainsäädäntö rajoittaa nykytilassa eri liikennemuotojen tietojen luovuttamista.

Liikenteen turvallisuusvirasto on toteuttanut tietojen hyödyntämisen mahdollistavat tekniset ratkaisut. Teknisinä tiedonluovutusmenetelminä on ollut viraston tietojärjestelmien suorakäyttö sekä erilaiset sovellus-sovellus-rajapintatoteutukset. Lisäksi virasto tuottaa erilaisia räätälöityjä tietopalveluja, kuten erillispoimintoja.

Vuonna 2016 Liikenteen turvallisuusviraston rekistereistä luovutettiin noin 750 miljoonaa tietoyksikköä. Luovutusten määrä on ollut selvässä kasvussa, sillä vuonna 2015 luovutettiin noin 500 miljoonaa tietoyksikköä. Viraston tiedoista liiketoimintaa tuottaa noin 70 sopimuskumppania, joiden Liikenteen turvallisuusviraston tietoon perustuvassa ydinliiketoiminnassa syntynyt laskennallinen liikevaihto on noin 70–100 miljoonaa euroa. Saaduilla tuotoilla Liikenteen turvallisuusvirasto kattaa tietopalvelujen toiminnasta syntyvät kulut.

##### *Tieliikenteen rekisterit*

Liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheessa säädetty V osa sisältää säännökset liikenneluparekisteristä. Kyse on henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvista, ja liikenneluparekisterissä on kyse näihin tietoihin liittyvästä rekisterinpidosta. Sen ylläpito siirretään lailla liikenteen palveluista Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta Liikenteen turvallisuusvirastolle samalla, kun virastolle siirretään myös kyseisiin lupiin liittyvä toimivalta.

Laki ajoneuvoliikennerekisteristä (541/2003) velvoittaa Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään rekisteriä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, tieliikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi sekä tieliikenteen verotustehtävien ja autokiinnityksen hoitamiseksi (ajoneuvoliikennerekisteri). Ajoneuvoliikennerekisteri sisältää tietoa ajoneuvoista, niiden verotuksesta ja kiinnityksestä, ajoneuvoa kuljettavista, maakuljetusten turvallisuusneuvonantajista ja tieliikenteen valvontalaitteissa käytettävistä korteista. Rekisteriin tallennetaan ajoneuvojen tekniset tiedot, yksilöintitiedot, katsastus- ja hyväksyntätiedot, käyttötarkoitukset, kiinnitys- ja verotus- sekä ulosottotiedot. Ajoneuvoliikennerekisterissä on myös tietoja henkilön ajokortista, ajo-oikeudesta, kuljettajatutkinnoista sekä kuljettajan ammattipätevyyteen liittyviä tietoja ja eri-

koiskuljetusten liikenteenohjaajia koskevia tietoja. Ajoneuvoliikennerekisterin tietojen julkisuudesta ja niiden luovuttamisesta säädetään ajoneuvoliikennerekisterilain 4 luvussa.

#### *Rautatieliikenteen rekisterit*

Suomalaisen rautatiejärjestelmän tietoja hallitaan tällä hetkellä useissa eri rekistereissä, joita Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää. Kelpoisuuslaissa säädetään kelpoisuusrekisteristä ja lisätodistusrekisteristä (RAHEKE). Kelpoisuusrekisteriä pidetään rautatieliikenteen valvomiseksi, lupa- ja kelpoisuuskirjatietojen hallinnoimiseksi, lupaa koskevan päätöksen tekemiseksi ja sen valvontaa varten, rautatieliikenteen turvaamiseksi, Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja muiden Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi. Laintasoista sääntelyä on tarkennettu Valtioneuvoston asetuksella rautatiejärjestelmän kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin tallennettavista tiedoista (11/2013). Kelpoisuusrekisteriin ja lisätodistusrekisteriin talletettuja tietoja saa lain rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä 44 §:n mukaan luovuttaa viranomaisille ja kelpoisuusrekisterin osalta myös toiminnanharjoittajalle. Muilta osin tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää kalustorekisteriä (RAHKAT) rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja kalustoyksikköjen yksilöimiseksi. Kalustorekisterin ylläpidosta säädetään rautatielaissa (304/2011). Rautatieliikenteen alalla on olemassa myös kansainvälisiä rekistereitä, muun muassa eurooppalainen virtuaalinen kalustorekisteri ECVVR. ECVVR ei ole suoranainen rekisteri vaan hakukone, johon on ollut tarkoitus yhdistää vuoden 2011 loppuun mennessä EU:n jäsenvaltioiden kansalliset kalustorekisterit. Nykyisessä kaupunkiraideliikennelaissa (1412/2015) säädetään kaupunkiraideliikennerekisteristä. Rekisteriin talletettujen tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

Tietojen luovuttaminen rautatieliikenteen rekistereistä muuhun kuin viranomaistoimintaan on yleisesti vähäistä. Rautatieliikenteen asteittainen vapautuminen kilpailulle sekä kaupunkiraideliikenteen laajeneminen voi tulevaisuudessa lisätä kiinnostusta myös raideliikennettä koskevien tietojen laajempaan hyödyntämiseen.

#### *Lentoliikenteen rekisterit*

Liikenteen turvallisuusvirasto on Suomen ilmailuviranomainen, joka huolehtii ilmailun yleisestä turvallisuudesta, edistää ilmailun ympäristöystävällisyyttä ja hoitaa sekä lentoliikenteeseen että sen sujuvuuteen liittyviä asioita. Viranomaistehtäviensä hoitamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää ilma-alus- ja lupakirjarekistereitä, joihin talletetaan tarvittavat tiedot lupien myöntämistä ja niiden valvontaa sekä ilma-alusten rekisteröintiä varten.

Ilma-alusrekisteristä luovutetaan tietoja viranomaisille ja lakisääteistä tehtävää tekeville organisaatioille Suomessa ja ulkomailla, sekä yksittäisille kansalaisille. Tietoja luovutetaan lakisääteistä tehtävää hoitaville yrityksille, kuten Finavia Oyj:lle. Lisäksi tietoja luovutetaan mm. lentoliikennemaksujen määräämiseen sekä kotimaisille että ulkomaisille lentoasemille, ja ilma-alusten myyntitoimintaan omistajan ja ilma-aluksen tietojen oikeellisuuden tarkastamista varten. Tietojen luovuttaminen ilma-alusrekisteristä ja lupakirjarekisteristä on verrattain vähäistä. Lähtökohtaisesti ilmailulain säädökset on kirjoitettu siten, että tietojen luovuttaminen tapahtuu sähköisesti.

### *Meriliikenteen rekisterit*

Merenkulun alusten rekisteritiedoista säädetään alusrekisterilaissa (512/1993). Lisäksi alusten rekisteröinnistä säännellään alusrekisteriasetuksessa (874/1993). Lain tarkoitus on nimenomaisesti alusrekisterin pito. Suomalaisista kauppamerenkulkuun käytettävistä aluksista, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on nykyisen lain 1 §:n mukaan pidettävä alusrekisteriä. Alusrekisteriä pitävät Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää alusrekisteriä Manner-Suomen osalta, ja Ahvenanmaan valtionvirasto vastaa niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. Alusrekisteriin merkitään aluksen yksilöintiä ja omistajaa koskevat tiedot. Alusrekisteriin merkitään myös alukseen vahvistetut kiinnitykset sekä alukseen kohdistuvat muut rasitteet. Alusrekisterin yhteydessä pidetään alusrakennusrekisteriä sekä alusrekisterilain 2 a luvussa tarkoitettua historiarekisteriä. Alusrekisterilakiin ei sisälly tietojenluovuttamista koskevia säännöksiä ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää lisäksi merimiesrekisteriä täyttääkseen rekisterinpitäjän lakisääteiset velvollisuudet koskien aluksen miehitystä, laivaväen pätevyyttä ja luettelointia, terveydentilaa sekä Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja muiden Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi. Merimiesrekisteri sisältää merimiesten meripalvelu-, koulutus- ja pätevyystietoja. Merimiesrekisterin ylläpidosta säädetään laissa laivaväen luetteloinnista (1360/2006). Liikenteen turvallisuusvirasto luovuttaa merenkulun rekisteritietoja pääasiassa viranomaistoimintaan. Muutoin tietojen luovuttaminen on ollut vähäistä. Tietoja on luovutettu muun muassa tutkimustarkoituksiin ja yritystason alusrekisteritietoja markkinointitarkoituksiin.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää myös vesikulkuneuvorekisteriä, jota koskee laki vesikulkuneuvorekisteristä (424/2014). Rekisteriin tallennetaan tiedot runkopituudeltaan vähintään 5,5 metriä pitkistä purje- tai moottoriveneistä. Vesikulkuneuvot tulee merkitä rekisteriin myös silloin, kun valmistajan ilmoittama moottoriteho on vähintään 15 kilowattia eli yli 20 hevosvoimaa. Rekisteröintivelvollisuus koskee myös muita koneellisia vesikulkuneuvoja, kuten vesiskoottereita, sekä valtion ja kuntien omistamia vesikulkuneuvoja. Rekisteritiedot on avattu laajasti yleiseen käyttöön siten, että vesikulkuneuvojen rekisterissä olevat tiedot ovat omistajan ja haltijan henkilötietoja lukuun ottamatta avoimesti saatavilla. Rekisteritietojen avoin data on julkaistu Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilla sähköisesti.

### *Liikenneasioiden rekisteri*

Ehdotus Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä sisältyy hallituksen esitykseen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 145/2017 vp), joka annettiin eduskunnalle lokakuussa 2017.

Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskeva hallituksen esitys on annettu eduskunnalle lokakuussa 2017 (HE 415/2017 vp). Liikenteen turvallisuusviraston rekisterin ylläpitoa koskeva sääntely ehdotetaan siirrettäväksi kokonaisuudessaan lakiin liikenteen palveluista. Samalla nykyinen erimitallinen, monimutkainen ja osittain vanhentunut rekisterisääntely on tarkoitus uudistaa kokonaisuudessaan. Liikenteen rekistereiden kokonaisuudistus merkitsee siis samalla merkittävää norminperkuuta. Ehdotettavan uuden V osan sääntelyn tullessa voimaan kumoutuvat kokonaan laki ajoneuvoliikennerekisteristä ja sen nojalla annettu samanniminen asetus (1116/2013) sekä laki ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta (175/2015). Liikenteen palveluista annetun lain II osan johdosta kumoutuu kokonaan myös laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä, jonka 9 luku koskee kelpoisuusrekisteriä. Lisäksi kumoutuu pykäliä ajoneuvolaista (1090/2002), rautatielaista, laista kuorma- ja linja-autonkuljettajien

ammattipätevyydestä, laista vesikulkuneuvorekisteristä, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista, ilmailulaista ja alusrekisterislaista. Myös liikenteen palveluista annetun lain 1. vaiheeseen sisältynyt V osan sääntely, joka koski liikenneluparekisteriä, tulisi sulautetuksi osaksi uutta V osaa.

Ehdotusta valmisteltaessa on otettu erityisen tarkasti huomioon EU:n yleinen tietosuojasetus, joka tulee voimaan 25.5.2018, ja on siten ehdotuksen voimaan tullessa henkilötietojen käsittelyä koskeva yleissäädos. Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta, mutta siinä on tavanomaista enemmän kansallista, direktiivinomaista liikkumavaraa. Asetuksen johdanto-osassa viitataan siihen, että asetuksen soveltamisessa voidaan ottaa huomioon jäsenvaltioiden perustuslakien vaatimukset. Suomessa erityisesti perustuslain 10 §:ään perustuva perustuslainen traditio on edellyttänyt, että ainakin rekisteriin merkittävistä tiedoista, säilytysajoista ja tietojen luovuttamisesta on pitänyt säätää lailla. Lisäksi on syytä huomioida perustuslain 2 §:n 3 momentin edellytys siitä, että julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja että kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia.

Ehdotuksen mukaan rekisterisääntelyssä siirryttäisiin erillisistä rekistereistä ja rekisterikohtaisesta sääntelystä yhteen liikenneasioiden rekisteriin ja sitä koskevaan sääntelyyn. Rekisterissä olisi toiminnanharjoittajia, liikennevälineitä ja henkilökohtaisia edellytyksiä koskevia tietoja. Toiminnanharjoittajia koskevat luvat ovat tyypillisesti toimilupia tai vastaavia rekisteröintivelvollisuuksia, jotka ovat edellytyksenä palveluiden lainmukaiselle tarjoamiselle. Suurin osa kyseisistä luvista myönnetään yrityksille tai yhteisöille, mutta luvanhaltijana voi olla joissakin tapauksissa myös luonnollinen henkilö. Silloin, kun kyse on yritykselle tai yhteisölle myönnetystä luvasta, ei suuri osa tiedoista ole henkilötietoja, poikkeuksena luonnollisesti muun muassa yrityksen tai yhteisön vastuuhenkilöitä koskevat tiedot. Liikennevälineitä koskevat tiedot voivat sisältää tietoja muun muassa omistajista tai haltijoista, mutta suuri osa tiedoista on luonteeltaan varsin teknisiä, eikä niiden käsittelyssä ole kyse henkilötiedosta. Henkilölupiin liittyvät tiedot ovat puolestaan lähes poikkeuksetta henkilötietoja.

Ehdotuksen perusteella sirpaleisista yksittäisistä rekistereistä siirrytään tietovarantoajatteluun. Perustietovarantojen viitearkkitehtuurin määritelmän mukaan tietovaranto on toiminnan tarpeista johdettu ja hallinnollisista syistä määritelty tietojen kokonaisuus, jotta tiedot ovat paremmin hallittavissa. Tietovaranto kattaa yhteisesti hallinnoidun joukon tietoja, joista muodostuu looginen kokonaisuus. Tietovarannon tietojen hallinta on organisoitu ja vastuutettu yhdelle toimijalle. Tietovarannon tietovastuullinen toiminta sekä kehittämis- ja ylläpitovastuut on määritelty ja dokumentoitu.

### **Liikenneviraston tietovarannot**

Liikenneviraston tietovarantojen tietopääoma koostuu väyläomaisuuden, liikenteen ja olosuhteiden sekä väylien kunnossapidon tietovarannoista, joita Liikennevirasto tuottaa, kerää ja käsittelee lainsäädännössä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi. Liikenneviraston omistamat tietoaaineistot ovat lähtökohtaisesti avoimia, ellei niiden avoimuutta rajoita lainsäädäntö, liikesalaisuudet tai varautumisen vaatimukset.

Staatisiin, liikennejärjestelmää ja väyläsuunnittelua sekä kunnossapidon ohjelmointia ja seurantaan tukeviin tietovarantoihin kuuluvat väyläverkon, taitorakenteiden sekä varusteiden ja laitteiden rakenne- ja kuntotiedot sekä kunnossapidon toimenpidetiedot. Dynaamisiin, liikennetilannetta kuvaaviin tietoaaineistoihin kuuluvat tie- ja rataverkon ajantasaiset liikenne- ja häiriötiedot, alusliikenteen sijaintitiedot, reitit, satamakäynnit ja aikataulut, ratatöiden ja junaliikenteen yhteensovittamisen ennakkotiedot sekä tieverkon olosuhteita kuvaavat tiesää- ja keli-tiedot. Meriliikenteen tietovaranto sisältää myös alusrekisteritiedot ja alusten ominaisuustiedot

sekä Suomen vesialueet kattavat merenmittaustiedot. Rautatieliikenteen tietovarantoihin kuuluu lisäksi juna- ja kalustotiedot. Joukkoliikenteen tietovarannot sisältävät pysäkkitiedot sekä reitti- ja aikataulutiedot, joukkoliikenteen kustannus- ja suoritettietoja sekä valtionavustusten sähköiset hakemukset ja päätökset. Kaikkiin edellä kuvattuihin tietovarantoihin kuuluu oleellisena osana myös niiden hallintaan liittyvä asiakirjallinen tieto.

Tällä hetkellä eri kanavien kautta on avattu kaikkiaan noin 150 tietoaaineistoa. Liikenteen reaaliaikatietoihin on kohdistunut vuonna 2016 noin 150 miljoonaa hakua yli 200 000:lta yksittäiseltä käyttäjältä ja väyläverkon staattisiin sekä merikarttatietoihin rajapintojen kautta yli 50 miljoonaa hakua. Paikkatietoaaineistojen latauspalvelusta on ladattu tietoja yli 11 000 kertaa. Matka.fi:n rajapintojen rekisteröityjä käyttäjiä/kehittäjiä on noin 200.

Liikennevirasto on osa Suomen Virallisen Tilaston (SVT) tuottajaverkostoa ja virasto vastaa Ulkomaan meriliikenne-, Kotimaan vesiliikenne-, Saimaan ja muiden sulkukanavien liikenne- sekä Tie- ja Rautatietilastojen tuottamisesta. Joukkoliikenteen suoritteista kerätään runsaasti tunnuslukuja ja ne ovat hyödynnettävissä JulkiJuku-palvelussa.

Liikennevirasto ylläpitää rautatielain (110/2009) mukaisesti tietoa valtion rataverkosta. Tietorekisteri on puolestaan maantieasetuksen (1246/2009) edellyttämä Liikenneviraston ylläpitämä rekisteri maanteistä. Suomen valtiolla on merikartoitusvelvoite (1358/2002, 46/2003), jonka toteuttamisesta vastaa Liikennevirasto (862/2009). Tietojen ylläpidosta ja tietopalveluista on määräyksiä mm. Digiroad-laissa ja asetuksessa (991/2003, 997/2003) sekä INSPIRE- ja RINF-direktiivien toimeenpanoon liittyvässä lainsäädännössä (304/2011, 421/2009).

Tietovarantojen ylläpidosta ei ole olemassa erityissääntelyä. Liikennevirasto noudattaa tietojen käsittelyssä ja suojauksessa kulloinkin voimassa olevaa lainsäädäntöä sekä valtiota koskevia kansallisia ohjeita (esim. VAHTI 2/2010). Tietojen suojauksessa huomioidaan erityisesti se, mitä henkilötietolaissa (523/1999), laissa viranomaisen toiminnan julkisuudesta (621/1999), arkistolaissa (831/1994), valtioneuvoston asetuksessa tietoturvallisuudesta valtioonhallinnossa (681/2010) tai muualla lainsäädännössä, kuten esimerkiksi laissa julkisen hallinnon tietohallinnon ohjauksesta (634/2011), säädetään.

Pääsääntöisesti Liikenneviraston tietovarannot eivät sisällä henkilötietoja, mutta osaan palveluprosesseja liittyy toiminnan tueksi kerättyjä henkilötietoja (esimerkiksi käyttäjähallintaan liittyvät henkilöiden yhteystiedot, asiakaspalautteiden yhteystiedot ja valvontakameroiden kuvamateriaali).

Liikenneviraston omistamat tietoaaineistot ovat lähtökohtaisesti avoimia, ellei niiden avoimuutta rajoita lainsäädäntö, liikesalaisuudet tai varautumisen vaatimukset. Liikennevirasto on avannut merkittävimmät tietoaaineistonsa "Liikenteen ja viestinnän avoin tieto"-raportin tiedokartan mukaisesti (LVM 10/2013). Vielä avaamattomien tietoaaineistojen osalta noudatetaan "Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan datan avaaminen ja hyödyntäminen liiketoiminnassa ja päätöksenteossa (LVM 1/2017)"-selvityksessä esitettyä suunnitelmaa.

Liikenneviraston tietovarantoja, tietojen laatua prosesseineen, tiedon hyödyntämistä sekä tietojärjestelmiä palveluineen kehitetään Digitalisaatiohankkeen, Liikenteen ohjausjärjestelmien uusimisen (LOU-hanke) ja tiedonhallinnan kehittämisen hankkeiden puitteissa. Tietovarantojen tietosisältöjä kehitetään myös perustoiminnan ja laatujohtamisen sisällä päätettyjen kehittämistoimenpiteiden osalta. Tiedon laatuun ja prosessiin liittyvät kehittämistoimenpiteet ovat tietovarantokohtaisia.



Kehittämistä edistetään kokonaisarkkitehtuurin mukaisesti sovittuja kehittämismalleja noudattaen. Virasto hyödyntää toiminnoissaan valtion yhteisiä palveluja sitä mukaan kuin niitä on saatavilla ja niitä kannattaa toiminnoissa ottaa käyttöön. Vuonna 2016 otettiin käyttöön valtion yhteinen palveluäyly Kiekuintegraatiossa ja käyttäjähallintaan liittyvien ulkoisten käyttäjien yritystietojen tarkistaminen patentti- ja rekisterihallitukselta. Julkisenä viranomaisena Liikennevirasto kilpailuttaa eri hankkeissa ja projekteissa tarvittavat kehittämisresurssit palveluihin.

## **Viestintäviraston tietovarannot**

### *Viestintäinfrastruktuuri*

Viestintävirasto ylläpitää viestintäverkkoihin liittyviä tietoaaineistoja. Näitä ovat laajakaistaverkkojen saatavuustiedot, tiedot radioverkoista, julkinen taajuusjakotaulukko ja tiedot TV- ja radioasemista Suomessa.

Laajakaistaverkkojen saatavuutta koskevat tiedot kuvaavat puhelin-, laajakaista-, ja laajakais-televisiopalvelujen (IPTV) saatavuutta eri paikoissa. Aineisto on kerätty kaikilta merkittäviltä televerkko yrityksiltä ja viestintäpalveluntarjoajilta. Tietoaaineistoon sisältyy henkilötietoja ja liikesalaisuuksia, mikä rajoittaa niiden luovutettavuutta. Osaa tietoaaineistosta on mahdollista tarkastella Viestintäviraston MONITORI-palvelun kautta avoimena tietona.

Luvanvaraisia radioverkkoja koskeva tietoaaineisto sisältää tiedot Viestintäviraston myöntämiin radiolupiin sisältyvistä radioverkoista. Tietoaaineistoon sisältyy muun muassa laitteita, tukiasemia ja antennejä koskevia teknisiä tietoja sekä tietoja esimerkiksi luvan saaneista ilma-aluksista ja aluksista. Luvanhaltija voi nähdä omat tietonsa Viestintäviraston sähköisessä radiolupapalvelussa. Aineiston nykyistä laajempi avaaminen on suunnitteilla vuoden 2018 loppuun mennessä.

Julkinen taajuusjakotaulukko sisältää tiedot radiotaajuuksien käytöstä eri radioliikennelajeille. Osa käytöstä perustuu EU:n taajuuspäätöksiin. Taulukko sisältää pääosin teknisiä tietotyyppettä kuten taajuusaluetta, radioliikenteen muotoa, lähettimen tehoa ja kanavavevyyttä koskevia tietoja. Aineisto on vapaasti hyödynnettävissä ja se on julkaistu avoimena tietona.

TV- ja radioasemia koskevat tiedot sisältävät tietoja Suomessa sijaitsevien tv- ja radioasemien sijainnista, teknisistä ominaisuuksista ja luvista. Aineisto on vapaasti hyödynnettävissä ja se on julkaistu avoimena tietona.

### *Henkilöluvut, kelpoisuudet ja henkilöille myönnetyt tunnukset*

Viestintävirasto ylläpitää tietoaaineistoa radiotoimintaan liittyvistä henkilöluvista ja kelpoisuuksista. Näitä ovat yksityishenkilöille myönnetyt radioluvat sekä merenkulun radioviestinnän pätevyystodistukset ja alusten meriradionumerot, radioamatöörien pätevyystodistukset ja kutsumerkit. Lisäksi Viestintävirasto hallinnoi internetin fi-juurta ja ylläpitää fi-päätteisten verkkotunnusten rekisteriä.

Radioluvista säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 6 luvussa ja radiotoimintaa koskevista pätevyyksistä ja kelpoisuuksista lain 31 luvussa. Verkkotunnuksista säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 21 luvussa.

Merenkulun radioviestinnän pätevyystodistuksia koskeva tietoaaineisto sisältää tietoja veneilijöiden ja ammattimerenkulkijöiden radioviestinnän pätevyystodistuksista ja tutkinnoista. Tieto

on kerätty tutkintojen osallistujilta ja vastaanottajilta sekä todistusten hakijoilta. Tietoaineisto sisältää henkilötietoja, mikä rajoittaa sen luovutettavuutta. Aineisto on myös Liikenteen turvallisuusviraston käytössä. Lisäksi Viestintävirasto ylläpitää tietoa alusten meriradionumeroista. Aineisto on vapaasti hyödynnettävissä ja se on julkaistu avoimena tietona.

Radioamatöörien pätevyystodistuksia koskevat tietoaineisto sisältää esimerkiksi radioamatööririnnuksen ja radioluvan tiedot. Tiedon lähteenä ovat Suomen Radioamatööriliitto ja radioluvan ja pätevyystodistuksen hakijat. Tietoaineisto sisältää henkilötietoja, mikä rajoittaa sen luovutettavuutta. Lisäksi Viestintävirasto ylläpitää tietoa radioamatöörien kutsumerkeistä ja niiden voimassaolosta. Aineisto on vapaasti hyödynnettävissä ja se on julkaistu avoimena tietona.

Yksityishenkilöille myönnettyjä radiolupia koskeva tietoaineisto koostuu sekä luvan hakijaa koskevista tiedoista että Viestintäviraston taajuussuunnitteluun liittyvistä tiedoista. Tietoaineistoon sisältyy muun muassa laitteita, tukiasemia ja antennejä koskevia teknisiä tietoja sekä tietoja esimerkiksi luvan saaneista ilma-aluksista ja aluksista. Luvanhaltija voi nähdä omat tietonsa Viestintäviraston sähköisessä radiolupalpalvelussa. Tietoaineisto sisältää henkilötietoja, mikä rajoittaa sen luovutettavuutta. Aineiston avaaminen anonymisoituna on suunnitteilla vuoden 2018 loppuun mennessä.

Verkkotunnusrekisteri sisältää tiedot rekisteröidyistä fi-verkkotunnuksista käyttäjätietoineen. Rekisteristä ilmenee esimerkiksi verkkotunnuksen haltija, tila, rekisteröintiaika ja voimassaoloajan päättämisaika. Viestintävirasto on toteuttanut fi-verkkotunnusrekisteriin teknisen rajapinnan, jonka avulla palvelun käyttäjät saavat tietoa oikeushenkilöiden rekisteröimistä verkkotunnuksista ja niiden käyttäjistä. Luonnollisten henkilöiden rekisteröimiä verkkotunnustietoja ei luovuteta palvelun kautta, ellei henkilö ole antanut tähän lupaa.

#### *Toiminnanharjoittajat ja tunnukset*

Viestintävirasto ylläpitää tietoaineistoa viestintäpalveluihin liittyvistä toiminnanharjoittajista ja tunnuksista. Rekisteröityjä luvanhaltijoita ovat ohjelmistotoimiluvan haltijat ja luvanhaltijat, joilla on radiolupa lyhytaikaiseen radiotoimintaan tai vähäiseen radiotoimintaan. Lisäksi Viestintävirastoon on koottu televerkkoihin liittyvien puhelinnumeroiden, koodien ja tunnus-ten haltijatiedot.

Ohjelmistotoimiluvasta analogiseen radiotoimintaan sekä lyhytaikaisesta ja vähäisestä analogisesta radiotoiminnasta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 5 ja 6 luvussa. Ohjelmistotoimiluvasta digitaaliseen televisio- ja radiotoimintaan säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 4 luvussa. Numeroinnista säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 14 luvussa.

Lyhytaikaisen tai vähäisen radiotoiminnan harjoittajia koskeva tietoaineisto koostuu yrityksistä ja yhteisöistä, joilla on radiolähettimen käyttöön ja hallussapitoon oikeuttava radiolupa lyhytaikaiseen tai vähäiseen radiotoimintaan. Tietoaineisto sisältää luvanhaltijan yhteys- ja yksilöintitiedot, tiedon lupalajista sekä radioluvan tiedot. Luvanhaltija voi nähdä omat tietonsa Viestintäviraston sähköisessä radiolupalpalvelussa.

Ohjelmistotoimilupien haltijoita koskeva tietoaineisto sisältää tiedot televisio- ja radiotoiminnassa tarvittavien toimilupien haltijoista. Näihin kuuluvat haltijatiedot lyhytaikaisista television ohjelmistotoimiluvista, maanpäällisen digitaalisen televisio-toiminnan ohjelmistotoimiluvista ja analogisen radiotoiminnan ohjelmistotoimiluvista. Tiedot on julkaistu osittain ja aineiston avaaminen on suunnitteilla vuoden 2018 loppuun mennessä.

Televerkkoihin liittyvien puhelinnumeroiden, koodien ja tunnusten haltijoita koskeva tietoaineisto sisältää tiedot puhelinnumeroista ja tunnuksista, jotka Viestintävirasto on myöntänyt teleyritysten käyttöön. Lisäksi aineisto sisältää Viestintäviraston myöntämät lyhytsanomapalvelunumerot palveluntarjoajille. Aineisto koostuu kansainvälisen teleliikenteen operaattoritunnuksista, kaukoliikenteen operaattoritunnuksista, kiinteän puhelinverkon numerosarjoista, matkaviestinverkkojen suuntanumeroista, lyhytsanomapalvelunumeroista, myönnettyistä valtakunnallisista yritysnumeroista, myönnettyistä yleisistä operaattoritunnuksista, telealuekohtaisista palvelunumeroista, teleyritystunnuksista, valtakunnallisista palvelunumeroista ja muista myönnettyistä televerkon tunnuksista (MCN- ja (T)MNC-tunnukset). Tiedot on julkaistu avoimena tietona.

Viestintävirasto ylläpitää tietoaineistoa teletoimijoista, sähköisten luottamuspalveluiden tarjoajista, postitoiminnan harjoittajista ja verkkotunnusvälittäjistä.

Teletoimijoista ja verkkotunnusvälittäjistä säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa. Postitoiminnan harjoittajia koskeva sääntely sisältyy postilakiin (415/2011) ja sähköisten luottamuspalvelujen tarjoajista säädetään sähköistä tunnistamista ja sähköisiä luottamuspalveluita koskevassa Eidas-asetuksessa (EU) 2014/910 ja sen nojalla annetussa täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2015/1505.

Teletoimijoita koskeva tietoaineisto sisältää tiedot puhelin- tai laajakaistaliittymän tarjontaan velvollisista yleispalveluyrityksistä, teletoiminnan ja ohjelmistotoiminnan harjoittajista sekä tilausohjelmalvelun ja maksutelevisiopalvelun tarjoajista. Tiedot perustuvat Viestintävirastolle tehtyihin toimintailmoituksiin. Osa tietotonaaineistosta on julkisesti saatavilla Viestintäviraston verkkosivuilla.

Sähköisten luottamuspalvelujen tarjoajia koskeva tietoaineisto sisältää tiedot hyväksytyistä sähköisten luottamuspalvelujen tarjoajista. Rekisteri on julkinen ja se on julkaistu Viestintäviraston verkkosivuilla.

Postitoiminnan harjoittajia koskeva tietoaineisto sisältää tiedot postitoimintailmoituksen tehenneistä toiminnanharjoittajista. Luettelo postitoiminnan harjoittajien nimistä on julkaistu Viestintäviraston verkkosivuilla.

Verkkotunnusvälittäjiä koskeva tietoaineisto sisältää tiedot toimijoista, jotka rekisteröivät fi-verkkotunnuksia ja tekevät niihin liittyviä päivityksiä asiakkaidensa puolesta Viestintäviraston verkkotunnusrekisteriin. Osa tietoaineistosta on julkisesti saatavilla viestintäviraston verkkosivuilla.

#### *Liikenne- ja viestintätietoihin liittyvät aineistot*

Viestintävirasto ylläpitää tietoaineistoa viestintäverkkoihin ja -palveluihin kohdistuneista tietoturvaloukkauksista sekä muista vioista ja häiriöistä. Lisäksi Viestintävirasto ylläpitää tietoaineistoa teletoimialan kehityksestä.

Viestintäviraston velvollisuudesta kerätä tietoa verkkopalveluihin, viestintäpalveluihin ja lisäarvopalveluihin kohdistuvista tietoturvaloukkauksista ja niiden uhkista sekä viestintäverkkojen ja viestintäpalvelujen vika- ja häiriötilanteista säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 304 §:ssä. Teletoimialan kehitystä kuvaavan tietoaineiston ylläpito perustuu sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 315 §:n 2 momenttiin ja 6 momentin 4 kohtaan.

Tietoturvaloukkaushavainnointia koskeva tietoaaineisto sisältää Viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskuksen Autoreporter-palvelusta saatuja tietoja tietoturvaloukkaushavainnoista suomalaisissa verkoissa. Kerättäviä tietoja ovat esimerkiksi tieto havaintotyyppistä (palvelunestohyökkäys häirtäohjelma, kalastelu), alikategoriat (esimerkiksi häirtäohjelman nimi) ja muut havaintoon liittyvät tarkentavat tiedot (esimerkiksi portti). Tietoaaineisto sisältää myös välitystietoja. Tiedot on julkaistu anonymisoituina avoimena tietona.

Viestintäviraston havainnointi- ja varoitusjärjestelmä (HAVARO) kerää tietoa tietoturvaloukkauksista järjestelmän piiriin kuuluvissa kohteissa. Tiedot ovat salassa pidettäviä. Järjestelmään suunnitellaan tietovarasto, joka mahdollistaisi anonymisoidun datan julkaisemisen nykyistä laajempaan käyttöön. Tietovaraston arvioidaan olevan käytettävissä vuoden 2020 alusta.

Viestintävirasto saa tietoa tietoturvaloukkaushavainnoista teleyritysten tekemien lakisääteisten ilmoitusten perusteella. Tietoaaineisto sisältää yksityiskohtaisia tietoja tietoturvaloukkauksesta ja siihen liittyvistä olosuhteista. Myös muut kuin teleyritykset (yksityishenkilöt, yritykset ja organisaatiot) voivat ilmoittaa Viestintävirastolle niihin kohdistuneista tietoturvaloukkauksista. Sekä teleyritysten että muiden tahojen tekemiin ilmoituksiin perustuvat tiedot ovat salassa pidettäviä.

Viestintäviraston keräämät tiedot viestintäverkkojen vika- ja häiriötilanteista perustuvat tietoturvaloukkausten tavoin teleyrityksille säädettyyn ilmoitusvelvollisuuteen (laki sähköisen viestinnän palveluista 275 §). Ilmoitettavia tietoja ovat esimerkiksi vian tai häiriön vakavuusluokka, syy, havaitsemistapa sekä alkamis- ja loppumisaika. Osaa tietoaaineistosta on mahdollista tarkastella Viestintäviraston MONITORI-palvelun kautta avoimena tietona.

Radiohäiriötä koskeva tietoaaineisto perustuu Viestintäviraston Taajuusvalvonnan käsittelemiin radiohäiriötapauksiin. Aineisto sisältää esimerkiksi radiohäiriön tunnistetietoja, tiedot häiriintyvistä taajuuksista sekä tietoja häiritsejästä ja häiriön ilmoittajasta. Yhteenvetotietoja häiriöistä julkaistaan Viestintäviraston verkkosivuilla. Aineistoon voi sisältyä radioviestinnän välitystietoja, joiden luovutusta on rajoitettu sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 318 ja 319 §:ssä.

Teletoiimialan kehitystä koskevat tiedot on kerätty kaikilta merkittäviltä televerkko-yrityksiltä ja viestintäpalveluntarjoajilta. Tiedot kuvaavat muun muassa telepalvelujen liittymämääriä, käyttöä, palveluista saatavia tuloja sekä televerkkoihin tehtyjä investointeja. Osa tiedoista sisältää liikesalaisuuksia. Tietoja julkaistaan valtakunnallisina tilastoina.

## **2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö**

### **2.2.1 Väylätoiminnot ja liikenteenohjaus**

Seuraavassa on tarkasteltu väylätoimintojen organisointia Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa, Virossa, Alankomaissa, Saksassa, Englannissa, Itävallassa, Portugalissa ja Italiassa. Näissä Euroopan maissa liikenneverkkojen hallinta on organisoitu kahdella päätavalla:

- 1) ministeriön alaiseen virastoon, joka hallinnoi pääliikenneverkkoa, tai
- 2) hallinnointi on valtion omistaman yhtiön tehtävänä.

Jokaisessa maassa hallinnointi on ratkaistu hieman eri tavalla. Useissa, erityisesti virastohallintomalliin perustuvissa maissa, liikenneväylien hallinnointia on myös rajoitetussa määrin yksityisillä yrityksillä. Lisäksi useissa maissa alemmaa liikenneverkkoa hallinnoi ja omistaa

aluehallinto ja kunnat tai yksityiset tahot. Pääsääntöisesti eri liikennemuodoilla on omat virastonsa tai omat yhtiönsä.

### *Ruotsi*

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa elinkeinoministeriön alainen liikennevirasto (Trafikverket). Virasto vastaa myös liikenneturvallisuuden kehittämisestä ja liikenteenohjauskeskuksista. Myös rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa pääosin Trafikverket, joka vastaa rautateilläkin liikenteenohjauksesta. Poikkeuksia ovat Arlandabanan, Öresundsbanan ja Inlandsbanan. Näistä ensimmäisen omistaa valtio-omisteinen yhtiö, toisen omistajayhtiön taustalla ovat Ruotsin ja Tanskan valtiot ja kolmannen omistaa 15 kunnan omistama yhtiö. Liikennehallitus (Transportstyrelsen) on kaikkien liikennemuotojen turvallisuusviranomainen. Se valvoo myös rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä. Liikennevirasto (Trafikverket) ja valtiollinen yhtiö (Sjofartsverket) ovat yhteisesti vastuussa vesiväyliin liittyvistä tehtävistä. Trafikverket vastaa strategisista tehtävistä ja Sjofartsverket operatiivisista tehtävistä, kuten VTS-toiminnoista.

### *Tanska*

Julkisen tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa pääosin liikenne- ja rakennusministeriön alainen tievirasto (Vejdirektoratet). Joitakin siltoja sekä Juutinrauman moottori- ja rautatietä hallinnoivat valtio-omisteiset yhtiöt osana moniportaista yhtiöjärjestelyä. Pääosin rautatieverkoston kehittämisestä vastaa liikenne- ja rakennusministeriön alainen liikenne-, rakennus- ja asumisvirasto (Trafikstyrelsen). Verkostoa ylläpitää valtio-omisteinen yhtiö (Banedanmark), joka vastaa myös liikenteenohjauksesta ja esimerkiksi ratakapasiteetin jaosta. Lisäksi Tanskassa on monia yksityisiä rautateitä. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvomaan on perustettu erillinen liikenne- ja rakennusministeriön alainen yksikkö (Jernbanenævnet). Vesiväylät kuuluvat pääosin Tanskan liikenne- ja rakennusministeriön alaisuuteen. Osa satamista ja vesiväylistä on kuntien, kaupunkien ja yksityisten tahojen hallinnassa. VTS-järjestelmää hallinnoi Tanskan merivoimat.

### *Norja*

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen tievirasto (Statens vegvesen). Monien teiden hallinnointia on kuitenkin Public Private Partnership -kumppanuusmallin myötä ulkoistettu yksityisille yrityksille muutamien kymmenien vuosien määräajaksi. Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta valtion yhtiö (Bane NOR), joka vastaa rautateillä myös liikenteenohjauksesta. Valtionhallintoon kuuluva rautatiedirektoraatti (Jernbanedirektoratet) vastaa rautatieliikenteen kehityssuunnitelmista ja yhteensovituksista muiden liikennemuotojen kanssa sekä vastaa henkilöliikenteen kilpailutuksesta. Vesiväylistä vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen rannikkovirasto (Kystverket), mutta useita vesiväyliä hallinnoivat yksityiset yhtiöt. Rannikkovirasto vastaa myös VTS-järjestelmästä. Satamaviranomainen (Havnevesenet) vastaa vesiväyliä ja satamien toiminnasta paikallistasolla.

### *Viro*

Tieverkon omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta talous- ja viestintäministeriön alainen tievirasto (Maanteeamet), jonka vastuulla on myös liikenneturvallisuuden kehittäminen. Rautatieverkosta osan omistaa valtion yhtiö (AS Eesti Raudtee), joka vastaa myös suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta, turvallisuuden kehittämisestä ja liikenteenohjauksesta rautateillään. Yksityinen yhtiö (Edelraudtee Infrastruktuuri AS) omistaa osaa

rautateistä ja vastaa liikenteenohjauksesta omilla rautateillaan. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo muiden tehtäviensä ohessa kilpailuvirasto (Konkurentsiamet). Vesiväylät omistaa ja niiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtion vesiväylävirasto (Veeteede amet).

#### *Alankomaat*

Tieverkoston hallinnointi on jakaantunut neljään tasoon: suurinta osaa moottori- ja pikateistä hallinnoi infrastruktuuri- ja ympäristöministeriön alainen liikennevirasto (Rijkswaterstaat). Muita valtateitä ja muutamia moottoriteitä hallinnoivat maakunnat. Alemman tason tieverkkoa hallinnoivat kunnat. Vesirakentamisen yhteydessä toteutettuja teitä hallinnoivat alueelliset vesivirastot. Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtion virasto (NS Railinfratrust), jonka vastuulla on myös liikenteenohjaus. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo muiden tehtäviensä ohella talousministeriön alainen kilpailu- ja kuluttajavirasto (ACM). Vesiväylien hallinnointi on jakaantunut kahteen tasoon: Pääväyliä hallinnoi valtion liikennevirasto (Rijkswaterstaat) ja alemman tason väyliä hallinnoivat maakunnat ja alueelliset vesivirastot.

#### *Saksa*

Tieliikenteen ja sen turvallisuuden kehittämistä sekä kaikesta rautatieverkoston hallinnoinnista vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen yksikkö (Abteilung Landverkehr). Tieverkoston rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa saman ministeriön alainen tienrakennusyksikkö (Abteilung Straßenbau). Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo talous- ja energiainministeriön alainen infrastruktuuriverkkojen kilpailuvirasto (BNetzA). Vesiväylät omistaa ja niiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen yksikkö (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes).

#### *Englanti*

Ylätason tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen yhtiö (Highways England). Yhtiö vastaa strategisesti tärkeiden valtateiden toiminnasta ja ylläpidosta ja muun muassa tieliikenteenohjauksesta. Alemman tason julkiset tiet ovat pääosin maakuntien hallinnassa. 43 km pitkä M6 Toll on ainoa yksityinen moottoritie. Tie on rakennettu Public Private Partnership -kumppanuussopimuksella yksityisen yrityksen hallintaan 53 vuoden ajaksi. Rautatiet omistaa ja niiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen raideyhtiö (Network Rail), joka vastaa myös liikenteenohjauksesta. Rahoitus tulee osittain valtio budjetista ja osittain ratamaksuista. Rautatieliikenteen kilpailun edellytyksiä valvoo itsenäinen tie- ja rautatieasiakkaiden toimisto (ORR), jota rahoitetaan rautatiealan lisenssimaksuilla. Vesiväylät ovat yksityisen sektorin hallinnassa. Järjestelyt ovat monimuotoisia ja sisältävät erilaisia vastuuta eri alueilla. VTS-järjestelmää hallinnoi liikenneministeriön alainen merenkulku- ja rannikkovartiosto.

#### *Itävalta*

Valta- ja moottoriteiden hallinnointi ja liikenteenohjaus on yhtiöitetty liittovaltion omistamaan holdingyhtiöön, jonka tytäryhtiöt vastaavat operatiivisista tehtävistä. Muut tiet ovat osavaltioiden hallinnassa ja omistuksessa. Rautatieverkoston omistaa liittovaltion omistama holdingyhtiö, jonka tytäryhtiöt vastaavat rautatieinfrastruktuurin suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta ja liikenteenohjauksesta. Vesiväyliin liittyvien tehtävien hoitamiseksi on perustettu liittovaltion omistama osakeyhtiö, jonka tehtäviin kuuluvat vesiväylien omistaminen, suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito, vesiliikenteen kehitystehtävät ja jokiliikennetietopalvelun toi-

minnoista vastaaminen. Koska Itävallalla ei ole merialueita, liikenteenohjaus kohdistuu joki-liikenteeseen, joten kyseessä ei ole VTS-palvelu.

### *Italia*

Kansallisesti merkittävien teiden ja niiden moottoriteiden, joissa ei ole käytössä tietulleja, suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtion omistama yhtiö. Tietullimoottoriteitä ylläpitävät ja tulleja keräävät yksityiset yhtiöt. Kaikkien teiden omistus on kuitenkin säilytetty Italian valtiolla. Rautatieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen holdingyhtiö (Ferrovie dello Stato Italiane). Vesiväylät ovat valtion ja paikallisviranomaisten omistuksessa. Vesiväyliä hallinnoivat pääosin viranomaiset sekä eräät yksityiset osakeyhtiöt toimitus sopimuksilla. VTS-järjestelmää hallinnoi useiden eri ministeriöiden alaisuudessa toimiva rannikkovartiosto.

### *Portugali*

Tieverkoston omistaa ja sen suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa valtio-omisteinen yhtiö (Infraestruturas de Portugal) toimitus sopimuksella, joka päättyy vuonna 2099. Yhtiön tehtävänä on myös liikenteen ohjaus. Yhtiö on ulkoistanut osan ylläpito- ja kehittämissuhteista yksityisille yhtiöille pitkällä kumppanuussopimuksilla. Osa tieverkosta on suoraan valtion tai paikallisviranomaisten vastuulla. Myös rautatieverkoston omistamisesta, suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa sama yhtiö, tosin ilman määräaika. Yhtiön tehtäviin kuuluu myös liikenteenohjaus. Pääosan vesiväylistä omistaa ja niiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta vastaa kansallinen vesiviranomainen (Agência Portuguesa do Ambiente). Julkiset merenkulkualueet, kuten rannikko- ja aluevedet sekä sisämaan vesialueet ja kulkukelpoiset vesiväylät kuuluvat valtiolle. Joidenkin vesiväylien hallinnointi on siirretty yksityiselle taholle viranomaisen myöntämällä käyttöoikeudella.

#### 2.2.2. Viestinnän valvonta- ja säätelytehtävät

Viestinnän valvonta- ja säätelytehtäviä hoitaa

- Ruotsissa elinkeinoministeriön alainen posti- ja tietoliikennevirasto (PTS)
- Tanskassa energia-, hyödyke- ja ilmastoministeriön alainen energiavirasto (Energistyrelsen)
- Norjassa liikenne- ja viestintäministeriön alainen viranomainen (Nasjonal kommunikasjonsmyndighet)
- Virossa talous- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva viestintävirasto (Infosüsteemi amet)
- Alankomaissa talousministeriön alainen kilpailu- ja kuluttajavirasto ja saman ministeriön alainen tietoliikennevirasto (Agentschap telecom)
- Saksassa sama infrastruktuuriverkkojen kilpailuvirasto (BNetzA), joka valvoo rautatien kilpailua
- Englannissa parlamentin alainen viestintävirasto (Ofcom)
- Itävallassa liittokanslerinviraston ja liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeriön ohjauksessa oleva valtion yhtiö (RHR)
- Italiassa parlamentin alainen viranomainen (Autorità per le garanzie nelle comunicazioni)
- Portugalissa parlamentin alainen viranomainen (ANACOM).

#### 2.2.3. Yhteenveto väylätoimintojen ja viestinnän organisoinnista eräissä Euroopan maissa

<b>Maa</b>	<b>Teiden hallinnointi</b>	<b>Rautateiden hallinnointi</b>	<b>Meriliikenteen hallinnointi</b>	<b>Viestintä</b>
Ruotsi	elinkeinoministeriön alainen virasto	pääosin elinkeinoministeriön alainen virasto, osa radoista on julkisen sektorin yhtiöiden hallinnassa	elinkeinoministeriön alainen virasto vastaa strategisista tehtävistä, valtiollinen yhtiö operatiivista tehtävistä (ml. VTS)	elinkeinoministeriön alainen virasto
Tanska	pääosin liikenne- ja rakennusministeriön alainen virasto, osa teistä on valtio-omisteisten yhtiöiden hallinnassa	kehittämisestä vastaa liikenne- ja rakennusministeriön alainen virasto, ylläpidosta (ml. liikenteenohjaus) valtion yhtiö	pääosin liikenne- ja rakennusministeriö, VTS:ää hallinnoi merivoimat	energia-, hyödyke- ja ilmastoministeriön alainen virasto
Norja	pääosin liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto	valtion yhtiö	pääosin liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto (ml. VTS)	liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto
Viro	talous- ja viestintäministeriön alainen virasto	osaa rautateistä hallinnoi valtion yhtiö, osaa yksityinen yhtiö. Molemmat vastaavat liikenteenohjauksesta radoillaan	talous- ja viestintäministeriön alainen virasto	talous- ja viestintäministeriön alainen virasto
Alankomaat	pääosin infrastruktuuri- ja ympäristöministeriön alainen virasto	infrastruktuuri- ja vesiministeriön alainen virasto	infrastruktuuri- ja vesiministeriön alainen virasto	talousministeriön alaiset kaksi virastoa
Saksa	liikenne- ja viestintäministeriön alainen yksikkö	liikenne- ja viestintäministeriön alainen yksikkö	liikenne- ja viestintäministeriön alainen yksikkö	talous- ja energiaministeriön alainen virasto
Englanti	strategisesti tärkeät valtatie valtion yhtiössä, muut päätiet maakunnilla	valtion yhtiö	pääosin yksityinen sektori, VTS:ää hallinnoi rannikkovartiosto	parlamentin alainen virasto
Itävalta	valtatie valtion yhtiössä, muut päätiet osavaltioiden hallinnassa	valtion yhtiöitä	jokiliikenteen ohjaus valtion yhtiössä	valtion yhtiö
Italia	pääosin valtio yhtiö	valtion yhtiö	viranomaiset ja yksityiset yhtiöt, VTS:ää hallinnoi rannikkovartiosto	parlamentin alainen viranomainen



### 2.3 Maakuntaudistus

Hallituksen esityksessä (HE 15/2017 vp) ehdotetaan säädettäväksi maakuntalaki, laki sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä niiden yhteinen voimaantulolaki. Esitykseen sisältyy ehdotus maakuntajakolaiksi, maakuntien rahoituslaiksi sekä ehdotukset kuntien rahoitusta koskevan lainsäädännön, verolainsäädännön, maakuntien ja kuntien henkilöstöä koskevan lainsäädännön, vaalilainsäädännön, eräiden yleishallintoa koskevien lakien muuttamiseksi sekä uudistusten edellyttämät muutokset muuhun lainsäädäntöön. Maakunnat aloittaisivat toimintansa 1.1.2020.

Maakunta olisi lakiluonnoksen mukaan julkisoikeudellinen yhteisö, jolla on alueellaan itsehallinto. Maakuntia olisi Manner-Suomessa 18. Maakunnalla olisi maakuntavaltuusto, maakuntahallitus ja tarkastuslautakunta. Muista toimielimistä maakunta päättäisi itse. Maakunnille siirtyisi niille lailla säädettävät tehtävät 1.1.2020 alkaen. Maakunnille siirtyy tehtäviä valtiolta (ELY-keskuksista, TE-toimistoista ja aluehallintovirastoista), maakuntien liitoista ja muista kuntayhtymistä sekä kunnista.

Maakunnan tehtäväaloja koskevan maakuntalakiluonnoksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa sekä 2 momentin 1 ja 2 kohdassa säädetään maakunnille siirtyvistä liikennealan tehtävistä. Pykälän 14 kohta on näistä kattavin ja sen mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat:

- liikennejärjestelmän toimivuus;
- liikenneturvallisuus;
- tie- ja liikenneolot;
- alueellinen tienpito;
- maankäytön yhteistyö; sekä
- toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Näistä tehtävistä muut kuin alueellinen tienpito muodostavat keskeisen osan liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Maakunnilla olisi keskeinen rooli maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelmaa laadittaessa, koska kyseinen suunnitelma kattaisi kaikki liikennemuodot (tie-, rautatie- ja lentoliikenne sekä vesiliikenne). Merkitystä olisi erityisesti tieliikenteen kokonaisuuden osalta, sillä maanteiden tienpitotehtävät järjestettäisiin maakuntien yhteistyöalueilla. Liikennejärjestelmäsuunnittelua toteutettaisiin 18 maakunnassa ja maakunnilla olisi vahva koordinoiva tehtäväkuva. Maakunta vastaisi suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Maakunnat voivat hoitaa lisäksi julkiseen henkilöliikenteen suunnitteluun, yksityisteihin, saaristoliikenteeseen ja liikkumisen ohjaukseen ja lentoliikenteen ostoihin liittyviä tehtäviä, joita tehdään myös osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Nämä maakunnan tehtävät muodostavat liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuuden, jota maakunta hoitaisi liikenneviranomaisena.

Alueiden kehittämisestä annetun lain 17 § velvoittaa maakuntien liitot käynnistämään liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin ja johtamaan siihen liittyvää yhteistyötä. Tämä sekä ELY-keskuksissa nykyisin tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu siirtyisivät uusien maakuntien tehtäväksi. Liikenneviraston seuraajavirasto Väylävirasto osallistuisi maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun teiden, ratojen sekä vesiväylien näkökulmista. Virasto väyläverkon omistajan roolissa osallis-

tuu maakuntien ja kuntien kaavoitukseen ja toimii lausunnonantajana. Nykyisin ELY-keskukset antavat lausunnon maantieverkon osalta. Liikenne- ja viestintävirasto osallistuisi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta, erityisesti viraston tehtävänä olisi toimia yleisenä strategisena tukena liikenne- ja viestintäministeriölle sekä avustaa julkista henkilöliikennettä ja tietovarantojen hyödyntämistä koskeissa asioissa.

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi ja suunnittelun kannalta on tärkeää tehdä laaja-alaista yhteistyötä julkisten toimijoiden, elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien kesken. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on huomioitava kaikki liikennemuodot ja kulutavat ja niiden yhteensovittaminen sekä sovitettava se yhteen maakunnan strategian ja maakuntaohjelmatyön kanssa. Liikennejärjestelmän toimivuutta varmistetaan laatimalla maakunnan tai ylimaakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, eri teemoja tai yhteysvälejä koskevia selvityksiä. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuuksuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Alueellisella tienpidolla varmistetaan maakuntalain perustelujen mukaan liikenteen päivittäinen toimivuus ja turvataan tierakenteiden ja siltojen säilyminen. Maantielain nykyisen määrittelyn mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Nämä tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti (päämies-agentti -sopimukset), koska valtio toimisi edelleen koko tieverkoston omistajana. Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin tienpidosta vastaavan maakunnallisen toimijan kanssa sen vastuulla olevasta tienpidosta.

Lisäksi maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaan maakunnille siirtyy ELY-keskuksista yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevat valtionavustustehtävät. Pykälän 2 momentin mukaan maakunta voi hoitaa liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä, julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä samoin kuin sitä koskevia valtionavustustehtäviä (lukuun ottamatta kunnallisten ja seudullisten viranomaisten liikenteen suunnittelua ja järjestämistä) sekä saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Julkinen henkilöliikenne sisältää tie- ja rautatieliikenteen sekä lentoliikenteen ostot ja Merenkurkun liikenteen järjestämisen. Tie- ja rautatieliikenteen ostot toteutetaan yleiskatteellisesta rahoituksesta, samoin Merenkurkun liikenne sopimuskauden päättymiseen saakka. Maakunta itse päättää näiden varojen kohdentamisesta. Erillisrahoituksena toteutetaan lentoliikenteen ostot. Nämä asiakokonaisuudet kuuluvat Liikenne- ja viestintäviraston toimialaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen yhteydessä täytäntöön pannaan osa maakuntauudistusta koskevista liikennealan tehtäväsiirroista. Pääosa lakkautettavien ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä ja henkilöstöstä (325 henkilötyövuotta) on tarkoitus siirtyä maakuntiin. Valtakunnalliset liikennetehtävät (88 henkilötyövuotta) on tarkoitus siirtää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ja yhtiöihin 1.1.2020 alkaen.

## **2.4 Nykytilan arviointi**

### **2.4.1 Virastojen yhdistäminen ja Väyläviraston toiminnan kohdentaminen**

Toimintaympäristö muuttuu kiihtyvällä tavalla. Digitalisaatio, teknologinen kehitys sekä liikenteen päästöjen vähentäminen asettavat jatkuvasti haasteita liikenne- ja viestintäalalle. Tästä syystä niihin on reagoitava nopeasti. Liikenteen ja viestinnän viranomaistoimintojen yhdistäminen edistää tulevaisuuden haasteisiin vastaamista ja mahdollistaa resurssien ja osaamisen optimaalisen käytön.

Hallinnon rakenteellisilla muutoksilla mahdollistetaan uudistukset, jotka vievät toimialoja eteenpäin ja parantavat palveluita. Esimerkiksi vuoden 2010 liikennehallinnon laajan ja kokonaisvaltaisen uudistuksen ansioista oli mahdollista käynnistää ja toteuttaa koko liikennejärjestelmän kattavia uudistuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan konsernistrategia edellyttää siirtymistä virastokohtaisesta toiminnasta yhä vahvemmin hallinnonalan yhteiseen työskentelyyn. Virastojen ja niiden tulohajautus- ja yhdistämistoimintojen yhdistämisellä lisätään hallinnonalan sisäisen vuorovaikutuksen ja yhteistyön tehokkuutta. Tiiviillä ja yhtenäisellä strategisella suunnittelulla ja ohjauksella voidaan parantaa hallinnonalan vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta. Hyödyntämällä eri virastoissa johtamisjärjestelmistä, palvelujohtamisesta ja prosessimaisesta toiminnasta kertyneitä kokemuksia, on mahdollista luoda tulevaisuuden organisaatiolle parhaisiin käytäntöihin pohjautuvat toimintamallit.

Nykyisten virastojen palvelut ja asiakkuudet muodostavat kokonaisuuden, jota kehittämällä varmistetaan hallinnonalan kyky vastata toimintaympäristön muutoksiin ja tavoitteiden toteuttaminen. Asiakkuuksien hallintaa yhdenmukaistamalla tuettaisiin toiminnan asiakaslähtöistä kehittämistä sekä hallinnonalan yhtenäistä sidosryhmä- ja asiakkuustyötä. Asiakkuuksien hallinnan ja palveluiden kehittämisen entistä tiiviimmällä yhteistyöllä luodaan edellytyksiä yritysten toimintamahdollisuuksien kehittymiselle ja taloudelliselle kasvulle. Asiakkuuksien ja palveluiden näkökulma mahdollistaa aidosti asiakaslähtöisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastaavan tehokkaan viranomaistoiminnan.

Tietoliikenteen, tietojärjestelmien, viestinnän ja liikennejärjestelmän toimintavarmuus on nykyaikaisen yhteiskunnan häiriöttömän toiminnan ja turvallisuuden välttämätön edellytys. Liikenteen- ja viestinnän viranomaistoimintojen yhdistämisellä vahvistetaan osaltaan yhteiskunnan huolto- ja toimintavarmuutta kokoamalla virastojen varautumistehtävät yhteen. Tämä vahvistaa varautumisen tehtäväkokonaisuuden johtamista ja mahdollistaa sen laajemman arvioimisen ja resurssien kohdentamisen varautumisen kannalta keskeisiin kokonaisuuksiin, kuten kyberturvallisuuteen.

Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston hallinnon ja yhteisten toimintojen yhdistäminen tuo mittakaavaetujen myötä nopeastikin säästöjä ja taloudellista tehokkuutta sekä mahdollistaa henkilöstöresurssien joustavamman hyödyntämisen.

Entistä tiiviimmällä kehittämistoiminnan koordinoinnilla on mahdollisuus viedä toiminnan kehittämishankkeita tehokkaasti läpi sekä saavuttaa tuloksellisempaa tutkimus- kehitys- ja analyysitoimintaa oman ja muiden toimijoiden kehittymisen edistämiseksi ja päätöksenteon tueksi. Yhdistämällä hallinnonalan tutkimustarpeita on mahdollista saavuttaa taloudellista hyötyä hankintavaiheessa.

Hallinnonalan vaikuttavuuden ja tuloksellisuuden kannalta liikenteen ja viestinnän yhdistämisellä luodaan edellytykset reagoida tiedossa oleviin ja vielä tunnistamattomiin toimintaympäristön muutoksiin ja vaatimuksiin. Tämä tuo strategiseen ohjaukseen laaja-alaista, uutta näkökulmaa.

Liikenteen ja viestinnän yhdistävä organisaatio mahdollistaa henkilöstön osaamisen paremman hyödyntämisen, kehittämisen ja työkierron sekä houkuttelee uusia osaajia. Virastojen yhdistämisen myötä resursseja ja osaamista voidaan hyödyntää selvästi nykyistä tehokkaammin. Yhteisrakentamisen, kuitu- ja 5G-verkkojen käyttöönoton sekä älyliikenteen kehittämisen osalta muutos tarjoaa paljon mahdollisuuksia. Mahdollisuudet tukea toimijoiden tuotekehitys-

tä, tutkimusta ja kokeiluja paranevat huomattavasti, kun viestinnän ja liikenteen tarpeet voidaan huomioida samanaikaisesti.

Väylävirastosta tulee vahva tilaajaorganisaatio, jonka ydintoimintaa ovat väyläverkon suunnittelu, kehittäminen ja kunnossapito. Viraston tehtävistä siirretään Liikenne- ja viestintävirastoon sekä liikenteenohjausyhtiöön kaikki ne tehtävät, jotka eivät suoranaisesti liity väylänpitoon, hankesuunnitteluun ja -hallintaan sekä projektien toteutukseen. Virasto keskittyy tie-, rata- ja meriliikenteen väylien palvelutason ylläpitoon, väylien kehittämiseen, automatisoinnin edistämiseen sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen. Tällä kohdentamisella tehostetaan Väyläviraston toimintaa, määrärahojen käyttöä ja osaamista.

#### 2.4.2. Tietovarannot

Liikenneviraston liikenteenohjauksen toteuttamiseen kerätään ja ylläpidetään laajoja tietovarantoja. Liikenteenohjauksen tietopääoma koostuu ylläpidettävistä tietovarannoista, joissa hallittavat tiedot palvelevat ensisijaisesti liikenteenohjausta. Tietoa myös tuotetaan ja rikastetaan yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Liikenneviraston nykyiset tietopääomat on tarpeen jakaa Väyläviraston ja liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua tarjoamaan perustettavan erillis-tehtävyyhtiön kesken. Joitakin Liikenneviraston nykyisistä tietopääomista on myös siirtymässä Liikenne- ja viestintävirastolle uuden tehtävien jaon myötä.

Jatkossa on tärkeää varmistaa, että liikenteenohjaustoiminnassa syntyvä tieto on tulevaisuudessa jaettavissa teknisesti nykyaikaisin ratkaisuin. Tietovarantojen kehittämisen tavoitteena tulee olla tiedon hyödyntämisen laajentaminen ja uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttäminen. Parhaimmillaan tulevaisuudessa käytössä on muun muassa uusia, nykyaikaisia tiedonlatauspalveluja ja rajapintaratkaisuja ja palvelujen kehityksen kiihdyttämiseksi tiedon tulisi olla maksutonta. Näin vahvistetaan myös innovaatio- ja palvelualustan kehittämistä liikenteen palveluissa.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajista on tulossa merkittäviä liikenneinfrastruktuurin tiedollisia solmupisteitä. Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat tarvitsevat väistämättä paljon tietoa sekä julkisilta että yhteiskunnallisilta toimijoilta, sillä niiden tehtävänä on varmistaa liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuminen. Vastaavasti on varmistettava, että tätä tietoa saadaan tehokkaasti myös muiden toimijoiden käyttöön, huomioiden kuitenkin korkea tietosuojan taso ja salassa pidettävien tietojen suoja.

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat tulevat olemaan yritysmuotoisia toimijoita. Tietojen hyödyntäminen tulee olemaan tarjottavien palveluiden keskeinen polttoaine. Tietosäätelyssä on pystyttävä varmistamaan, että alalla toimivilla yrityksillä on mahdollisuus kehittää palvelujaan tasapuolisten kilpailuolosuhteiden vallitessa, samalla kun myös muiden liikennejärjestelmän toimijoiden tasapuolisten toimintaedellytysten olemassa olo varmistetaan.

Liikenteen palveluista annetun lain liikenneasioiden rekisteriä koskeva sääntely on erittäin nykyaikainen ja tulevaisuuteen katsova. Liikenneasioiden rekisteriin sisältyy tietoja toiminnanharjoittajaluvista, henkilöluvista ja liikennevälineistä. Se käsittää käytännössä lähes kaikki Liikenteen turvallisuusviraston nykyiset tietovarannot, ja sitä koskeva sääntely on kattavaa ja ajantasaista. Sen sijaan Liikenneviraston tietovarantoja koskeva sääntely on enemmän piste-mäistä. Näissä tiedoissa on vain rajallisesti henkilötietoja, eivätkä niissä muutoinkaan ole kysymys vastaavalla tavalla yhteiskunnan perusrekistereistä kuin liikenneasioiden rekisterissä. Kuitenkin on asianmukaista, että viranomaisen tietovarannot ja niiden käsittely kuvataan lain tasolla, vaikka tämä sääntely voi olla varsin kevyttäkin.

Lakiin sähköisen viestinnän palveluista ei nykyisin sisälly kattavaa rekisterisääntelyä. Rekisteröinnistä on säädetty pistemäisesti esimerkiksi ilmoituksenvaraisen toiminnan (2 luku) tai verkkotunnusten (21 luku) kohdalla. Tiettyjen viestintään liittyvien tietojen käsittelystä, säilyttämisajoista ja luovuttamisesta sekä tietoihin liittyvistä tiedonsaantioikeuksista on säädetty sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 40 luvussa.

Ehdotuksessa Viestintävirasto liitettäisiin osaksi perustettavaa Liikenne- ja viestintävirastoa. Tämä tarkoittaa sitä, että myös Viestintäviraston hallussa olevat viestintää koskevat tietovarannot siirtyvät osaksi uutta virastoa. Viraston tiedonkäsittelyn ja -hallinnan yhdenmukaistamiseksi on perusteltua, että viraston hallussa olevia liikennettä ja viestintää koskevia tietovarantoja säännellään mahdollisimman yhteismitallisesti ottamalla kuitenkin huomioon liikenteen ja viestinnän tietovarantojen eroavaisuudet.

Viestintää koskevaa rekisterisääntely on perusteltua tarkastella myös suhteessa EU:n yleiseen tietosuojasetukseen. Liikennettä koskevien tietojen osalta tietosuojasetuksen vaikutuksia on tarkasteltu kattavasti liikenteen palveluista annettua lakia koskevassa hallituksen esityksessä HE 145/2017 vp. Samoja periaatteita voidaan soveltaa myös viestinnän rekisterisääntelyyn.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistamisen tavoitteena on parantaa koko hallinnonalan kykyä vastata toimintaympäristön muutoksiin, kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja. Aivan keskeinen tavoite liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonallalla on varmistaa ja lisätä asiakaslähtöisyyttä ja huomioida asiakkaiden tarpeet. Tavoitteena on myös parantaa edelleen hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä. Virastouudistuksella vahvistetaan poikkipolittisuutta, edistetään hallinnonalan siilotonta toimintaa palvelu-, tieto- ja verkkopoliitikassa sekä selkeytetään viranomaistehtäviä ja sujuvoitetaan sääntelyä.

Hyötyjä ja vaikuttavuutta saavutetaan toimintatapojen ja synergioiden uudelleentarkastelulla. Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston tehtävät ja työnjako selkiintyvät muutosten toteutumisen yhteydessä. Taloudellisten resurssien osalta lähtökohtana on virastojen taloudellisten resurssien yhdistäminen. Virastojen tehtävät hoidetaan kehysten mukaisilla määrärahoilla. Vaikka synergiaetuja ja tehostamismahdollisuuksia löytyy heti yhdistämisen jälkeenkin, saadaan merkittävimmät hyödyt ja synergiat kuitenkin pidemmällä aikavälillä kehityksen ja toimintaympäristön muutosten myötä avautuvista mahdollisuuksista.

Liikenneviraston tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaustoimintojen muuttamista valtion kokonaan omistamaksi osakeyhtiöksi käsitellään tämän esityksen kanssa samanaikaisesti annetussa hallituksen esityksessä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (HE / ).

#### **3.2 Toteuttamisvaihtoehdot**

##### **3.2.1. Virastouudistus**

Esiselvitys (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus – Esiselvitys, LVM Raportit ja selvitykset 2/2017, 17.2.2017) luovutettiin liikenne- ja viestintäministeriölle 17.2.2017. Selvityksessä työryhmä ehdotti, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston viranomaistehtävät yhdistettäisiin yhdeksi virastoksi. Tavoitteena

oli, että uusi virasto olisi aloittanut toimintansa 1.1.2018. Lisäksi Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminto yhtiöitettäisiin valtion kokonaan omistamiksi erityistehtävayhtiöiksi vuoden 2018 alusta erillisen selvityksen mukaisesti. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaisi väyläverkosta vastaavana virastona. Uudistus ei koskisi Ilmatieteen laitosta.

Esiselvityksen yhteydessä tarkasteltiin yhtenä vaihtoehtona ns. yhden liikenne- ja viestintäalan viraston mallia, mutta sen osalta havaittiin merkittäviä oikeudellisia esteitä. Esimerkiksi raide liikenteen turvallisuusviranomaisella on tehtäviä, joiden riippumaton hoitaminen EU-säädösten mukaan edellyttää rataverkon haltijan erillisyyttä raideliikenteen turvallisuusviranomaisesta. Samasta syystä rautatiealan sääntelyelin ei voi toimia samassa organisaatiossa rataverkon haltijan kanssa.

Esiselvitys oli laajalla lausuntokierroksella. Lausunnoissa esiselvityksen tavoitteita pidettiin varsin laajasti kannatettavina ja hyvinä lähtökohtina uudistukselle.

Lausunnoissa virastojen yhdistämisessä nähtiin mahdollisuuksia ja virastouudistuksen jatkovalmistelua pääosin puollettiin. Uudistuksen aikataulua pidettiin kuitenkin haastavana ja sitä esitettiin vielä harkittavaksi. Lisäksi nähtiin, että hyvä yhteistyön jatkuminen sekä henkilöstön ammattitaito ja osaaminen tulisi muutoksessa turvata. Myös palvelutaso muutoksen aikana ja sen jälkeen tulisi turvata sekä asiakasnäkökulma huomioida. Sääntelyä tulisi keventää sekä uudistuksen taloudellisia vaikutuksia ja vaikutuksia viraston suoritemaksuihin tulisi arvioida tarkemmin.

Lisäksi todettiin, että esiselvitys antaa aihetta tarkastella laajemminkin elinkeinopolitiikan toimijoiden tehtäviä ja hallinnonalojen siilotonta toimintaa palvelu-, tieto- ja verkkopolitiikassa. Tärkeänä pidettiin, että virastoratkaisun tarkoituksenmukaisuutta arvioitaisiin ainakin Viestintäviraston kyberturvallisuuskeskuksen osalta huolellisesti laajemmasta näkökulmasta ennen toimeenpanoa. Myös yhteiskunnan varautumiseen, maanpuolustukseen ja kansalliseen turvallisuuteen liittyviä näkökohtia tulisi tarkentaa.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämistä lausunnoissa pidettiin toisaalta toimivana ja toiminnallisesti selkeänä, mutta toisaalta nähtiin, että asiaa olisi hyvä selvittää eteenpäin ja tarkastelua tarkentaa erityisesti yhtiöittämisen vaikutusten, hyötyjen ja haittojen osalta. Myös henkilöstön aseman muutokseen tulisi kiinnittää huomiota.

Lausunnoissa korostuivat toiminnan laadun, luotettavuuden ja turvallisuuden varmistaminen niin normaali- kuin poikkeusoloissa. Tärkeänä pidettiin, että jatkotyössä keskitytään viranomaistoiminnan, julkisen palvelutehtävän ja muiden palvelutehtävien identifiointiin. Lisäksi tulisi huomioida julkisen toimijan ja markkinatoimijoiden keskinäinen roolijako ja arvioida, mitkä nykyisistä toiminnoista ovat jo sellaisia, että niitä tuotetaan myös yksityisellä sektorilla.

Lausuntopalautteen jälkeen esiselvityksestä tehtiin etenemisarvio, jossa arvioitiin neljää vaihtoehtoa:

1. Ei ryhdytä pääjohtajien ehdotuksen pohjalta mihinkään toimiin,
2. Ryhdytään valmistelutoimiin pääjohtajien ehdotuksen mukaisesti,
3. Ryhdytään valmistelutoimiin pääjohtajien ehdotuksen mukaisesti lukuun ottamatta liikenteenohjauksen yhtiöittämistä,
4. Ryhdytään valmistelutoimiin pääjohtajien ehdotuksen mukaisesti, mutta ajallisesti maltillisemmin sekä hallinnonalan rajat ylittäen.

Arvioinnissa päädyttiin 4. etenemisvaihtoehtoon ja huhtikuussa 2017 asetettiin virastouudistuksen valmistelusta vastaava organisaatio.

Esiselvityksestä saadun lausuntopalautteen johdosta uudistuksen aikataulu arvioitiin uudelleen siten, että uudistus tulisi voimaan vuoden 2019 alusta. Täytäntöönpanoaikataulua pidentämällä pyrittiin vahvistamaan poikkihallinnollista näkökulmaa ottamalla tarkasteluun laajemminkin elinkeinopolitiikan toimijoiden tehtävät ja hallinnonalojen siiloton toiminta palvelu-, tieto- ja verkkopolitiikassa.

Jatkovalmistelussa tavoitteena oli kiinnittää erityistä huomiota asiakas- sekä viranomaisrajapintoihin sekä varmistaa toiminnan ja palvelutason laadukkuus, luotettavuus sekä häiriötön jatkuminen muutoksen aikana ja sen jälkeen.

Liikenteenohjauksen yhtiöittämisen osalta jatkovalmistelussa tuli arvioida, onko Liikenneviraston tie- ja meriliikenteenohjauksesta tarkoituksenmukaista perustaa yksi erityistehtävayhtiö vai perustetaanko kummallekin liikennemuodolle oma yhtiönsä.

Valmistelun aikana tuli esille kysymys siitä, tulisiko Liikenneviraston jatkaa hallinnollisesti samana virastona. Tällöin viraston nimi ja tehtävät kyllä muuttuisivat, mutta esimerkiksi palkkausjärjestelmästä tai paikallisista virkaehdoista ei tarvitsisi neuvotella uudestaan. Säästöjä syntyisi myös siinä, että viraston tekemät sopimukset pysyisivät sellaisinaan voimassa, eikä sopimuksia tarvitsisi siirtää uudelle virastolle.

### 3.2.2. Erilliskysymykset

Virastouudistuksen valmistelun yhteydessä arvioitiin rautateiden sääntelyviranomaisen siirtämistä 1.1.2020 aloittavaan Valtion lupa- ja valvontavirastoon, ajoneuvoverotusasioiden siirtämistä verohallitukselle, Viestintäviraston vastuulla olevien kuluttaja-asioiden siirtämistä Kilpailu- ja kuluttajavirastolle sekä kyberturvallisuusasioiden yhtiöittämistä tai siirtämistä Huoltovarmuuskeskukselle.

Virastouudistuksen Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston yhdistämisestä vastaava työryhmä asetti alatyöryhmän selvittämään kutakin erilliselvitettävää kysymystä. Kukin työryhmä päätyi tahollaan siihen johtopäätökseen, että selvitettävät tehtävät tulisi sijoittaa uuteen perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon. Muissa vaihtoehdoissa synergiaedut jäivät vähäisemmiksi tai poistuivat kokonaan. Kaikki selvitettävänä olleet tehtävät ovat luonteeltaan sellaisia, että niiden sijoittaminen uuteen virastoon edistää virastouudistuksen tavoitteita, etenkin kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin. Erilliselvityksen kohteena olleiden tehtävien siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastoon myös parantaa hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä.

Lisäksi arvioitiin merikartoitustoiminnon sijoittumista virastouudistuksessa. Asiassa päädyttiin siihen, että toiminto siirretään kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastoon, jonka tehtäväksi tulee huolehtia ja vastata merikartoituksen järjestämisestä.

### 3.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston muut kuin väylänpitoon olennaisesti liittyvät tehtävät yhdistetään yhdeksi uudeksi virastoksi, Liikenne- ja viestintävirastoksi. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut yhtiöitetään valtion kokonaan omistamaksi erityistehtävayhtiöksi. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaa väyläverkosta vastaavana virastona, uudelta nimeltään Väylävirasto.

Uusien virastojen muodostamisen tavoitteena on parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakas- ja toimintaympäristön muutoksiin, kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja. Vahvat organisaatiot, joilla on selkeät tehtäväkokonaisuudet ja roolit, antavat hyvän lähtökohdan asiakaspalvelun parantamiselle sekä uusien yhtenäisten toimintatapojen kehittämiseksi. Tavoitteena on myös parantaa edelleen hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä. Palvelujen saatavuutta on mahdollista parantaa digitaalisten palvelujen tarjontaa lisäämällä. Samalla voidaan edistää asiakaspalvelussa ns. yhden luukun periaatetta. Kun toimialan silloja puretaan ja palveluja yhdistetään, huolehditaan kuitenkin riittäväällä tavalla eri asiakasryhmien tarpeista. Uudistus tukee mahdollisuuksia kehittää joustavampia, asiakaslähtöisiä ja helposti saavutettavia palveluja sekä antaa kehityspotentiaalia avata uusia yhteistyömahdollisuuksia sekä lisätä liikenne- ja viestintäpalvelujen yhteen toimivuutta. Pidemmällä tähtäimellä onkin mahdollista tuottaa palveluja nykyistä edullisemmilla kustannuksilla.

Uudistus antaa hyvät lähtökohdat synergiaeduille, toimintojen keskittämiseksi, hyvälle käytännöllisyydelle sekä norminpurulle. Valvonta-, ohjaus- ja lupa-asioiden keskittäminen tuo vahvan oikeudellisen asiantuntijapohjan ja edellytykset paremmille palveluille.

Tieto-omaisuuden hallinnan yhdistäminen ja selkeiden vastuiden määrittäminen luovat edellytykset tietopääoman paremmalle hyödyntämiselle. Tiedon, tietoturvan ja tiedonvälityksen yhdistämisellä luodaan paremmat edellytykset älyliikenteen kehittymiselle ja muille innovaatioille. Liikenne globaalina ja käyttäjälähtöisenä sektorina on hyvä kokeilupohja, josta saadut kokemukset on mahdollista hyödyntää laajemmin.

Toiminnan kannalta on tärkeää, että uusissa virastoissa on osaavaa, motivoitunutta henkilöstöä ja että virastojen johtaminen on korkeatasoista. Virastouudistuksen yhteydessä noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja johtamista. Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista huolehditaan uudistusta toteutettaessa valtion yhteistoimintalain (1233/2013) mukaisesti.

Uudistuksessa mukana olevien viranomaisten henkilöstöä koskevat yhtenevät periaatteet ja menettelytavat. Kaikkia kohdellaan hankkeessa tasapuolisesti ja yhdenvertaisesti.

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät nykyisin virkamies- ja työoikeudellisin oikeuksin ja velvollisuuksin ja euromääräisin palkoin asianomaiseen uuteen virastoon. Määräaikaista tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyy asianomaisen viraston palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteen keston ajaksi. Virkojen siirtymiseen ei tarvita virkamiehen suostumusta, ellei virka siirry työssäkäyntialueelta toiselle. Liikennevirasto jatkaa Väylävirasto-nimisenä virastona ja virastoon jäävän henkilöstön asema säilyy ennallaan.





Kuva 1.

### 3.3.1. Liikenne- ja viestintävirasto

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että 1 päivästä tammikuuta 2019 Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto yhdistettäisiin Liikenne- ja viestintävirastoksi. Samalla lakkautettaisiin 31 päivästä joulukuuta 2018 Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirastoon ehdotetaan siirrettäväksi samalla Liikennevirastosta eräitä viranomaistehäviä. Siirrettävät tehtävät olisivat yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien hyväksyminen, merikartoituksen järjestäminen, kauppa-alustukien myöntäminen, julkisen liikenteen kehittämiseen liittyvät tehtävät, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitteluun laatimiseen osallistuminen maakuntien ja muiden toimijoiden kanssa, yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien hyväksyntä, saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta vastaaminen, erilaiset hallinnolliset luvat, pakkokeinoista päättäminen sekä valvontatehtävät. Virasto toimisi toimivaltaisena VTS-viranomaisena ja tuottaisi yhdessä alusliikennepalvelujen tarjoajan kanssa tiedon Suomen aluevesillä olevasta ja sinne tulossa olevasta kauppa-alusliikenteestä ja huolehtisi muista tilannekuvaan liittyvistä tehtävistä.

Liikenne- ja viestintäpalvelut muodostavat tulevaisuudessa entistä tiiviimmin yhteen nivoutuvan ja toisiaan tukevan palvelukokonaisuuden. Fyysinen liikkuminen täydentyy yhä enemmän verkossa tarjottavilla, sähköisillä palveluilla. Digitalisaatio, palveluistuminen sekä robotisaatio ja tiedon merkityksen lisääntyminen muuttavat asiakastarpeita ja samalla viranomaisille kohdistuvia vaatimuksia.

Tulevaisuuden liikenne- ja viestintäjärjestelmä muodostuu infrastruktuurin, tiedon ja palveluiden kokonaisuudesta. Liikennepalvelujen ja viestintäverkkojen toimivuus edistää elinkeinon elämää kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueellista kehittymistä. Liikenteen automaatiokehitys edellyttää uuden viranomaispalveluiden ekosysteemin synnyttämistä. Automaattisen ohjauksen lisääntyminen vaatii entistä tarkempaa tietoa väylistä, olosuhteista ja verkon kunnosta. Teknologian kehittyminen tulee avaamaan uusia palvelukonsepteja, mutta vastaavasti lisää yhteiskunnan riippuvuutta tiedosta ja tietojärjestelmistä.

Tavoitteena on luoda tehokas ja toimiva rakenne, joka on taloudellisesti kestävä ja vastaisi tehostamisen sekä muuttuvan toimintaympäristön haasteisiin. Tavoitteena on, että viranomaispalvelu vastaa parhaalla mahdollisella tavalla asiakkaiden tarpeisiin. Liikenteen ja viestinnän viranomaispalvelujen yhdistäminen antaa tähän parhaat valmiudet. Lyhyellä tähtämellä synergiahyödyt on saavutettavissa hallinnollisten palveluiden ja muiden yhteisten palvelujen yhdistämisen kautta. Yhteisistä toiminnoista ja osaamisen joustavammasta hyödyntämisestä saavutettavien hyötyjen lisäksi synergiaetuja voidaan saavuttaa tarkastelemalla virastojen palveluja ja asiakkuuksia kokonaisuutena ja suunnittelemalla tämän perusteella uudenlaisia palvelurakenteita ja uudenlaista asiakkuuksienhallintaa. Toimivat liikenne- ja viestintäpalvelut ovat osa yhteiskunnan perustaa ja tiedon osuus tulee palveluissa edelleenkin korostumaan.

Virasto edistäisi liikenteen ja viestinnän turvallisuutta, huolehtisi liikenteen ja sähköisen viestinnän viranomaistehtävistä, pitäisi viraston toimialueeseen kuuluvia rekistereitä, edistäisi liikenteen ja viestinnän palveluita ja niiden markkinoiden toimivuutta. Virasto toimisi liikenne- ja viestintäministeriön apuna liikennejärjestelmätyön kehittämisessä ja alueellisten liikennejärjestelmätavoitteiden yhteensovittamisessa. Virasto osallistuisi valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta (erityisesti julkinen henkilöliikenne ja liikenneturvallisuus). Liikenne- ja viestintävirastoon keskitettäisiin liikenteen ja viestinnän teknisluonteisten viranomaismääräysten antaminen. Liikenne- ja viestintäviraston toimialue on vahvasti kansainvälinen ja viraston tehtävälueeseen runsaasti kansainvälistä vaikuttamista ja yhteistyötä. Virastossa olisi nykyisin Viestintävirastossa toimiva Kyberturvallisuuskeskus sekä Liikenteen turvallisuusviraston osana oleva rautatieliikenteen sääntelyelin.

Liikennevirastosta uuteen virastoon siirrettäisiin erityisesti seuraavat tehtävät:

- merikartoitus,
- joukkoliikennetehtävät,
- kauppa-alustuet,
- muiden vesiväylänpitäjien valvonta, määräysten anto liikenteenohjauslaitteista, lupien myöntäminen merenkulun turvalaitteiden asettamisesta ja vesiväyläpäätökset, kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättäminen ja ohjeistaminen sekä vesiliikenteen ohjaamiseen liittyvien määräysten antaminen,
- älyliikenteeseen liittyvät tehtävät, kuten kansainvälinen vaikuttaminen ja edunvalvonta sekä kansainvälinen ITS-yhteistyö sekä liikkumisen palveluiden edistämiseen liittyvät tehtävät,
- tietunneinien hallintoviranomaisen tehtävät eli kaikkien maanteiden tietunneinien valvonta,
- liikennekäytön ulkopuolella olevien kulttuurihistoriallisiksi määriteltujen kiinteistökohteiden omistus (majakat, väyläalueiden ulkopuolella olevat kanavamuseoalueet sekä ei vesiliikennekäytössä olevat laitteet, kuten möljjät),
- määräysten antaminen tienvarsimainonnasta ja ilmoittelusta sekä johtojen ja rakenteiden sijoittamisesta maantien tiealueelle sekä määräysten antaminen liikennemerkkien ja muiden liikenteen ohjauslaitteiden rakenteesta ja mitoituksesta,
- vaikuttavuusarvioinnin strategisen tason kehittäminen, toimintaympäristön analyysit (ml. henkilöliikennetutkimus), liikennejärjestelmätyön tietopohjan kehittäminen, yleiset liikenne-

ennusteet ja ennakointi (ei hankekohtaiset), kestävän liikkumisen valtakunnallinen ohjaus, esteettömyyden strateginen ja valtakunnallinen kehittämissyhteistyö ja hankesuunnitelmien hyväksyminen, jos liittyy merkittävää julkisen vallan käyttöä,  
- sekä maantie- ja ratalain mukaisten yleissuunnitelmien, tiesuunnitelmien ja ratasuunnitelmien hyväksyntä.

Liikenne- ja viestintävirasto olisi nettobudjetoitu virasto ja sen toiminta rahoitettaisiin pääasiassa asiakasmaksuilla. Viraston kokonaismenot (toimintamenot) olisivat vuonna 2019 noin 171 miljoonaa euroa. Maksutuloilla tästä katettaisiin noin 107 miljoonaa euroa, jolloin valtion budjetista (nettomenot toimintamomentilta) rahoitettaisiin noin 64 miljoonaa euroa (tästä katetaan veroluontoisilla maksuilla noin 25 miljoonaa euroa). Valtion budjetista rahoitettaisiin verotustehtävien hoito sekä valvonta ja neuvontatehtäviä, kuten nykyään.

Viraston tehtävät hoidettaisiin pääasiassa nykyisillä resursseilla. Lisäksi virastoon siirtyisi Liikennevirastosta siirrettävien tehtävien mukana alustavan arvion mukaan noin 70 henkilöä, jotka toimivat yllä mainituissa tehtävissä. Jatkovalmistelujen yhteydessä tarkempi henkilötöyvuosimäärä vahvistetaan ottaen huomioon osaamisen ja toimintaresurssit, koska Liikenneviraston tehtävät sijoittuvat kolmeen organisaatioon (Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto sekä liikenteen ohjausyhtiö). Liikenne- ja viestintäviraston henkilövahvuus tulisi olemaan noin 800.

### 3.3.2. Väylävirasto

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että 1 päivästä tammikuuta 2019 Liikennevirasto muutettaisiin Väylävirasto -nimiseksi virastoksi. Väylävirastoon jäävät viraston nykyiset väylänpitoon liittyvät tehtävät. Viraston vastuulle kuuluva liikenteenohjaus siirtyy uudistuksen yhteydessä käytännössä erillisen, samassa yhteydessä perustettavan, liikenteenohjausyhtiön hoidettavaksi vastuun liikenteenohjauksen järjestämisestä säilyessä Väylävirastolla. Viraston merikartoitustehtävät siirretään kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastoon.

Viraston tehtävät, joihin sisältyy merkittävää julkisen vallan käyttöä, esimerkiksi pakkokeinojen käyttämistä, kauppa-alustukien myöntäminen, yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien hyväksyntä sekä erilaiset liikenteen lupa-asiat siirretään Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi. Samoin erilaiset liikenteen palveluihin sekä liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvät tehtävät, kuten julkisen liikenteen kehittäminen, henkilöliikennetutkimukset ja liikenteen tilastointitehtävät siirretään tässä uudistuksessa perustettavan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi.

Väyläviraston tehtävät kohdistuvat uudistuksen jälkeen entistä selkeämmin laadukkaiden asiakastarpeita vastaavien liikenneväylien suunnittelemiseen, kehittämiseen ja kunnossapitoon. Väyläviraston tehtäviin kuuluvat talvimerenkulun tehtävät vastaavasti kuin nykyisin. Väylävirasto tulee sopimusjärjestelyin sekä osallistumalla maakuntien tienpidon suunnitelmien laadintaan ohjaamaan myös maakuntien tienpitoa. Merkittävänä maanrakennus- sekä vesirakennusalan hankkijana viraston tilaajatoiminnalla mukaan lukien erilaisten hankintamallien kehittäminen siihen liittyvine kustannuslaskentamalleineen on laajat vaikutukset toimialaan. Muutos mahdollistaa viraston henkilöstön osaamisen suuntaamisen sekä kehittämisen kohdistettummin viraston yhteiskunnan kannalta vaikuttavimpiin tehtäviin. Tätä vaikuttavuutta vahvistetaan palveluntuottajille asetettavilla pätevyysvaatimuksilla. Viraston tehtävät ja osaamisvaatimukset tilaajana korostuvat lisäksi liikenteenohjaustoiminnon siirtyessä jokaisen liikenne- muodon osalta ulkoa hankittavaksi.

Tavoitteena on, että Väylävirasto pystyy keskittymään väyläomaisuudesta huolehtimiseen, yhteiskunnan tarpeet ennakoiden sekä riskit tunnistaen. Teknologisen kehityksen tuomat toimin-

taympäristömuutokset tarkoittavat myös mahdollisuutta uudenlaisten liikennejärjestelmäpalveluiden syntymiselle. Väyläviraston liikenneväyliä koskevien tietojen keräämisellä ja hallinnalla sekä tietojen jakamisella avoimen datan periaatteiden mukaisesti tuetaan tätä kehitystä.

Väylävirasto osallistuisi valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta (tie-, rata- ja vesiväylät) ja avustaisi teknisesti liikenne- ja viestintäministeriötä valtakunnallisen suunnitelman laatimisessa. Väyläviraston yhtenä keskeisenä tehtävänä olisi väylänpitäjänä myös vastata eri liikennemuotojen väyliin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta. Liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisella tarkoitettaisiin osallistumista asiantuntijavirastona maakunta-, yleis- ja asemakaavojen laadintaan.

Uudistuksen yhtenä tavoitteena on hallinnonalan viraston roolien selkiyttäminen sekä prosessien selkiyttäminen. Väyläviraston ja perustettavan liikenteenohjausyhtiön välistä työnjakoa selvitetään virastojen suunnittelun yhteydessä.

Väyläviraston toiminta ja väylätuotanto rahoitetaan valtion talousarvion kautta kuten nykyisin. Toimintamenojen mitoituksessa otetaan huomioon maksullisen toiminnan tulot. Perusväylänpidon määrärahojen mitoituksessa otetaan huomioon ratamaksu ja väylämaksu. Väyläverkon kehittämishankkeista päätetään talousarviossa.

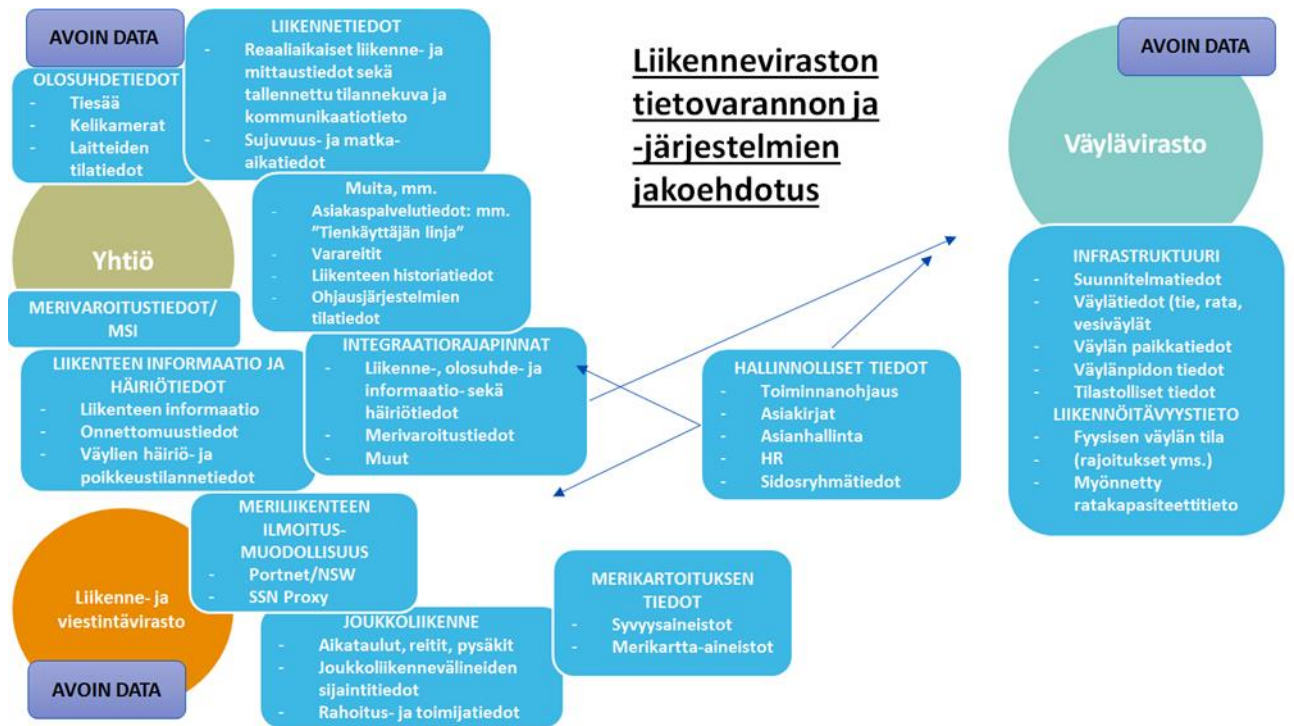
Väyläviraston henkilövahvuus tulee olemaan noin 400.

### 3.3.3. Liikenteen ohjausyhtiö

Tämän esityksen kanssa samanaikaisesti annetussa hallituksen esityksessä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (HE / ) yhtiöitettäisiin Liikennevirastossa hoidettavat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus- ja hallintatehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot itsenäiseksi, valtion kokonaan omistamaksi erityistehäväyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö.

### 3.3.4. Liikenteen tietovarannot

Liikenteen palveluista annetun lain V osaan lisättäisiin kaksi uutta lukua, joista ensimmäinen koskisi liikenneasioiden rekisterin ulkopuolelle jääviä tietovarantoja, joiden ylläpitäjänä toimii liikenne- ja viestintävirasto. Jälkimmäinen luku koskisi tietovarantoja, joiden ylläpitäjänä toimisi Väylävirasto. Molemmissa luvuissa kyse on pääosin tietovarannoista, joita ylläpitää nykyään Liikennevirasto. Niissä on kyse vain rajallisesti henkilötiedoista, ja niiden käsittelyn osalta ei ehdoteta erityistä sektorikohtaista sääntelyä, vaan käsittely tapahtuisi EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen ja siihen perustuvan kansallisen yleislain nojalla. Muutoin luvut sisältäisivät perussäännökset tietojen saantioikeuksista ja luovuttamisesta. Luovuttamisessa merkittävintä olisi avoin data, jonka laatua pyrittäisiin kehittämään.



Kuva 2.

## 4 Ehdotuksen vaikutukset

### 4.1 Taloudelliset vaikutukset

#### 4.1.1. Vaikutukset valtiontalouteen ja julkistalouteen

Hallinnonalan virastouudistuksella ei katsota olevan merkittäviä vaikutuksia valtion talouteen, koska virastojen kokonaistehtävät eivätkä henkilökunta lisäänty, vaan toimintaa tehostetaan.

Hallinnonalan virastouudistus, kuten mikä tahansa suurempi uudelleenorganisointi, aiheuttaa kertaluonteisia kustannuksia. Kustannusten suuruutta on vaikea arvioida tässä vaiheessa, kustannus syntyy mm. seuraavista osatekijöistä:

- Tiedon kokonaisarkkitehtuurin suunnittelu ja rakentaminen
- Organisoituminen
- Hallinnollisen työn uudelleenjärjestäminen
- Toimitilajärjestelyt ja toiminnan sijoittuminen.

#### *Liikenne- ja viestintäviraston perustamisen vaikutukset*

Liikenne- ja viestintäviraston perustamisen yhteydessä siirtyy määrärahoja valtion talousarvion momenteilta toisille virastojen tehtävänjaon suhteessa.

Nykyiset Liikenteen Turvallisuusviraston ja Viestintäviraston toimintamenot ja asiakasmaksut siirtyvät uudistuksessa tehtävien myötä sellaisenaan Liikenne- ja viestintävirastoon.

Lisäksi Liikennevirastosta siirtyy perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon toimintamenoja ja valtionavustuksia yhteensä noin 134 miljoonaa euroa seuraavasti:

- 9 miljoonaa euroa siirtyviin tehtäviin tarkoitettuja toimintamenoja
- 3 miljoonaa euroa siirtyviin tehtäviin tarkoitettuja perusväylänpidon menoja,
- 101 miljoonaa euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamiseen käytettäviä valtionavustuksia
- 21 miljoonaa euroa joukkoliikenteen valtionavustuksiin osoitettavaa rahoitusta

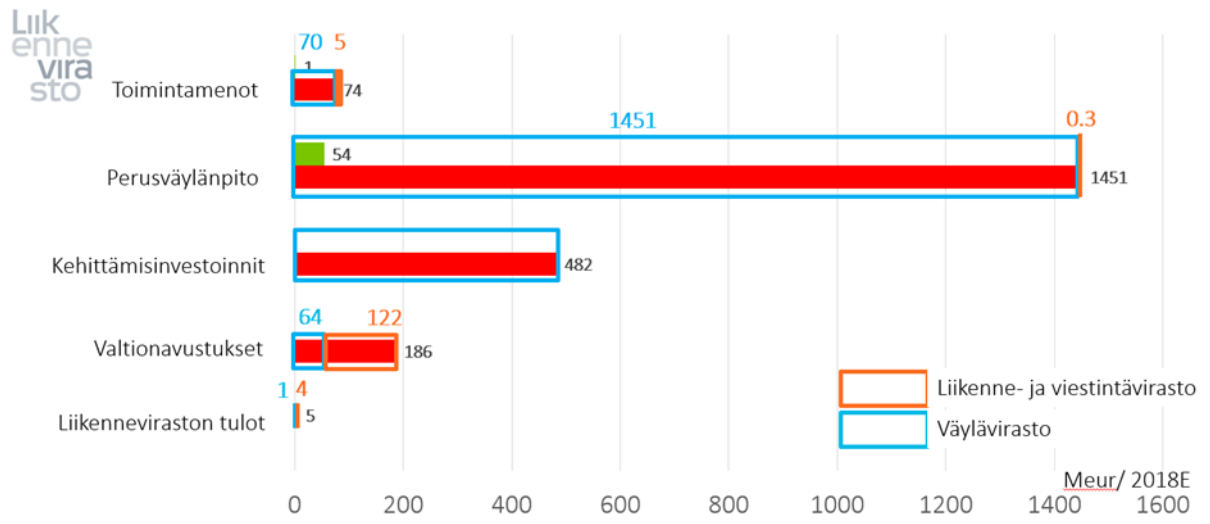
#### *Väyläviraston perustamisen vaikutukset*

Väylävirastoon siirtyy suurin osa Liikenneviraston toimintameno- ja perusväylänpidon määrärahoista. Merkittävin muutos aiheutuu siitä, että nykyisen Liikenneviraston liikenneohjaukseen käytettävät toimintamenot siirretään perusväylänpitoon osaksi muuta liikenteenohjausmenoja, joilla hankitaan liikenteenohjauspalvelut yhtiöltä.

Väylävirastoon siirtyvät kaikki Liikenneviraston kehittämisinvestointimäärärahat. Lisäksi Liikennevirastosta siirtyy perustettavaan Väylävirastoon valtionavustuksia yhteensä noin 64 miljoonaa euroa. Liikenneviraston tuloista yksi miljoonaa euroa siirtyy Väylävirastoon. Liikenneviraston rahoituksen uusi jakautuminen uudistuksessa on esitetty alla olevassa kuvassa.

Liikenteenohjausyhtiön perustamisen vuoksi on tarve tarkistaa määrärahojen kohdentamista toimintamomentin ja perusväylänpidon momentin kesken. Tämä johtuu siitä, että toimintamomentilta rahoitettavat palkkamenot muuttuvat palveluostoiksi. Samasta syystä myös

liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisämenot kasvavat. Valtion tasolla ALV-vaikutus neutraloituu aiemmin kuvatulla tavalla. Siirtyvät määrärahat tarkentuvat sitä mukaan, kun tehtävät ja niiden mukana siirtyvät henkilötyövuodet lopullisesti varmistuvat.



Kuva 3. Liikenneviraston rahoituksen jakautuminen uudistuksessa

#### *Liikenteenohjaus- ja hallinta toimintojen yhtiöittämisen vaikutukset*

Keskeinen osa virastouudistusta on nykyisin Liikennevirastossa hoidettavien tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittäminen valtion omistamaksi erityistehtävä-yhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Nykyisestä Liikennevirastosta irrotettavat toiminnot sisältävät tie-, meri- ja rautatieliikenteenohjauksen, mukaan lukien palvelun oston Finrail Oy:lta.

Nykyisessä virastorakenteessa liikenteenohjauksen palveluntuotannon kustannusten on arvioitu nousevan vuoden 2016 vertailukelpoisesta noin 139 miljoonasta eurosta vuoteen 2019 noin 144 miljoonaan euroon eli kustannusten arvioitaisiin kasvavan noin 5 miljoonaa euroa. Uudessa rakenteessa, yhtiöittämisen jälkeen, Väylävirasto ostaa Liikennevirastosta irrotetut vastaavat palvelut yhtiöltä ja käyttää tähän arviolta 137 miljoonaa euroa vuonna 2019. Tästä summasta muodostuu perustettavan yhtiön liikevaihto.

Liikenteenohjauksen yhtiöittämisen julkisen talouden välittömät ensimmäisen toimintavuoden kokonaishyödyt arvioidaan olevan noin 11 miljoonaa euroa olettaen että Väylävirastoon jäävää tukitoimintojen henkilöstöä pystytään tehokkaasti hyödyntämään. Tällöin kumulatiivisesti vuosien 2019–2022 ajalta laskien tarkoittaisi edellinen yhteensä noin 44 miljoonan euron julkisen talouden säästöjä.

Liikennevirastosta irrotettavan osuuden yhtiöittäminen lisää valtion tuloja ensimmäisen toimintavuoden perusteella arviolta 4 miljoonaa euroa seuraavin tavoin:

- Yhtiö tulisi alustavien arvioiden pohjalta tuottamaan maltillista nettotulosta 3 miljoonaa euroa. Tästä summasta yhtiö tulouttaa tavoitteiden mukaisesti valtio-omistajalle osinkoina 40 prosenttia.
- Yhtiö tulisi maksamaan tuloveroa alustavien laskelmien mukaan 0,8 miljoonaa euroa vuodessa.

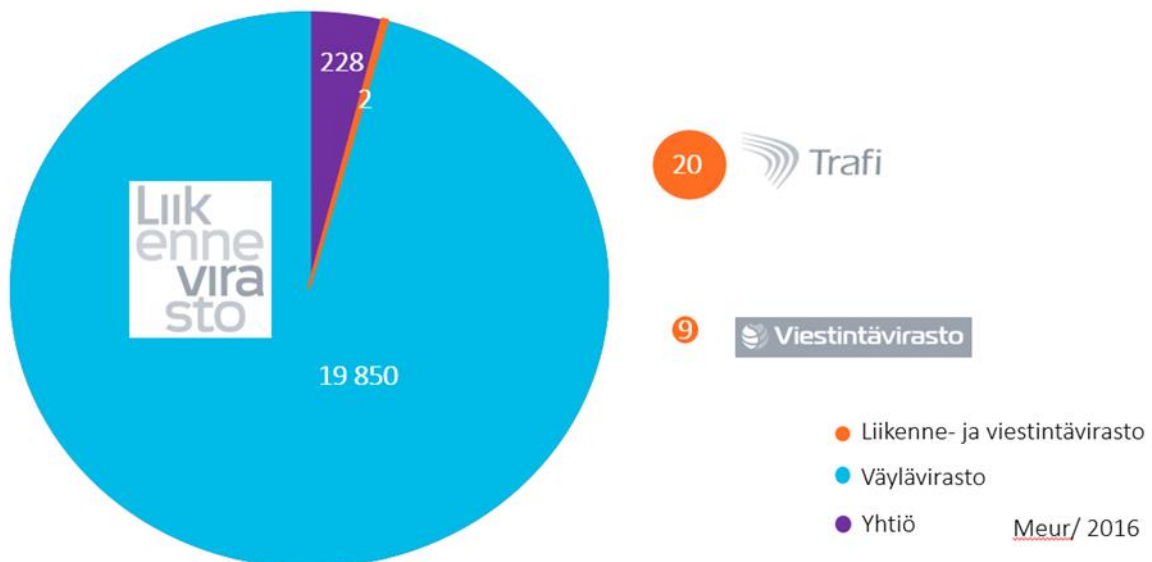
Liikennevirastosta irrotettavan osuuden yhtiöittäminen säästää valtion menoja ensimmäisen toimintavuoden perusteella arviolta 7 miljoonaa euroa seuraavin tavoin:

- Yhtiön arvioidaan pystyvän tuottamaan liikenteenohjauspalvelut vuonna 2019 arviolta noin 137 miljoonalla eurolla.
- Yhtiömuotoisena pystytään nykyisin Liikenneviraston tuottama palvelu tuottamaan vertailukelpoisin luvuin noin 7 miljoonaa edullisemmin

### *Taseomaisuuden jakautuminen*

Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston taseomaisuus siirtyy Liikenne- ja viestintävirastoon. Liikenneviraston taseomaisuus siirtyy pääosin Väylävirastoon. Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaukseen liittyviä tietojärjestelmiä ja muita laitteita siirtyy Liikennevirastosta liikenteenohjauksesta vastaavaan yhtiöön ja niiden arvo on tällä hetkellä noin 228 miljoonaa euroa.

Liikenneviraston taseomaisuudesta siirtyy Liikenne- ja viestintävirastoon lähinnä historiallisia vesiväyläkohteita ja muita pieniä omaisuuseriä, joiden arvo on noin 2 miljoonaa euroa. havainnollistaa taseomaisuuden jakautumisen uudessa tilanteessa.





Kuva 4.

### *Nykyisen taseomaisuuden uusi jakautuminen*

Tiedon hyödyntämisen tehostumisella voi olla suuri merkitys väylänpidon kustannuksiin. Se voi parantaa infraomaisuuden hallintaa ja sitä kautta vähentää esimerkiksi korjausvelkaa.

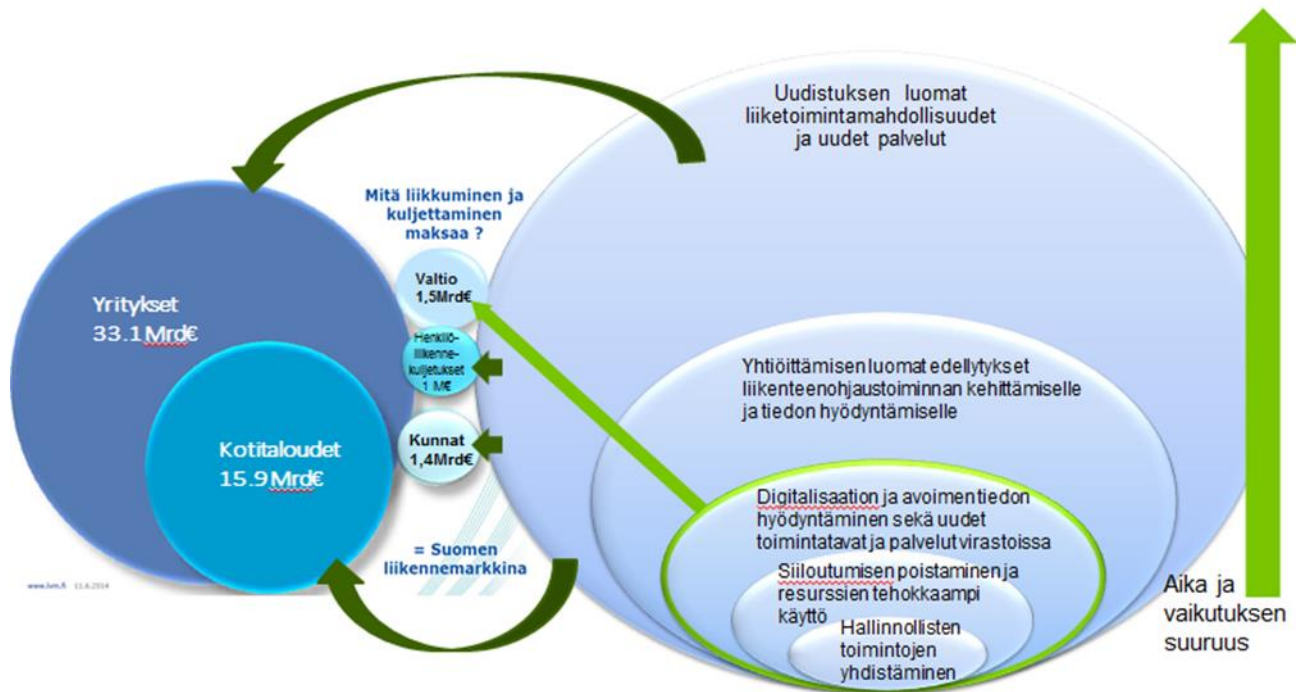
Kustannussäästö voidaan saada aikaan kahdella mekanismilla. Yhtäältä tiedon tehokkaammalla käytöllä voidaan parantaa liikenteenohjausta ja näin hyödyntää nykyistä väyläkapasiteettia paremmin, mikä vähentää investointitarvetta. Toisaalta, jos tunnistetaan kuormittuneet tieosuudet aiempaa paremmin, voidaan arvioida korjausvelan suuruutta täsmällisemmin ja kohdistaa kunnossapitotoimet räätälöidymmin niitä tarvitseviin kohteisiin.

### *Pitkän aikavälin taloudelliset vaikutukset*

Uudistuksen taloudelliset vaikutukset ovat toisaalta välittömästi tai verrattain lyhyellä aikavälillä syntyviä taloudellisia vaikutuksia ja toisaalta pidemmän aikavälin mahdollisia taloudellisia vaikutuksia. Uudistuksen suurimmat taloudelliset hyödyt mahdollistuvat sekä julkiseen talouteen että kansantalouteen pitkällä aikavälillä synergiaetujen, digitalisaation, avoimen tiedon ja yhtiön synnyttämän uuden liiketoiminnan kautta. Välittömät, vuonna 2019 syntyvät taloudelliset vaikutukset ovat vähäisiä, koska lähtökohtana on, etteivät hallinnonalan kokonaistehävät muutu eikä henkilöstöä vähennetä.

Merkittävimmät uudistuksen taloudelliset vaikutukset syntyvät muutosprosessin toteutuksen tuloksena osin uusien virastojen tehtävien kirkastamisella ja tehostamisella sekä synergiaetujen hyödyntämisellä, kuten siilojen poistamisella ja hallinnollisten toimintojen yhdistämisellä.

Suurimmat taloudelliset vaikutukset voivat syntyä pitkällä aikavälillä ennen kaikkea niiden mahdollisuuksien kautta, joita uudistus luo digitalisaation ja tiedon hyödyntämiselle viranomaistoiminnassa mutta erityisesti uusien palveluiden ja liiketoiminnan synnyttämisessä yhtiön toiminnan seurauksena. Jälkimmäisen merkitys voi muodostua suureksikin, kun otetaan huomioon liikennemarkkinoiden suuri arvo (kuva 5).



Kuva 5. Periaatekuva uudistuksen aikaansaamien muutosten kohdistumisesta Suomen liikennemarkkinoihin. Nuolet kuvaavat vaikutusten kohdistumista eri osiin liikennemarkkinoilla. (kuvan liikennemarkkinatiedon lähde: LVM 2014)

#### 4.1.2. Taloudelliset vaikutukset elinkeinoelämälle

Uudistus luo markkinoille liiketoimintamahdollisuuksia ja uusia palveluita. Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa kansallista kilpailukykyä ja kansalaisten hyvää arkea. Liikenteen markkinoilla toimivien yritysten liikevaihto Suomessa oli vuonna 2012 yhteensä noin 62 miljardia euroa. Kaikkien Suomessa toimivien yritysten liikevaihto oli 395 miljardia euroa, joten liikenteen markkinoilla toimivien yritysten osuus oli noin 15 prosenttia kaikkien yritysten liikevaihdosta. Kuvassa 6 on esitetty liikevaihdot liikenteen eri osamarkkinoilla. Henkilöliikenne sekä tavara- ja logistiikkamarkkinat voidaan katsoa olevan liikenteen ydinmarkkinoita.



Kuva 6. Yritysten liikevaihdot liikenteen eri osamarkkinoilla Suomessa vuonna 2012

Hallinnonalan virastouudistuksen merkittävimmät taloudelliset hyödyt mahdollistuvat liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen ja tietopääoman uuden jaon synnyttäminä hieman pidemmällä aikajaksolla. Uudistus kohdistuu erityisesti liikenteen ydinmarkkinoille eli henkilöliikenne- ja toisaalta tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoille, joiden kokonaissuuruudeksi on arvioitu 22 miljardia euroa (2012). Näillä kahdella sektorilla toimii lähes 22 000 yritystä ja ne työllistävät Suomessa n. 127 000 henkilöä.

Uudistuksen tavoitteena on tehostaa tiedon avaamista ja nopeuttaa siihen perustuvan mm. MaaS-tyyppisen (Mobility as a Service) uuden liiketoiminnan kehittymistä ja kasvua, ja erityisesti start up -tyyppistä toimintaa. Odotuksena on, että liikenteenohjauksen yhteydessä syntyvä ja kerättävä tieto saadaan hyödyttämään koko yhteiskuntaa aiempaa tehokkaammin. Uudistuksella luodaan edellytyksiä uudelle yritystoiminnalle. Jo yhden prosenttiyksikön kasvu henkilöliikenne-, tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoiden koossa vastaisi noin 200 miljoonan euron kasvua yritysten liikevaihdossa. Tämä loisi uusia työpaikkoja ja sitä kautta uutta tulovirtaa myös valtion talouteen.

Henkilöliikenne- tavaraliikenne- ja logistiikkamarkkinoiden kehityksen kautta hyötyvät välillisesti myös muut liikenteen osamarkkinoilla toimijat: kulkuneuvo-, liikenneinfrastruktuuri- sekä käyttövoimamarkkinat, joiden yhteenlaskettu suuruus vuonna 2012 oli noin 40 miljardia euroa. Muutos ei tuo vain euromääräistä hyötyä, vaan muutoksia tapahtuu voimakkaasti myös tuote- ja palvelualoilla, toimitusketjuissa ja infrastruktuurissa.

Virastouudistuksen tavoitteiden mukainen viestintä- ja liikennepalveluiden yhteentoimivuuden tehostaminen edistää yritysten toimintamahdollisuuksia.

#### 4.1.3. Kotitalouksiin ja yksittäisiin henkilöihin kohdistuvat taloudelliset vaikutukset

Tilastokeskuksen tuoreimman kotitalouksien kulutustutkimuksen mukaan vuonna 2012 Suomen kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 19 miljardia euroa, joka on 17 prosenttia kotitalouksi-

en kulutusmenoista. Ajanjaksolla 1985–2012 tarkasteltuna liikenteen ja elintarvikkeiden osuudet ovat säilyneet koko 27 vuoden jakson ajan asumisen jälkeen suurimpina kulutuserinä. Liikennemenojen kasvu on ollut nopeampaa kuin elintarvikemenojen.

Kotitalouksien liikennemenoista ehdottomasti suurimman osan muodostaa oman auton hankinta ja käyttö. Henkilöauton omistuksen ja käytön kustannukset olivat vuonna 2012 Suomessa 15,1 miljardia euroa. Muuhun liikenteeseen käytettiin Tilastokeskuksen kotitalouksien kulutustilastojen mukaan 3,89 miljardia euroa. Tästä esimerkiksi linja-automatkoihin käytettiin 0,66 miljardia euroa, taksimatkoihin 0,17 miljardia euroa sekä junamatkoihin 0,39 miljardia euroa. Kuitenkin omaa autoa käytetään vain viisi prosenttia ajasta, 95 prosenttia ajasta se on käyttämättömänä. Uusien liikkumisen palveluiden arvioidaan vähentävän oman auton käytön tarvetta erityisesti suuremmissa kaupungeissa. Maaseutumaisessa asumisessa oma auto säilyttäneen pitkään asemansa, mutta uudet mahdollisuudet voivat pidemmällä tähtäimellä vähentää yksittäisten kotitalouksien tarvetta omistaa useampia henkilöautoja. Kotitalouksien näkökulmasta kaikki toimet, jotka vähentävät tarvetta oman auton hankkimiselle, merkitsevät mahdollisuuksia säästöihin.

Heinäkuussa 2018 voimaan tuleva liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 145/2017 vp) lisää tiedon hyödynnettävyyttä ja rekistereiden käyttöä. Uudistus tekee yksityisasiakkaan palvelusta sujuvampaa ja vähentää asiointitarvetta. Asioinnin kustannukset voivat välillisesti laskea, kun esimerkiksi valokuvaa tai muuta asiakirjaa ei tarvitse erikseen toimittaa useaan tarkoitukseen. Asiakkaan kustannussäästö vaihtelee edellytetyn asiakirjan ja asiakkaan tarvitsemien palveluiden mukaan. Esimerkiksi nykyisten kuljettajien lupakirjojen määrien perusteella voidaan arvioida, että vähintään 20 000 henkilöllä on usean eri liikennemuodon lupakirja (lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto). Jos mahdollisuudesta hyödyntää esimerkiksi valokuvaa tai muuta asiakirjaa useassa käyttötarkoituksessa syntyvä kustannussäästö olisi esimerkiksi 20–50 euroa, muodostuisi yksityisten asiakkaiden kertaluonteiseksi hyödyksi 400 000–1 000 000 euroa. Hyödyn suuruusluokka on jossain määrin suuntaa antava. Arviointia varten ei ole saatavissa tarkkaa tietoa niiden asiakkaiden määrästä, jotka asioivat Liikenteen turvallisuusvirastossa useassa eri ominaisuudessa niin, että aiemmin toimitetut asiakirjat ovat vielä voimassa tai muutoin eri käyttötarkoitusten edellyttämien vaatimusten mukaisia. Tässä esimerkissä asiakirjan hyödyntämisestä useisiin käyttötarkoituksiin aiheutuu yrityksille, kuten valokuvausliikkeille, kustannusvaikutuksia liiketoiminnan vähenemisenä. Näitä vaikutuksia on kuitenkin tässä vaiheessa vaikea kohdentaa tarkasti, kun tiedossa ei vielä ole, mitä eri asiakirjoja voidaan hyödyntää ja miten laajaa hyödynnettävyys on.

Rekisteritietojen laaja luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin edistää ja tukee liikkumispalveluiden markkinoiden kehittymistä. Luovutus liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin mahdollistaa uusien kuluttajien sovellusten ja palveluiden syntymisen ja tukee siten uusien liikkumisen tapojen ja sähköisen palvelukulttuurin syntyä. Kuluttajan hyötynä on tietojen ajantasaisuus ja sen myötä asioinnin nopeutuminen ja asiointikokemuksen parantuminen kuluttajan hankkiessa esimerkiksi huolto- ja varaosapalveluita. Muutosten ennakoidaan vaikuttavan tuotetun sovelluksen tai palvelun hinnoitteluun loppukäyttäjälle: tarjonnan laajentuessa ja kilpailun lisääntyessä palveluiden kuluttajahinnat pienentyvät. Asiakkaan hyötyihin vaikuttavat voimakkaasti kehittyvien palveluiden luonne ja käyttöönottoaste, minkä vuoksi palveluiden tuomille kustannus- ja aikasäästöille on vaikea arvioida suuruusluokkaa. Helsingin seudun joukkoliikenteessä kuukauden kausilippu maksaa nykyisin käyttöalueen mukaan noin 50–100 euroa. Uusien liikkumispalveluiden käyttö käynnistyy todennäköisimmin kaupunkien alueella, missä palveluiden yhdistelyyn on parhaat edellytykset. Palveluiden käyttö yleistyy todennäköisimmin ensin paljon joukkoliikennettä käyttävien ja satunnaisesti henkilöautoa tarvitsevien keskuudessa. Liikkujaryhmistä tehdyn tutkimuksen (Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusaineistossa, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 43/2007) perusteel-

la voidaan arvioida, että tällaisista potentiaalisesti liikkumispalveluista kiinnostuneita eri kulutapoja monipuolisesti käyttäviä on noin 20–40 % väestöstä. Osuus ei todennäköisesti ole ainakaan pienentynyt kymmenessä vuodessa, kun huomioidaan muun muassa joukkoliikenteen ja polkupyöräilyn palvelutason parantuminen. Suomen kymmenen suurimman kaupungin väestöstä 20–40 % tarkoittaa noin 435 000-870 000 henkilöä. Liikkumispalveluiden käytöstä kuluttajille aiheutuvan vuotuisen kustannus- ja aikasäästöhyödyn voidaan siis arvioida asettuvan 22–87 miljoonan tasolle.

Viranomaispalvelun kehittäminen, kuten ilmoitus-, lupa-, raportointi- ja rekisteröintimaksujen digitalisointi ja erityisesti OmaData-konseptin toteuttaminen toisivat kuluttajille pitkällä aikavälillä noin 5 miljoonan euron suuruisen hyödyn säästyneinä asiakasmaksuissa.

#### **4.2 Vaikutukset henkilöstön asemaan**

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistushankkeessa on tarkoitus muodostaa uusi viranomaiskokonaisuus, jossa liikennealan sääntely- ja valvontatehtäviä hoitavan Liikenteen turvallisuusviraston ja viestintäalan sääntely- ja valvontatehtäviä hoitavan Viestintäviraston tehtävät sekä Liikenneviraston viranomaistehtävien hoitaminen yhdistettäisiin yhdeksi virastoksi (Liikenne- ja viestintävirasto). Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut yhtiöitetään valtion kokonaan omistamaksi erityistehtäväyhtiöksi. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaa väyläverkosta vastaavana virastona.

Hallinnolliset tehtävät ja toiminnot ovat luonteeltaan hyvin samankaltaisia eri virastoissa ja niitä tuottavilla asiantuntijoilla on toisiaan vastaavaa osaamista. Tästä johtuen palveluiden yhtenäisellä toteuttamisella voidaan saavuttaa välittömiä synergiahyötyjä ilman osaamiseen liittyviä haasteita. Hallinnollisissa palveluissa on tunnistettavissa mahdollisuuksia organisoida ja toteuttaa toisilta oppimiseen ja parhaiden käytäntöjen jakamiseen. Tärkeää on mahdollisuus organisoida ja toteuttaa hallinnollisia palveluja tulevaisuudessa siten, että asiantuntijat vapautuvat hallinnollisten tehtävien hoitamisesta.

Yhtenäiset toimintatavat luovat perustan organisaation toiminnalle. Hyödyntämällä eri virastoista johtamisjärjestelmistä, palvelujohtamisesta ja prosessimaisesta toiminnasta kertyneitä kokemuksia, on mahdollisuus luoda parhaisiin käytäntöihin pohjautuvat toimintamallit. Asiakkuuksien hallintaa yhtenäistämällä tuetaan sisäisen toiminnan asiakaslähtöistä kehittämistä, mutta myös mahdollistetaan näyttäytyminen nykyistä yhtenäisempänä hallinnonalan asiakkaiden ja sidosryhmien suuntaan.

Hyötyjä ja vaikuttavuutta saavutetaan toimintatapojen ja synergioiden uudelleentarkastelulla. Synergiaetuja ja tehostamismahdollisuuksia syntyy heti yhdistämisen jälkeenkin, mutta merkittävimmät hyödyt toteutuvat kuitenkin pidemmällä aikavälillä kehityksen ja toimintaympäristön muutosten myötä.

Henkilöstön tunnusluvut virastoittain on esitetty edellä kohdassa 2.1.2.4. Valtion virkamieslain sekä työsopimuslain mukaisesti nykyinen henkilöstö siirtyy tehtäviensä mukana siihen organisaatioon, johon heidän hoitamansa tehtävät siirtyvät tai jäävät.

*Alustava arvio siirtävistä henkilötyövuosista 2019*

<b>Virasto</b>	<b>Tämänhetkiset työvuodet</b>	<b>Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyvät henkilötyövuodet</b>	<b>Väylävirastoon jäävät henkilötyövuodet</b>	<b>Liikenteenohjaukseen siirtyvät henkilötyövuodet</b>
Liikenteen turvallisuusvirasto	565	565		
Viestintävirasto	237	237		
Liikennevirasto	645	noin 70	400	182
<b>Yhteensä</b>	<b>1447</b>	<b>noin 872</b>	<b>400</b>	<b>182</b>

Lakkautettavien virastojen koko henkilöstö siirty tehtäviensä mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon. Väyläviraston toimialan tehtäviä hoitava Liikenneviraston henkilöstö jää Väylävirastoon. Toimintojen uudelleen järjestelyssä noudatetaan valtion virkamieslain (750/1994) 5 a 5 c §:n säännöksiä. Lisäksi uudistuksen voimaantulolakiin sisältyy henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös, jonka sisältöä selvitetään jäljempänä. Muutos toteutetaan yhteistoiminnassa valtion virastoissa ja laitoksissa annetun lain (12233/2013) mukaisia menettelyjä noudattaen. Uudet virastot noudattavat omassa päätöksenteossään yhteistoiminnasta annettuja menettelyjä.

Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyviä tehtäviä hoitavien virat siirretään virkamieslain 5 a §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon. Väylävirastoon jääviä tehtäviä hoitavien virat ja työsuhteet jäävät Väylävirastoon.

Esitykseen sisältyy työsopimussuhteessa olevaa henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös. Säännöksen tarkoituksena on turvata henkilöstön yhdenvertaisuus muutoksessa siten, että muutosten toteutuisi samojen periaatteiden mukaisesti riippumatta palvelussuhdelajista. Sekä virka- että työsuhteen osalta turvataan palvelussuhteen jatkuvuus muutoshetkellä. Väylävirastoon jääviä tehtäviä hoitava työsopimussuhteessa oleva henkilöstö jää työsopimussuhteisena Väylävirastoon. Liikennevirastosta Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyvä työsopimussuhteessa oleva henkilöstö siirtyy virkasuhteisena uuteen Liikenne- ja viestintävirastoon. Tämä vastaa Valtion työmarkkinailaitoksen suositusta siitä, että palvelussuhdelajit muutetaan yhteneviksi organisaatiomuutoksen yhteydessä. Palvelussuhteen katsotaan palvelussuhteen etuuskien määräytymisen kannalta jatkuneen valtiolla yhdenjakoisena. Näin ollen kertyneet lomautukset ja mahdolliset työsopimussuhteeseen liittyvät lomarahasaatavat siirtyvät henkilön mukana uuteen virastoon. Lisäksi säädettäisiin siitä, että työsopimussuhteessa oleva henkilöstö voitaisiin siirtää ilman suostumustaan, jos hänet siirretään työssäkäyntialueellaan tai työssäkäyntialueelleen. Säännös vastaa virkamieslain 5 a §:n 3 momentin säännöstä.

Henkilöstön sijoittuminen perustettaviin virastoihin toteutetaan vaiheittain avaamalla mahdollisuus ilmoittautua yksikön johtajan tehtävään tai mahdollisiin muihin esimiestehtäviin, pääjohtajan tehtävää lukuun ottamatta, sekä toteuttamalla tehtävien koesijoittelu ennen organisaatioiden varsinaista vahvistamista. Henkilöstölle varataan mahdollisuus myös vaikuttaa sijoittumiseensa. Ensisijaisesti henkilölle pyritään löytämään aikaisempia tehtäviä vastaavia tehtäviä. On kuitenkin mahdollista, että henkilön tehtävät muuttuvat uudessa organisaatiossa. Jos tehtävät muuttuvat olennaisesti virkasuhteessa olevan henkilön kannalta, noudatetaan valtion virkamieslain 5 c §:n menettelyä.

Yhdistyvissä virastoissa hoidetaan viranomaistehtäviä, joihin liittyy julkisen vallan käyttöä. Julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä, mukaan lukien hallintopäätösten valmistelu ja ratkaiseminen sekä tosiasiallinen hallintotoiminta, hoidetaan jatkossakin virkasuhteessa. Tehtävien organisointia ja vaikutuksia henkilöstön tehtäväkuviin valmistellaan Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston perustamishankkeissa. Henkilöt siirretään Liikenne- ja viestintävirastoon siinä virkasuhteessa, jossa he muutoksen hetkellä ovat. Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyvien työsopimussuhteisten henkilöiden palvelussuhde muutetaan virkasuhteeksi. Uusien virastojen tehtävien organisoinnin ja henkilöstön tehtävien tultua määritellyksi pyritään siihen, että samoissa tai samankaltaisissa tehtävissä käytetään samaa palvelussuhdelajia.

Esitykseen sisältyvän Liikenne- ja viestintäviraston perustamista ja Liikennevirastosta annetun lain muuttamista koskevan lain voimaantullessa yhdistyvien virastojen virka- ja työehtosopimukset lakkaavat. Liikenneviraston virka- ja työehtosopimukset säilyvät voimassa Liikenneviraston nimen muuttuessa Väylävirastoksi. Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto kuuluvat valtion kollektiivisopimusten ja niiden neuvottelujärjestelmän piiriin. Voimassaolevat keskustason sopimukset koskevat uusia virastoja. Virastotason sopimuksilla voidaan tarkentaa palvelussuhteen ehtoja. Näistä ehdoista neuvotellaan Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston sekä asianomaisten henkilöstöjärjestöjen kesken.

Perustettavalle uudelle Liikenne- ja viestintävirastolle neuvotellaan oma uusi, tuloksellista toimintaa tukeva palkkausjärjestelmä. Keskeisenä tavoitteena on laatia ao. virastoa tuloksellista toimintaa tukeva palkkausjärjestelmä. Siirtyvän henkilöstön palkkataso turvataan siten kuin siitä on sovittu valtion keskustason virka- ja työehtosopimuksessa. Palkkausjärjestelmästä pyritään sopimaan tai ainakin saavuttamaan neuvottelutulos ennen kuin Liikenne- ja viestintävirasto aloittaa toimintansa. Liikenne- ja viestintävirastolle neuvotellaan myös sopimukset luottamusmiestoiminnan järjestämisestä, yhteistoiminnasta ja työsuojelun yhteistoiminnasta. Työaikamuotoa ja -järjestelmiä koskevissa päätöksissä huomioidaan erityisesti virastojen toiminnalliset tarpeet.

Virastojen henkilöstöjärjestöjen edustajat ovat mukana virastojen perustamista koskevissa hankeorganisaatioissa. Henkilöstölle on järjestetty henkilöstötilaisuuksia, joissa on käsitelty virastojen perustamiseen liittyviä kysymyksiä ja toimenpiteitä. Virastot tulevat käsittelemään henkilöstön siirtoa omissa yhteistoimintamenettelyissään.

#### **4.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Hallinnollisten toimintojen keskittäminen parantaa tehokkuutta. Vuodesta 2012 lähtien hallitusohjelmiin on sisällynyt merkittäviä virastojen toimintamenoihin kohdistuvia määrärahasäästöjä. Samanaikaisesti virastoille on tullut ja on tulossa uusia tehtäviä. Uusi virastokokoonaisuus luo mahdollisuuksia keskittää virastojen hallintoa ja yhteisiä toimintoja erityisesti hallinnollisissa tukitoiminnoissa, kohentaa hallinnon tuottavuutta, parantaa tehokkuutta ja vaikuttavuutta sekä vapauttaa resursseja uusiin virastoille osoitettaviin tehtäviin ja mahdollisesti muista uudistuksista aiheutuviin henkilöstötarkistuksiin.

Julkisen talouden heikentymisen vuoksi valtionhallinnon rakenteellisten ja toiminnallisten kehittämishankkeiden keskeisinä tavoitteina on palveluiden laadukas hoitaminen tulevaisuudessa nykyistä tehokkaammin ja taloudellisemmin. Tavoitteena on muun muassa päällekkäisyyksien purkaminen, sähköisen asioinnin lisääminen sekä asiakasnäkökulmasta etenkin asioinnin helppous ja selkeys.

Viranomaistoimintojen yhdistämisellä tavoitellaan seuraavia hyötyjä:



- Parannetaan hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin.
- Kehitetään ja vahvistetaan hallinnonalan strategista ohjausta.
- Edistetään hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä.
- Lyhyellä aikavälillä viranomaistehtävissä on saavutettavissa synergiaetuja erityisesti hallinnollisissa tukitoiminnoissa (talous- ja henkilöstöhallinto).
- Pidemmällä aikavälillä sähköinen asiointi ja laajempi resurssipohja vapauttavat asiantuntijoita rutiinotoimista vaativampiin tehtäviin.
- Viranomaistoimintojen yhdistäminen luo mahdollisuuksia lisätä tulohajauksessa hallinnonalan sisäistä vuorovaikutusta ja yhteistyötä.
- Viranomaistoimintojen keskittäminen ja yhdistäminen luovat strategiseen ohjaukseen uutta näkökulmaa ja edellytyksiä kehittää viranomaistoimintaa eri asiakastarpeisiin sekä kehittää ja yksinkertaistaa ohjaus- ja lupatoimintoja ja karsia normeja.
- Uudessa virastossa on mahdollisuudet hyvien käytäntöjen levittämiseen ja toisilta oppimiseen muuttuvassa toimintaympäristössä.
- Valvonta-, ohjaus- ja lupa-asioiden keskittäminen tuo vahvemman oikeudellisen asiantuntijapohjan ja edellytykset palvelun laadun parantamiselle.

Haasteena on synergiaetujen heikentyminen, jos uudistus jää puolitiehen. Määrätietoinen strateginen ote ja siihen perustuva organisoituminen ovat kuitenkin keinoja toivotun kehityksen aikaansaamiseen.

#### **4.4 Ympäristövaikutukset**

Esityksellä ei ole välittömiä vaikutuksia ympäristöön.

Liikenteen automatisointi ja digitalisointi voivat vähentää liikenteen haitallisia ympäristöpäästöjä. Viestintä- ja liikennepalveluiden yhteentoimivuuden parantuminen luo potentiaalia liikenteen automatisaatiolle. Viestintäyhteyksien kehittyminen mahdollistaa uudenlaisen työn ja työpaikan vuoksi. Liikenne- ja viestintäsektorin yhdistyminen samaan virastoon edistää edellä mainittujen ilmiöiden kehitystä ja tukee pitkällä aikavälillä kestävämmän liikennejärjestelmän kehittymistä.

Avoimella datalla, tietovarantojen paremmalla hyödyntämisellä sekä liikenteenohjauksen yhteydessä syntyvällä ja kerättävällä tiedolla voidaan hyödyttää koko yhteiskuntaa aiempaa tehokkaammin. Tällä voidaan onnistua vähentämään liikenteen haitallisia päästöjä sekä parantaa energiatehokkuutta.

”Liikenne palveluna” (Mobility as a Service, MaaS) -toimintatapaa edistämällä julkinen sektori, elinkeinoelämä ja käyttäjät yhdessä tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä luovat kestävästä liikennejärjestelmästä. Toimintatapa voi mahdollistaa ympäristön kannalta suotuisamman kulukumuotojakauman mahdollistamalla ovelta ovelle kuljetukset myös henkilöliikenteessä sekä jakamistalouteen perustuvia palveluita. Tämä osaltaan saattaa vähentää henkilöautoriippuvaisuutta ja lisätä uusien liikennepalvelujen houkuttelevuutta, mukaan lukien julkinen henkilöliikenne.

Tavoitteena on, että ”liikenne palveluna” -toimintatapaa edistämällä henkilöautolla yksin ajettavien matkojen määrä vähenee ja että henkilöautosuorituksen kasvu muun muassa kaupunkiseuduilla pysähtyy väestönkasvusta huolimatta. Esimerkiksi yhteiskäyttöautoilun yleistyminen voi edistää autokantamme uusiutumista ja vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien henkilöautojen osuutta autokannassa, koska yhteiskäyttöautoilussa kynnys hankkia esimerkiksi vaihto-

ehtoisia käyttövoimia hyödyntävä auto voi olla matalampi verrattuna perinteiseen autonomis-  
tajuusmalliin.

#### **4.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset**

##### *Vaikutukset työllisyyteen ja työelämään*

Esityksellä pyritään edistämään uuden elinkeinotoiminnan syntymistä liikenne- ja viestintä-  
alalle. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusviraston luovuttamaa tietoa käyttävien yritysten  
palveluksessa on arvioitu työskentelevän jatkossa noin 1200 henkilöä.

Liikennealan tietotyön merkitys työmarkkinoiden kokonaisuuden rakenteelle on nykyisellään  
pieni. Informaatio- ja viestintäala työllisti Suomessa Tilastokeskuksen mukaan 87 763 henki-  
löä vuonna 2014, kun kaikkien työllisten määrä oli 2,27 miljoonaa henkilöä. Liikennealan tie-  
tötyöntekijöiden osuus informaatio- ja viestintäalasta on yli prosentin.

Virastouudistuksen on arvioitu tuottavan merkittävästi uutta liiketoimintaa muun muassa tut-  
kimukseen, kehitykseen ja liikkumispalveluihin. Liikkumispalveluiden kehityksellä voi olla  
huomattavia työllisyysvaikutuksia, vaikutuksia kauppa-taseeseen samoin kuin infrastruktuuri-  
vaikutuksia.

##### *Vaikutukset turvallisuuteen*

Esityksellä olisi myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Oikea-aikaisen ja laadukkaan  
informaation välittäminen tietoturvallisesti tulee yhä keskeisemmäksi liikenneturvallisuuden  
tekijäksi. Virastouudistus tukee tätä kehitystä tuomalla viestinnän ja liikenteen kiinteämmin  
toistensa yhteyteen. Monet turvallisuusongelmat ovat lähtöisin liikennejärjestelmätason ratkai-  
suista, onnettomuudet ovat niistä viime kädessä ilmi tuleva osoitus. Virastouudistus selkeyttää  
valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnittelun ja julkisen liikenteen kehittämisen rooleja ja  
tehtäviä, jolloin jatkossa voidaan paremmin löytää ja ratkaista onnettomuuksien taustalla ole-  
via ylemmän tason ongelmia.

Esitys parantaa edellytyksiä tulevaisuuden liikenneturvallisuustyölle ja myönteiset konkreetti-  
set vaikutukset painottuvat pitkälle aikavälille. Pitkän aikavälin tarkastelussa virastouudistus  
saattaa edistää kulkutapamuutosta henkilöautoista liikkumispalveluihin, digitaalisten ratkaisui-  
den ja yhteyksien parantuessa. Uusi virasto mahdollistaa myös liikennejärjestelmän paremman  
hallinnan siten että kokonaisuudessa tullaan huomioimaan sekä liikenne- että tietoliikenne inf-  
rastruktuuri. Tämä tukee fyysisen liikenteen muuttumista digi-liikenteeksi (esim. etätyö) ja lii-  
kenteen palveluistumista (MAAS).

Sensorteknologian yhdistyminen infrastruktuuriin mahdollistaa paremman tietojen keruun ja  
hallinnan, mikä edistää liikennejärjestelmän tehokkaampaa kokonaissuunnittelua ja ajantasais-  
ta liikenteen ohjausta. Tämä puolestaan edistää älyliikenteen kehittymistä ja samalla liikenne-  
turvallisuutta.

Tulevaisuudessa äly- ja automaatioliikenne aiheuttavat kyberturvallisuusuhkia, joiden torjun-  
nassa on hyötyä tehokkaammasta yhteistyöstä Kyberturvallisuuskeskuksen kanssa.

Virastojen työnteon tehostuessa, voidaan resursseja ohjata enemmän liikenneturvallisuustyö-  
hön.

### *Vaikutukset aluekehitykseen*

Nykyisin maakunnan liitto vastaa alueiden kehittämistä ja rakennerahastotoiminnan hallintoa koskevan lain (7/2014) perusteella aluekehittämisen strategisesta kokonaisuudesta ja osana tätä tehtävää maakunnan liitto vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa muualla kuin Helsingin seudulla. Liikennevirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus osallistuvat maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset liikenneverkkoon ja -palveluihin liittyvät kehittämistarpeet sekä liikenne ja muut maankäyttömuodot. Liikennejärjestelmän kehittäminen sisältää väylien kehittämisen lisäksi liikenteen palveluiden ja niiden markkinoiden edistämisen sekä julkisen liikenteen toimintaedellytysten kehittämisen.

Liikennevirasto vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnan ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta asianomaisessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. ELY-keskusten liikennevastuualue on huolehtinut operatiivisesta tienpidosta tienpitoviranomaisena. ELY-keskuksia on tällä hetkellä 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikennetehtäviä. ELY-keskukset vastaavat toimialueellaan seuraavista tienpidon tehtäväkokonaisuuksista: tiestön palvelutason määrittäminen (asiakastarpeet, maankäytön yhteistyö tiestöä koskevissa aluevarauksissa, esiselvitykset, tie- ja liikenneolot, liikenteen ohjaus ja hallinta, liikenneturvallisuus), tienpidon ohjelmointi (tulos- ja talousohjaus- ja suunnittelu, tienpidon ohjelmat), hankesuunnittelu ja kunnossapidon suunnittelu.

Eduskunnan käsiteltävänä on maakuntauudistusta koskeva hallituksen esitys (HE 15/2017 vp). Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan maakunnan tehtävälään kuuluisivat liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun siten kuin niistä erikseen säädettäisiin.

Valtio toimisi jatkossakin väyläomaisuuden omistajana ja Liikennevirasto, tulevaisuudessa Väylävirasto, hallinnoi tätä väyläomaisuutta. Väyläviraston tehtäviin kuului vastata tienpidon ohjauksesta, yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien ja niiden yhteistyöalueiden kanssa sekä osallistua väylänpitäjänä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen sekä valtakunnallisen ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan osallistuisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen. Virastouudistus selkeyttäisi viranomaisten tehtävänjakoa alueellisessa yhteistyössä ja edistäisi alueiden näkemysten huomioimista aikaisempaa tuloksellisemmin.

Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston pääpaikka tulisi jatkossakin sijaitsemaan pääkaupunkiseudulla. Kummallakin virastolla on alueellisia toimipisteitä ja tehtäviä, joista osasta vastaavat sopimusperusteiset palveluntarjoajat. Virastouudistuksella nähdään myönteisiä mahdollisuuksia yhteistyön kehittämiseen tulevien maakuntien ja kuntien kanssa.

### *Vaikutukset tietoyhteiskuntaan*

Viranomaisen rekisteritiedon hyödyntämisen lähtökohtina ovat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Erityisesti liikennejärjestelmää koskevaa tietoa halutaan järjestelmän asiakkaiden, palveluntuottajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti. Lisäksi digitalisaa-

tion edistäminen ja liikenteen tietoon perustuvien palvelujen sekä liikenteeseen liittyvien koekielujen mahdollistaminen ovat tärkeitä liikenteen palveluiden kehittämiseksi.

Yhteiskunnan digitalisoituminen haastaa viranomaisia löytämään uusia ratkaisuja tietojen saattamiseksi tietoa hyödyntävien tahojen tarpeisiin. Viranomaisen tehtävänä on myös olla mukana edistämässä digitalisaatiota ja digitaalisten palvelujen ja markkinoiden syntymistä. Digitalisaatio ja digitaalisten palvelujen syntyminen perustuvat kykyyn sekä mahdollisuuteen käsitellä ja hyödyntää tietoa.

Digitalisaatio edellyttää, että viranomaisen rekisteritiedot ovat koneellisesti hyödynnettäviä ja tietojen hyödyntäminen mahdollistetaan erilaisissa sovelluksissa ja palveluissa. Näin parannetaan tiedon hyödynnettävyyttä päätöksenteossa ja avataan tiedonhyödyntäjille ja palvelujen tuottajille mahdollisuuksia toteuttaa monipuolisempia ohjelmointirajapintoja sekä synnyttää laajoja ekosysteemejä tiedon hyödyntämiseen. Sen lisäksi, että palveluntarjoajille syntyy kehityksestä suoria hyötyjä, syntyy tiedon tehokkaammasta uudelleenkäytöstä etua kaikille niille käyttäjille, jotka käyttävät sovelluksia ja palveluita.

Tulevaisuudessa korostetaan kuluttajien mahdollisuutta osallistua omien tietojensa käsittelyyn. OmaDatassa on kysymys henkilötiedosta, joka on saatettu rekisteröidyn itsensä hallittavaksi. Kyse ei ole viranomaisen rekisteriin talletetuista kaikista tiedoista, vaan sellaisesta tiedosta, jonka viranomaisen on avannut rekisteröidyn itsensä hallittavaksi. Tällaista OmaDataa voisivat näin olla esimerkiksi henkilön ajo-oikeustiedot, jotka on avattu rekisteröidyn hallittavaksi Liikenne- ja viestintäviraston tarjoaman rajapinnan välityksellä. Huomionarvoista on se, että virastolla on tämän jälkeenkin edelleen samat henkilön ajo-oikeustiedot henkilötietoina rekisterissään, eikä OmaDatana hallittavaksi avattua henkilötietojen osajoukkoa poisteta viraston henkilörekisteristä.

Liikenteen turvallisuusviraston tietojen hyödyntäminen on ollut varsin laajaa ja sen taloudellinen merkitys on kiistaton. Tieto mahdollistaa tietopalvelumarkkinat, joiden kooksi arvioidaan noin 100 miljoonaa euroa vuodessa, josta taloudellinen arvonlisä yritysten omistajille, työntekijöille ja rahoittajille on vähintään 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on uusi markkina, jota ei olisi ilman Liikenteen turvallisuusviraston viranomaistietoja. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto tulee edelleen kehittämään tietovarantoaan ja palveluitaan. Pitkällä aikavälillä lienee mahdollista alentaa viranomaistoiminnan ilmoitus-, lupa-, raportointi- ja rekisteröintimaksuja.

#### *Vaikutukset sukupuolten väliseen tasa-arvoon*

Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston henkilöstön määrästä, sukupuolijakaumasta, koulutustasosta sekä toimipisteistä on kerrottu esityksen kappaleessa 2.1.2.5. Virastoissa miesten ja naisten osuudet henkilökunnasta ovat lähellä toisiaan, mutta miesten osuus on kaikissa virastoissa suurempi. Liikennevirastossa miesten ja naisten määrässä on suurin ero. Miehiä on 140 henkilötyövuotta enemmän.

#### *Kielelliset vaikutukset*

Esityksellä ei ole kielellisiä vaikutuksia. Virastot toimivat ja palvelevat kotimaisilla ja muilla kielillä.

## **5 Asian valmistelu**

Esiselvitys (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus – Esiselvitys, LVM Raportit ja selvitykset 2/2017, 17.2.2017) luovutettiin ministeriölle 17.2.2017. Työryh-

mä ehdotti, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston viranomaistehtävät yhdistettäisiin yhdeksi virastoksi. Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminto yhtiöitettäisiin valtion kokonaan omistamaksi erityistehtäväyhtiöksi erillisen selvityksen mukaisesti. Liikenneviraston jäljelle jäävät toiminnot jäisivät Väyläviraston vastuulle, joka jatkaisi väyläverkosta vastaavana virastona.

Hankkeen toteuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö asetti 25.4.2017 ohjausryhmän sekä neljä työryhmää. Ryhmien toimikaudet olivat 25.4.2017–31.12.2018.

Hankkeen työryhmät olivat:

- 1) Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston yhdistämisestä vastaava työryhmä
- 2) Liikenneviraston tehtävistä sekä jäljelle jäävän Liikenneviraston uudelleenorganisoinnista vastaava työryhmä
- 3) Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisestä vastaava työryhmä
- 4) Lainvalmistelusta vastaava työryhmä.

Työryhmissä oli laajasti virastot Ilmatieteen laitosta lukuun ottamatta edustettuina. Kaikissa työryhmissä paitsi ohjausryhmässä ja lainvalmisteluryhmässä oli henkilöstö edustettuna. Lisäksi Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävien yhtiöittämisestä vastaavassa työryhmässä oli edustus puolustusministeriöstä, sisäministeriöstä, Finrail Oy:stä ja Air Navigation Services Finland Oy:stä. Työryhmät asettivat alatyöryhmiä ratkomaan erilliskysymyksiä. Lisäksi työryhmät kutsuivat kokouksiinsa asiantuntijoita kuultaviksi.

Virastouudistuksesta ja liikenteenohjauspalvelujen yhtiöittämisestä järjestettiin laaja kysely lokakuussa 2017. Uudistuksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemistilaisuus 24.11.2017 sekä useita henkilöstötilaisuuksia.

Virastouudistusta koskeva hallituksen esitys lähetettiin lausunnolle 19.1.2018.

## **6 Esitykseen vaikuttavia tekijöitä**

### **6.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintolakiin**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:ssä säännellään Ahvenanmaan toimivallasta lainsäädäntöasioissa. Tämän esityksen kannalta keskeisiä kohtia ovat pykälän 20–22 kohdat, jotka koskevat postilaitosta ja yleisradio- ja kaapelilähetystoiminnan harjoittamista maakunnassa, teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä sekä elinkeinotoimintaa. Lain 27 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät sekä ilmailu. Lain 29 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu mm. alusrekisteri, jonka osalta maakuntapäivien suostumuksella voidaan lainsäädäntövalta kokonaan tai osittain siirtää lailla maakunnalle.

Tässä hallituksen esityksessä käsitellään Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston tehtävien sekä osittain Liikenneviraston tehtävien siirtämistä uuteen keskushallinnon virastoon, Liikenne- ja viestintävirastoon.

Liikenne- ja viestintävirastolle siirretään nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston vastuulla olevat liikenteen ammattipätevyysasiat. Muutoksella ei ole vaikutusta Ahvenanmaan toimivaltaan, vaan Ahvenanmaata koskevat tieliikenteen ammattipätevyyskysymykset kuuluvat edelleen Ahvenanmaan itsehallinnon piiriin. Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mu-

kaan kauppamerenkulku kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Laivaväen pätevyudet kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan valtionvirasto pitäisi jatkossakin rekisteriä niistä aluksista, joiden kotipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa.

Ahvenanmaan maakunnan liikenteen rekistereitä koskeva sääntely ja rekistereiden ylläpito kuuluvat Ahvenanmaan itsehallinnon piiriin. Liikenne- ja viestintäviraston perustamista koskevalla lailla ei muuteta rekisterinpitoa tai rekisterinpitovelvollisuuksia Ahvenanmaan osalta. Nykyisissä liikennemuotokohtaisissa valtakunnallisissa laeissa oleva Ahvenanmaata koskeva rekisterisääntely jää nykyisellään voimaan.

Itsehallintolain 32 §:n mukaan maakunnan hallituksen suostumuksella voidaan valtakunnan hallinnolle kuuluvia tehtäviä asetuksella (sopimusasetus) siirtää määräajaksi tai toistaiseksi maakunnan viranomaiselle. Tällainen tasavallan presidentin asetus on annettu julkisesta palveluvelvoitteesta lentoliikenteelle Maarianhaminan ja Tukholman alueen välillä (1404/2015). Sen mukaan lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 tarkoitetut hallintotehtävät, jotka koskevat julkisen palveluvelvoitteen asettamista lentoliikenteelle, sekä muut hallintotehtävät, jotka johtuvat kyseisestä velvoitteesta, hoitaa Ahvenanmaan maakunnan hallitus. Manner-Suomessa toimivalta asettaa julkinen palveluvelvoite lentoliikenteessä tulee siirtymään Liikennevirastolta Liikenne- ja viestintävirastolle 31.12.2019 saakka, jonka jälkeen toimivalta on liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetun lakiehdotuksen II osan 12 luvun 11 §:n perusteella maakunnilla.

## **6.2 Riippuvuus muista esityksistä**

Hallitus on antanut maaliskuussa 2017 eduskunnalle esityksen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esitykseen sisältyvä maakuntalain 6 § sisältää maakuntien tehtävät ja kyseisen pykälän 1 ja 2 momentissa on liikennealan tehtäviä, jotka osaksi täytäntöön pannaan liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistuksen yhteydessä. Lisäksi hallituksen olisi tarkoitus antaa eduskunnalle maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valvonta-tehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (ns. 2-paketti) helmikuun 2018 lopulla. Tämän esityksen liitelaeilla on vaikutusta erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan saaristoliikenteessä.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen ajokorttilain muuttamisesta (HE 146/2017 vp), jolla tulee olemaan vaikutusta viranomaistehtäviin.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen tieliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp). Kyseinen laki sisältää tehtäviä nykyisille virastoille, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä Liikennevirasto. Koska esityksen käsittely on vasta alkamassa eduskunnassa, on hallituksen tarkoituksena antaa täydentävä hallituksen esitys, jolla teknisesti korjataan virastoja koskevat nimitykset uudessa tieliikennelainsäädännössä.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (lain II vaihe; HE 145/2017 vp), jonka muutoksilla on merkittävä vaikutus virastouudistuksen tavoitteiden toteuttamiseen. Virastouudistusta koskevan hallituksen esityksen liitelakina on liikenteen palveluja koskevan lain muutos, jolla täytäntöön pannaan maakuntaudistuksen vaatimat muutokset julkiseen henkilöliikenteeseen, liikenteen ohjaustoimintojen yhtiöittämistä koskevat säännökset sekä virastojen tekniset nimimuutokset.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta (HE /2017 vp). Esityksessä ehdotetaan tietyille yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisten palveluiden tarjoajille sekä eräiden digitaalisten palveluiden tarjoajille tietoturvallisuuteen liittyvää riskienhallintaa ja häiriöiden raportointia koskevia velvoitteita. Lisäksi säädettäisiin näiden velvoitteiden valvonnasta, viranomaisten välisestä tietojen vaihdosta sekä yleisestä tietoturvallisuuteen liittyvästä viranomaistoiminnasta. Toimivalta valvoa riskienhallinta- ja häiriöraportointivelvoitteita olisi sektorikohtaisilla valvontaviranomaisilla. Tämä tarkoittaisi Energiavirastoa, Finanssivalvontaa sekä Liikenne- ja viestintävirastoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistusta koskevan hallituksen esityksen yhteydessä annetaan myös hallituksen esitys laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (HE /2018 vp). Valtioneuvosto oikeutettaisiin luovuttamaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden hallinnassa oleva omaisuus ja toiminta perustetavalle osakeyhtiölle. Kyseisessä esityksessä esitetään, että Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Käsiteltävänä olevaan hallituksen esitykseen sisältyisivät näiden toimintojen siirtoja muutosta koskevat aineellisen lainsäädännön muutosehdotukset.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys maantielain muuttamiseksi. Samassa yhteydessä on tarkoitus muuttaa lain nimike laiksi liikennejärjestelmästä sekä maanteistä. Hallituksen esitykseen sisällytetään kaikki liikennettä koskevat maakuntaudistuksen täytäntöönpanoon liittyvät muutokset sekä virastouudistusta koskevat muutokset.

Sisäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys laeiksi pelastuslain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden lakien muuttamisesta (HE /2018 vp). Kyseiset lait sisältävä tehtäviä ja tiedoksiantoja koskevia säännöksiä, joilla on vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston sekä perustettavan liikenteenohjaus- ja hallintayhtiön tehtäviin ja toimintaan.