

Asia: VN/14164/2024

## Asemanhaltijan tehtävien järjestäminen Suomessa

### Lausuntopyynnön kysymykset

#### 1. Haluatteko esittää yleisiä huomioita arviomuistiolounnoksesta?

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tytäryhtiöineen (Fintraffic) kiittää lausuntopyynnöstä. Koska lausuntopyyntö koskee tässä vaiheessa arviomuistiotia, niin Fintraffic on lausunnossaan tukeutunut melko laajastikin kansalliseen ja eurooppalaiseen lainsäädäntöön ja ottanut kantaa siihen, miten asemanhaltijan roolia ja tehtäviä voisi olla mahdollista lähestyä vieläkin laajemmasta näkökulmasta tarkasteltuna.

#### 1 TAUSTAKSI

Fintraffic konserni koostuu emoyhtiönä toimivasta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:stä sekä neljästä liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelua julkisena hallintotehtävänä tarjoavasta tytäryhtiöstä.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Perustuslakivaliokunta on korostanut, että uskottaessa hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle tulee säännösperusteisesti taata oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen tässä toiminnassa. Tämä edellyttää pääsääntöisesti, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla.

Fintraffic Raide:

Tytäryhtiöistä Fintraffic Raide Oy hoitaa raideliikennelain 108 § perustuen raideliikenteen liikenteenohjausta sekä ratakapasiteetin ja reittien jakamiseen liittyviä tehtäviä julkisena hallintotehtävänä (HE 34/2018 s. 111). Hallituksen esityksessä 34/2018 on todettu rataverkon

haltijan kantavan vastuun myös niistä tehtävistä, jotka se on antanut ulkopuolisen palvelujen tuottajan hoidettavaksi.

Väyläviraston ja Fintrafficin välisen ns. kumppanuussopimuksen nojalla Fintraffic Raide Oy hoitaa liikenteenohjauksen ohella myös seuraavia Väyläviraston vastuulle kuuluvia tehtäväkokonaisuuksia: rataverkon tietopalvelut, rautatieliikenteen matkustajainformaatiopalvelu, sähköradan käyttöpalvelu ja turvallisuuden valvontapalvelu. Fintrafficin näkemyksen mukaan nämä kumppanuussopimukseen perustuvat palvelut eivät ole luonteeltaan PL 124 §:n mukaisia julkisia hallintotehtäviä eikä näiden tehtävien siirtämisestä julkisena hallintotehtävänä ole säädetty laissa tai lain nojalla.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:

Emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää viranomaista eli Traficomia avustavana julkisena hallintotehtävänä ITS direktiiviin 2010/40/EU perustuvan komission delegoidun asetuksen (EU) 2024/490 mukaista kansallista yhteyspistettä (ns. MMTIS NAP), josta on kansallisesti säädetty liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä. Traficom toimii MMTIS NAPin osalta vastuuviranomaisena.

Fintraffic korostaa, että ITS direktiiviä ja MMTIS delegeoitua asetusta on päivitetty vuoden 2023 lopussa, joten arviomuistiossa esitetyt seikat eivät enää kaikilta osin pidä paikkaansa. Lisäksi ministeriössä on parhaillaan vireillä lainsäädäntöhankkeet Data-avaruus I ja Data-avaruus II, joissa tarkastellaan laajemmin mahdollisuuksia koota kaikki ITS direktiiviin perustuvat kansalliset yhteyspisteet (SRTI, RTTI, SSTP, MMTIS) yhteen yhdeksi keskitetyksi liikenteen kansalliseksi yhteyspisteeksi (ns. ITS-NAP tai Single-point NAP). Lainvalmistelun yhteydessä on tarkoitus tarkastella myös sitä, voitaisiinko tietopalvelutehtävä siirtää itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavana julkisena hallintotehtävänä emoyhtiön eli Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hoidettavaksi.

Vastaavasti emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n mukaista rautatieasemien esteettömyystietopalvelua Traficomia avustavana julkisena hallintotehtävänä.

Lisäksi vireillä on lainsäädäntöhankkeet koskien seuraavia liikenteen palveluista annetussa laissa säädettävistä tietopalveluista: 154 b § Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot (AFIR), 154 c § Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtoa koskeva kansallinen yhteyspiste (eFTI) sekä 188 a § Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio (IDRO). Väyläviraston on ehdotettu toimivan vastuuviranomaisena AFIRin osalta. Traficom toimisi muiden tietopalveluiden osalta vastuuviranomaisena. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on ensivaiheessa ehdotettu toimivan viranomaista avustavassa roolissa.

Fintrafficin näkemyksen mukaan emoyhtiön eli Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tuottamaa, erilaisista EU lainsäädäntöön perustuvista tietopalveluista koostuvaa, liikenteen kansallisten tietopalvelujen kokonaisuutta tulisi tarkastella yhtenä toiminnallisena kokonaisuutena, jotta 'Liikenteen tietopalvelusta' ja sen kautta tarjottavasta tietosisällöstä olisi mahdollista saada paras hyöty irti ja jotta kokonaisuuden ylläpidossa olisi saavutettavissa kustannushyötyjä.

Fintraffic on rautatieasemien esteettömyyspalvelua koskevassa lausunnossaan esittänyt kolme vaihtoehtoista mallia järjestää esteettömyystietopalvelu ja/tai laajemmassa kontekstissa liikenteen kansalliset tietopalvelut. Samassa lausunnossa Fintraffic on ottanut kantaa myös asemanhaltijan roolin juridiseen arviointiin. Lausunto löytyy lausuntopalvelusta osoitteesta:  
<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=2b203a14-5dca-465e-8649-88fc699083c0>

## 2 VÄYLÄVIRASTON LAKISÄÄTEINEN TEHTÄVÄ JA TEHTÄVIEN SIIRTÄMINEN JULKISENA HALLINTOTEHTÄVÄNÄ

Arviomuistion sivulla 45 on todettu, että "Väyläviraston tehtäviin kuuluu virastosta annetun lain (862/2009) 2 §:n 3 kohdan perusteella liikenteenohjaus, johon sisältyy myös staattisen matkustajainformaation hallinnointi, johon aikataulukkaapit osaltaan kuuluvat." Väylävirastoa koskevan lain 2 § 3 kohdan mukaan Väylävirasto "vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä". Laissa ei siten ole nimenomaista mainintaa siitä, että matkustajainformaation hallinnointi sisältyisi liikenteenohjaukseen tai Väyläviraston tehtäviin.

### 2.1 Liikenteenohjaus julkisena hallintotehtävänä

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi koskevan lain (574/2018) 1 §:n perusteella Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut on siirretty Fintraffic konsernin perustamisen yhteydessä perustetulle osakeyhtiölle. Lain 6 §:n mukaan Liikenneviraston osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset ovat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä. Vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulee hallinto- ja hallintolainkäyttöasioissa Liikenneviraston sijaan ilman eri päätöstä.

Raideliikennelain 108 § 5 momentin mukaan "liikenteenohjauspalvelujen hankkimisesta ulkopuoliselta palvelun tarjoajalta säädetään 136 §:ssä". Lain 136 §:ssä ei ole tarkennettu

liikenteenohjauspalvelun sisältöä. Liikenteenpalveluista annetun lain 2 § 10 kohdan mukaan ”liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelulla tarkoitetaan tie-, rautatie-, lento- ja alusliikenteen ohjausta, hallintaa ja varmistusta; palvelulle on ominaista, että se toimii vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoi muuttuviin liikennetilanteisiin”. Määritelmästä ei ole suoraan tulkittavissa, että matkustajainformaation antaminen tai sen edellyttämän laiteinfrastruktuurin hallinnointi kuuluisi osaksi liikenteenohjausta.

Fintraffic on jo aiemmissa keskusteluissa ja lausunnoissa korostanut tarvetta määritellä julkisena hallintotehtävänä hoidettavan liikenteenohjauspalvelun sisältö tarkemmin lainsäädännön tasolla. Raideliikennelain 136 §:ssä on säädetty liikenteenohjauspalvelun hoitamiseen liittyvästä rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Fintraffic konsernin ja erityisesti Fintraffic Raide Oy:n oikeusturvan kannalta ei ole hyväksyttävää, että julkisen hallintotehtävän ja rikosoikeudellisen virkavastuun rajat käytännössä perustuvat Väyläviraston ja Fintrafficin väliseen sopimukseen, jonka sisältö muuttuu ja kehittyy ajan myötä.

Oikeuskirjallisuudessa onkin todettu, että lainvalmistelussa tulisi huomioida myös se, että viranomaiskoneiston ulkopuolelle siirrettävän tehtävän hoitamisesta ja siinä noudatettavasta menettelystä tulisi antaa riittävän yksityiskohtaiset ja täsmälliset säännökset. Käytännössä ongelmallisiksi on nähty säännökset, joissa lain soveltajalle on jätetty itsenäistä harkintavaltaa muille kuin viranomaisille annetun tehtävän määrittelyssä. Keravuori-Rusanen on asettanut lähtökohdaksi, että kaikkien julkisen hallintotehtävien hoitamisen kannalta olennaisten seikkojen olisi käytävä ilmi tehtävän antamista koskevasta laista. Lain riittävä yksityiskohtaisuus voitaisiin täyttää silloin, kun laista kävisi yksiselitteisesti ilmi antamisen kohteena olevien hallintotehtävien sisältö, niiden hoitamiseen liittyvät toimivaltuudet, vastuut ja velvollisuudet sekä tarpeen mukaan hallintotehtävän vastaanottajan sopivuutta, pätevyyttä tai kelpoisuutta koskevat edellytykset. Laissa määriteltyjä tehtäviä ei voisi ilman eduskunnan myötävaikutusta supistaa tai laajentaa. Tehtävää hoitavalla ei myöskään olisi oikeutta hoitaa siirrettyihin tehtäviin liittyviä, mutta laissa mainitsemattomia tehtäviä. Sääntelystä pitäisi käydä ilmi myös julkista hallintotehtävää hoitavan oikeudellinen asema eli se, onko ulkopuoliselle tarkoitettu antaa julkisen hallintotehtävän hoitamiseen liittyviä itsenäisiä toimivaltuuksia vai vain viranomaista avustava epäitsenäinen asema. (Keravuori-Rusanen 2008, sivu 406–409.)

## 2.2 Ratakapasiteetin ja reittien jakaminen julkisena hallintotehtävänä

Myös perustuslakivaliokunta (PeVL 16/2018 vp - HE 34/2018 vp) on käsitellyt julkisen hallintotehtävän siirtämiseen liittyvää teemaa aiemmin rautatieliikenteen ratakapasiteetin ja reitin jakamista koskevan päätöksenteon sekä yksittäisten reittien jakamista koskevan lakimuutoksen yhteydessä.

”Rautatielain 36 §:ssä säädetään jo nykyisin rataverkon haltijan mahdollisuudesta hankkia liikenteenohjauspalveluja julkiselta tai yksityiseltä palveluntuottajalta. Uuden 19 a §:n (vastaa

olennaisilta osin raideliikennelain 108 §) on esityksen perustelujen (s. 111) mukaan tarkoitus mahdollistaa, että rataverkon haltija voisi liikenteenohjauspalvelujen lisäksi ulkoistaa myös rataverkon haltijan olennaisia toimintoja, kuten reitin jakamista koskevan päätöksenteon sekä yksittäisten reittien jakamisen. Rataverkon haltija voisi ulkoistaa myös rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyviä tehtäviä.

Rautatielain mukaan rataverkon haltijalle kuuluu monenlaisia tehtäviä. Nyt ehdotettavassa 19 a §:ssä ei ole yksilöity, mitä tehtäviä haltija voisi siirtää. Säännöksessä ei myöskään ole rajattu siirrettäviä tehtäviä esimerkiksi avustaviin tehtäviin. Rataverkon haltijan ehdotetaan kuitenkin kantavan vastuun myös niistä tehtävistä, jotka se on antanut ulkopuolisen palvelujen tuottajan hoidettavaksi.

Julkisella hallintotehtävällä viitataan perustuslain 124 §:ssä verraten laajaan hallinnollisten tehtävien kokonaisuuteen, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp, s. 179/I). Perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 26/2017 vp (s. 48) on tehty esimerkinomaisesti selkoa tehtävistä, joita valiokunta on pitänyt julkisina hallintotehtävinä.

Rautatielain 19 a §:ään ehdotetussa hyvin yleisluonteisessa säännöksessä tai sen perusteluissa ei ole tehty selkoa siitä, onko säännöksellä tarkoitus mahdollistaa rataverkon haltijalle kuuluvien julkisten hallintotehtävien siirtäminen. Nyt ehdotetussa muodossa sääntely ei täytä niitä vaatimuksia, joita perustuslain 124 §:ssä asetetaan julkisen hallintotehtävän antamiselle muun kuin viranomaisen hoidettavaksi.

Sääntelyä 19 a §:ssä on täsmennettävä joko niin, että julkisten hallintotehtävien siirtäminen rajataan säännöksen ulkopuolelle, tai niin, että sääntely täyttää perustuslain 124 §:ssä tarkoitettut edellytykset. Jälkimmäinen vaihtoehto tarkoittaa ainakin siirrettävien tehtävien tarkempaa erittelyä laissa, ehdotettua täsmällisempää sääntelyä siitä, siirretäänkö tehtäviä esimerkiksi sopimuksella tai viranomaisen päätöksellä, ja oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisesta huolehtimista, kuten hallintotehtäviä hoitavien virkavastuusta säätämistä (vrt. rautatielain 36 §). Tällaisen täsmennyksen tekeminen on edellytyksenä sille, että lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Perustuslakivaliokunta kiinnittää lisäksi huomiota rautatielain 19 a §:n perusteluissa ja säätämisyjärjestysperusteluissa esitettyihin mainintoihin siitä, että säännös "lähinnä selkiyttää sitä käytäntöä, jota on jo voimassa olevan sääntelyn puitteissa toteutettu" (s. 96) ja että "nyt ehdotettu sääntely ei muuttaisi käytäntöä nykyiseen verrattuna, joten tällä ei olisi merkitystä perustuslain 124 §:n arvioinnin kannalta" (s. 111). Valiokunta huomauttaa, ettei mahdollisesti lakiin perustumattomalle, olemassa olevalle hallintokäytännölle tule antaa normatiivista merkitystä arvioitaessa lakiehdotuksen perustuslainmukaisuutta."

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVM 14/2018) lopulta täsmensi lakitekstiä ja perusteluja Perustuslakivaliokunnan lausunnon nojalla.

### 3 ASEMANHALTIJAN ROOLI JA TEHTÄVÄT

Fintrafficin näkemyksen mukaan asemanhaltijalle lailla osoitetut tehtävät ja velvollisuudet tulisi jatkossa lähtökohtaisesti kuulua asemanhaltijan tai palvelupaikan pitäjän vastuulle. Jos asemanhaltijaa/palvelupaikanpitäjää ei ole nimenomaisesti määritelty, niin vastuu asemanhaltijan tehtävistä tulisi kuulua toissijaisesti rataverkon haltijalle.

Fintrafficin näkemyksen mukaan asemanhaltijan tehtävissä ei olisi kyse julkisesta hallintotehtävästä. Asemanhaltijalla olisi halutessaan mahdollisuus hankkia palvelut ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, kuten tähänkin mennessä. Fintrafficin käsityksen mukaan muutokset kohdistuisivat ennen kaikkea lakisääteisen roolituksen täsmentämiseen, mutta niillä ei olisi juuri merkitystä käytännön toiminnan järjestämiseen.

Rautatievastuuasetuksen (EU 2021/782) 3 artiklan mukaan 'asemanhaltijalla' tarkoitetaan jäsenvaltiossa olevaa organisaatioyksikköä, jolle on annettu vastuu yhden tai useamman rautatieaseman hallinnosta ja joka voi olla rataverkon haltija.

Raideliikennelain 4 §:n mukaan 'palvelupaikalla' tarkoitetaan rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset, palvelupaikan sisäiset raiteet sekä muut laitteet, joka on kokonaan tai osittain järjestetty rautatieliikenteen harjoittajille rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen. Liitteen II 2 kohdan mukaisia 'palvelupaikkoja' ja palveluita ovat mm:

a) 'matkustaja-asemat', niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien 'matkatietopalvelut' ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;

Raideliikennelain 4 §:n mukaan 'palvelupaikan ylläpitäjällä' tarkoitetaan julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai tarjoaa palvelujen hakijalle rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja.

Raideliikennelain 133 §:n mukaan rataverkon haltijan ja palvelupaikan ylläpitäjän on tarjottava rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen palvelun hakijan käyttöön syrjimättömin ehdoin. Lainkohdassa on myös todettu, että "tieto rataverkon haltijan tässä pykälässä tarkoitettujen palveluiden yksityiskohdista ja saatavuudesta sekä

käytettävissä olevista raideyhteyksistä on sisällytettävä 131 §:ssä tarkoitettuun verkkoselostukseen. Muun palvelupaikan ylläpitäjän on annettava tiedot maksuista, joita peritään palvelupaikan käyttöoikeudesta ja palvelujen tarjonnasta sekä tiedot käyttöoikeutta koskevista teknisistä edellytyksistä verkkoselostukseen sisällytettäväksi tai ilmoitettava rataverkon haltijalle verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta julkisesti saatavilla.”

Raideliikennelain 4 § 46 kohdan mukaan ’verkkoselostuksella’ tarkoitetaan rataverkon haltijan laatimaa asiakirjaa, jossa se esittelee yksityiskohtaisesti rataverkon ja muun infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämijärjestelmän yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa. Vastuu verkkoselostuksen ylläpidosta on rataverkonhaltijalla.

Fintrafficin näkemyksen mukaan voimassa olevan lainsäädännön nojalla matkustaja-asetat olisivat yksi palvelupaikan alalajeista. Jos matkustaja-asetalle (tai palvelupaikalle) ei olisi erikseen nimetty ylläpitäjää, olisi johdonmukaista, että asemanhaltijan vastuulle kuuluvista tehtävistä huolehtisi toissijaisesti rataverkon haltija. Fintrafficin käsityksen mukaan tiedot asemanhaltijoista voisi olla merkittynä ja julkaistuna rataverkonhaltijan ylläpitämässä verkkoselostuksessa.

### 3.1 Liikenne- ja matkatietojen saatavuus asemilla

Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa matkatietopalvelujen on katsottu kuuluvan osaksi matkustaja-asettien palvelutarjoamaa, jolloin vastuu matkatietopalvelujen toteuttamisesta matkustaja-asetilla kulune lähtökohtaisesti asemanhaltijan vastuulle.

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaan ”rataverkon haltijoiden on annettava reaaliaikaisia tietoja junien saapumisesta ja lähdöstä rautatieyrityksille, lipunmyyjille, matkanjärjestäjille ja asemanhaltijoille.”

Asetuksen 9 artiklan kohdassa 2 on todettu, että jos asemanhaltijalla on asetuksen liitteessä II olevassa II osassa mainittuja tietoja (mm. häiriöt ja viivästymiset; suunnitellut ja reaaliaikaiset), tällaiset tiedot on annettava tiedot matkustajalle. Artiklan 9 kohdassa 3 on todettu, että erityistä huomiota on kiinnitettävä sen varmistamiseen, että nämä tiedot ovat esteettömästi saatavilla direktiivin (EU) 2019/882 ja asetusten (EU) N:o 454/2011 ja (EU) N:o 1300/2014 säännösten mukaisesti.

Komission asetuksen (EU) N:o 454/2011 ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” (TAP YTE) liitteessä I on säädetty asemalla tapahtuvasta tiedottamisesta. Liitteessä I määrätään, kuinka asemanhaltijan on tiedotettava asiakkaille junien kulusta asemalla (kohta 4.2.12). Komission

asetuksen (EU) N:o 1300/2014 vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (PRM YTE) liitteen mukaan PRM YTE:ä sovelletaan asemilla ... oleviin näkyviin ja kuuluviin matkustajainformaatiojärjestelmiin (kohta 2.1.4). Kohta 4.2.1.10 koskee näköön perustuvaa tiedotusta (mm. lähtevää junaliikennettä koskeva tiedotus) ja kohta 4.2.1.11 koskee puhetiedotusta.

Tällä hetkellä Fintraffic Raide Oy tuottaa raideliikenteen matkustajainformaatiopalvelua (sis. asemalla näkyvät ja kuuluvat matkustajainformaatiojärjestelmät) Väyläviraston tilaamana palveluna. Käytännössä Väylävirasto siis tilaa asemanhaltijan vastuulle kuuluvaa palvelua sekä vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista. Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä selventäisi Väyläviraston asemaa - mutta mahdollisesti myös Fintraffic Raide Oy:n asemaa ja vastuita, mukaan lukien julkisen rikosoikeudellisen virkavastuun poissulkeminen.

### 3.2 Liikenne- ja matkatietojen saatavuus MMTIS NAPin kautta

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 5 kohdassa on säädetty, että ”siltä osin kuin 1 (reaaliaikaiset tiedot junien saapumisesta ja lähdöstä) tai 2 kohdan kattamat tiedot annetaan muiden unionin säädösten, erityisesti komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 (nykyisin (EU) 2024/490) mukaisesti, katsotaan, että tämän artiklan mukaisia vastaavia velvollisuuksia on noudatettu”. Artikla on siis mahdollistanut sen, että rataverkon haltija saattaisi liikenne- ja matkatiedot datan käyttäjien saataville ns. kansallisen yhteyspisteen kautta, mikäli se arvioidaan jäsenvaltiossa tarkoituksenmukaiseksi. Kyse on siis ITS direktiiviin 2010/40/EU perustuvan komission delegoidun asetuksen (EU) 2024/490 mukaisesta kansallisesta yhteyspisteestä (ns. MMTIS NAP), jota emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää Traficomia avustavana julkisena hallintotehtävänä.

ITS direktiiviä on päivitetty 20.12.2023 ja sen kansallinen täytäntöönpano on kesken. Samalla staattisten ja dynaamisten liikenne- ja matkatietojen toimittaminen on muuttumassa velvoittavaksi. Uudistettu delegeoitu asetus (MMTIS asetus) on annettu 29.11.2023. MMTIS asetuksen 2 artiklan kohdan 7 mukaan ’datan käyttäjällä’ tarkoitetaan mitä tahansa julkista tai yksityistä tahoa, kuten liikenneviranomaisia, liikenteenharjoittajia, matkatietopalvelujen tarjoajia, digitaalisten karttojen tuottajia, kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajia ja infrastruktuurin haltijoita (kuten asemanhaltijat) tai mitä tahansa muuta tahoa, joka käyttää liitteessä lueteltua dataa multimodaalisten matkatietojen tuottamiseen tai, jos datan haltijan määrittämät ehdot sen sallivat, muihin tarkoituksiin. Kohdan 11 mukaan ’datan haltijalla’ tarkoitetaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoa, kuten liikenneviranomaisia, liikenteenharjoittajia, infrastruktuurin haltijoita ja kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajia, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan liitteessä lueteltuun dataan tai jakaa sitä sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

MMTIS asetus velvoittaa datan haltijoita antamaan pääsy asetuksen liitteessä määriteltyyn eri liikennemuotojen staattiseen ja dynaamiseen matka- ja liikennedataan kansallisen yhteyspisteen



(MMTIS NAP) kautta sikäli, kun tietoa on kerättyä. Liitteen mukainen säännöllinen liikenne kattaa mm. rautatieliikenteen, mukaan lukien suurnopeusjunat, tavanomaiset junat ja kevyt raideliikenne. Liitteen kohdassa 1 on lueteltu staattiset matka- ja liikennedatan tietotyypit. Liitteen kohta 2 koskee dynaamisen matka- ja liikennedatan tietotyyppiä. Liitteen kohdan 2.1 mukainen dynaaminen matka- ja liikennedata sisältää mm. seuraavat tietotyypit:

Ohitusajat, matkasuunnitelmat ja lisätiedot:

- i) Häiriöt, kuten suljetut reitin osat ja/tai kiertotiet, ja niiden syy, jos mahdollista
- ii) Reaaliaikaiset tilannetiedot, kuten palvelujen arvioidut lähtö- ja saapumisajat, myöhästymiset, peruutukset, taattujen yhteyksien seuranta
- iii) Liityntäpisteen ominaisuuksien tilanne (mukaan lukien dynaamiset laituritiedot, toiminnassa olevat hissit/liukuportaat, suljetut sisään- ja uloskäynnit) – säännöllinen liikenne

Tiedon haltijan on toimitettava tiedot MMTIS NAPIin asetuksessa määritetyissä formaateissa tai sellaisessa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, jonka voidaan osoittaa olevan täysin yhteensopiva ja yhteentoimiva mainittujen standardien ja teknisten spesifikaatioiden kanssa. MMTIS asetuksen täytäntöönpano on jäsenvaltiossa suoritettava asetuksessa määritetyssä aikataulussa.

Fintrafficin käsityksen mukaan datan haltijana toimiva rataverkonhaltijalla / liikenteenohjausyhtiöllä – mutta määrättyjen asemaa/liityntäpistettä koskevien tietojen osalta myös asemanhaltijalla – olisi velvollisuus rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 5 kohtaan perustuen toimittaa raideliikenteen reaaliaikaiset/dynaamiset matka- ja liikennedatan MMTIS NAP kautta datan käyttäjien saataville. Tämä todennäköisesti tarkoittaisi, että vastuu staattisen ja dynaamisen tiedon konvertoimisesta MMTIS asetuksen mukaiseen formaattiin ja siitä aiheutuvista kustannuksista jäisi jatkossa datan haltijan eli viime kädessä rataverkon haltijan vastuulle. Nykytilanteessa MMTIS NAPin vastuuviranomainen eli Traficom on vastannut tarvittaessa formaatin muutoksista ja/tai yhteensopivuuden validoinnista aiheutuvista kustannuksista. Fintraffic ei näe järkevänä asettaa formaatin muutoksista aiheutuvaa kustannusvastuuta kansallisen yhteyspisteen ylläpitäjälle – etenkin tilanteessa, jossa datan haltijoiden tyypit ja lukumäärä tulee kasvamaan merkittävässä määrin ITS direktiivin päivityksen seurauksena.

Tässä mallissa Väylävirasto rataverkon haltijana ja/tai Fintraffic Raide Oy liikenteenohjausyhtiönä toimisivat datan haltijan asemassa. Myös asemanhaltijat toimisivat osaltaan datan haltijan asemassa, mutta myös dynaamisen datan käyttäjänä. Erytystä huomiota tulisi kiinnittää vastuutahon eli datan lähteenä toimivan infrastruktuurin haltijan määrittämiseen tilanteessa, jossa rautatieasemalla toimii usea eri toimija (rataverkon haltija, palvelupaikan pitäjä, asemanhaltija) taikka kyse on eri liikennemuotoja palvelevasta multimodaalisesta liityntäpisteestä.

Kuten edellä on todettu emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy olisi valmis ottamaan MMTIS NAPin ja laajemminkin ITS-direktiivin mukaiset kansalliset yhteyspisteet/liikenteen tietopalvelun itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavana julkisena hallintotehtävänä tehtäväkseen.

### 3.3 Rautatieasemien esteettömyyttä koskevat tiedot:

Hallituksen esityksessä (HE 41/2022) eduskunnalle tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksia koskevan direktiivin täytäntöönpanoa koskevaksi lainsäädännöksi todettu: ”Rautatieliikenteen osalta esteettömyysdirektiivi koskee rautatieyrityksiä, joilla on direktiivin 2012/34/EU mukainen toimilupa sekä asemanhaltijoita, joita ovat esimerkiksi VR ja useat kunnat” (s.73).

PRM YTE 7 artiklassa säädetään esteettömyysinventaarista ja 7 a artiklassa esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta. PRM YTE 7 a § 3 kohdan mukaan ”jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta”.

Fintrafficin näkemyksen mukaan vastuu matkustaja-asemien esteettömyystietojen keräämisestä ja ylläpitämisestä kuuluisi luontevasti rautatieasemaa hallinnoivalle asemanhaltijalle. Näillä tahoilla tulisi olla velvollisuus siirtää tarvittavat esteettömyystiedot liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n mukaiseen kansalliseen tietopalveluun, josta tiedot siirrettäisiin eteenpäin ERSAD-tietokantaan.

### 3.4 Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus

Rautatievastuuasetuksen 27 artiklassa säädetään matkustajien henkilökohtaisesta turvallisuudesta. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja asemanhaltijoiden on kunkin omalla vastuualueellaan toteutettava yhteisymmärryksessä viranomaisten kanssa asianmukaiset toimenpiteet ja mukautettava ne viranomaisten määrittelemän turvallisuustason mukaisiksi matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistamiseksi rautatieasemilla ja junissa ja riskien hallitsemiseksi.

Käytännössä matkustajien turvallisuutta on rautatieasemilla toteutettu järjestämällä järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalveluita rataverkolla, asema-alueilla ja junissa sekä toteuttamalla kameravalvontaa erityisesti asema-alueilla ja junissa. Käytännössä esimerkiksi pääkaupunkiseudun kunnat, VR, HSL, Helsingin kaupunkiliikenne ja Väylävirasto ovat yhdessä olleet organisoimassa järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalveluita toiminta-alueellaan. Myös Fintraffic Raide Oy on aikaisemmin ollut keskeisessä roolissa järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalveluiden toteuttamisessa. Fintraffic Raide Oy:n saama toimeksianto on kuitenkin päätynyt rautatievastuuasetuksen soveltamisen alettua 7.6.2023 ja tehtävä on siirtynyt takaisin Väyläviraston hoidettavaksi. Fintraffic Raide Oy:llä ei ole toimilupaa järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalvelujen tuottamiseksi.

Fintraffic Raide Oy tuottaa edelleen turvallisuuden valvontapalvelua Väylävirastolle. Tehtävä sisältää mm. pääkaupunkiseudun asema-alueiden valvontakamerakuvan käsittelyä. Fintrafficin käsityksen mukaan rautatieinfrastruktuurin ja asema-alueiden turvallisuuden valvontapalvelu ei sisältyisi julkisena hallintotehtävänä hoidettavaan liikenteenohjauspalveluun, vaan kyse olisi ostopalveluna hankitusta toimeksiannosta.

Koska Fintraffic Raide Oy osana toimeksiantotehtävää käsittelee henkilötietoja sisältävää kuvamateriaalia, Fintraffic Raide Oy toimii myös henkilötiedon käsittelijänä. Koska asemanhaltijaa ei Suomen lainsäädännössä ole määritetty, niin jää epäselväksi, mikä taho toimii rekisterinpitäjänä rautatieasema-alueen valvontakameroiden kuvamateriaalin osalta esimerkiksi pääkaupunkiseudulla: Väylävirasto, VR, Helsingin kaupunkiliikenne, Vantaa, Espoo vai kenties Senaatti-kiinteistöt? Vai onko joillakin yhteiskäyttöisillä asemilla kyse mahdollisesti yhteisrekisterinpitäjyydestä? Käsittelyperuste kuitenkin on selvä: tietosuoja-asetus 6 artikla 1c: lakisääteisen veloitteen noudattaminen, rautatievastuuasetus 27 artikla: matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistaminen rautatieasemilla. Koska asemanhaltijaa ei Suomessa pystytä määrittämään yksiselitteisesti, niin riskinä on, ettei mikään taho ota hoitaakseen tietosuoja-asetuksen mukaisia rekisterinpitäjän veloituksia ja että rekisteröidyn oikeudet asema-alueella saattavat jäädä toteutumatta, ottaen huomioon myös 35 artiklan 3c kohta. Fintrafficin näkemyksen mukaan tilanne, jossa asemanhaltijan tehtäviä ja vastuita ei ole osoitettu selkeästi minkään toimijan vastuulle, käytännössä johtaa tietosuoja-asetuksen kannalta ongelmalliseen tilanteeseen, josta henkilötiedon käsittelijän tulee tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 3h kohdan mukaisesti informoida myös lainsäätäjää.

Käytännössä Väylävirasto siis tilaa mm. asemanhaltijan vastuulle kuuluvaa turvallisuuden valvontapalvelua rautatieasemilla sekä vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista. Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä selventäisi Väyläviraston ja asemanhaltijan asemaa myös tietosuoja-asetuksen osalta - mutta mahdollisesti myös Fintraffic Raide Oy:n asemaa ja vastuita, mukaan lukien julkisen rikosoikeudellisen virkavastuun poissulkeminen.

**a) Säännöt oikeudesta kuljetukseen**

-

**b) Avunanto rautatieasemilla ja junissa sekä avunannon edellytykset**

-

**c) Tiedot lähimmistä asemista, joilta on saatavissa avustamispalvelua**

-

**d) Liikkumisvälineiden, apuvälineiden ja avustavien koirien korvaaminen**

-

**e) Henkilöstön koulutus**

## f) Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus

### 3.4 Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus

Rautatievastuuasetuksen 27 artiklassa säädetään matkustajien henkilökohtaisesta turvallisuudesta. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja asemanhaltijoiden on kunkin omalla vastuualueellaan toteutettava yhteisymmärryksessä viranomaisten kanssa asianmukaiset toimenpiteet ja mukautettava ne viranomaisten määrittelemän turvallisuustason mukaisiksi matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistamiseksi rautatieasemilla ja junissa ja riskien hallitsemiseksi.

Käytännössä matkustajien turvallisuutta on rautatieasemilla toteutettu järjestämällä järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalveluita rataverkolla, asema-alueilla ja junissa sekä toteuttamalla kameravalvontaa erityisesti asema-alueilla ja junissa. Käytännössä esimerkiksi pääkaupunkiseudun kunnat, VR, HSL, Helsingin kaupunkiliikenne ja Väylävirasto ovat yhdessä olleet organisoimassa järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalveluita toiminta-alueellaan. Myös Fintraffic Raide Oy on aikaisemmin ollut keskeisessä roolissa järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalveluiden toteuttamisessa. Fintraffic Raide Oy:n saama toimeksianto on kuitenkin päätynyt rautatievastuuasetuksen soveltamisen alettua 7.6.2023 ja tehtävä on siirtynyt takaisin Väyläviraston hoidettavaksi. Fintraffic Raide Oy:llä ei ole toimilupaa järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalvelujen tuottamiseksi.

Fintraffic Raide Oy tuottaa edelleen turvallisuuden valvontapalvelua Väylävirastolle. Tehtävä sisältää mm. pääkaupunkiseudun asema-alueiden valvontakamerakuvan käsittelyä. Fintrafficin käsityksen mukaan rautatieinfrastruktuurin ja asema-alueiden turvallisuuden valvontapalvelu ei sisältyisi julkisena hallintotehtävänä hoidettavaan liikenteenohjauspalveluun, vaan kyse olisi ostopalveluna hankitusta toimeksiannosta.

Koska Fintraffic Raide Oy osana toimeksiantotehtävää käsittelee henkilötietoja sisältävää kuvamateriaalia, Fintraffic Raide Oy toimii myös henkilötiedon käsittelijänä. Koska asemanhaltijaa ei Suomen lainsäädännössä ole määritetty, niin jää epäselväksi, mikä taho toimii rekisterinpitäjänä rautatieasema-alueen valvontakameroiden kuvamateriaalin osalta esimerkiksi pääkaupunkiseudulla: Väylävirasto, VR, Helsingin kaupunkiliikenne, Vantaa, Espoo vai kenties Senaatti-kiinteistöt? Vai onko joillakin yhteiskäyttöisillä asemilla kyse mahdollisesti yhteisrekisterinpitäjyydestä? Käsittelyperuste kuitenkin on selvä: tietosuoja-asetus 6 artikla 1c: lakisääteisen velvoitteen noudattaminen, rautatievastuuasetus 27 artikla: matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistaminen rautatieasemilla. Koska asemanhaltijaa ei Suomessa pystytä määrittämään yksiselitteisesti, niin riskinä on, ettei mikään taho ota hoitaakseen tietosuoja-asetuksen mukaisia rekisterinpitäjän velvoitteita ja että rekisteröidyn oikeudet asema-alueella saattavat jäädä toteutumatta, ottaen huomioon myös 35 artiklan 3c kohta. Fintrafficin näkemyksen mukaan tilanne, jossa asemanhaltijan tehtäviä ja vastuita ei ole osoitettu selkeästi minkään toimijan vastuulle, käytännössä johtaa tietosuoja-asetuksen kannalta ongelmalliseen tilanteeseen, josta henkilötiedon käsittelijän tulee tietosuoja-asetuksen 28 artiklan 3h kohdan mukaisesti informoida myös lainsäätäjää.

Käytännössä Väylävirasto siis tilaa mm. asemanhaltijan vastuulle kuuluvaa turvallisuuden valvontapalvelua rautatieasemilla sekä vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista. Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä selventäisi Väyläviraston ja asemanhaltijan asemaa myös tietosuoja-asetuksen osalta - mutta mahdollisesti myös Fintraffic Raide Oy:n asemaa ja vastuita, mukaan lukien julkisen rikosoikeudellisen virkavastuun poissulkeminen.

**g) Valitusten käsittelymenettelyt**

-

**h) Palvelujen laatuvaatimukset**

-

**i) Matkustajien oikeuksista tiedottaminen**

-

**j) Sopimus junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisten kuljetusten tarjoamisesta**

-

**k) Avun tarjoaminen laitteiden huollon aikana**

-

**l) Kirjalliset toimintaohjeet ja käytösäännöt**

-

**m) Kuulemismenettely asemien rakentamisessa**

-

**n) Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely**

-

**o) Asemalla tapahtuva tiedottaminen**

**3.1 Liikenne- ja matkatietojen saatavuus asemilla**

Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa matkatietopalvelujen on katsottu kuuluvan osaksi matkustaja-asemien palvelutarjoamaa, jolloin vastuu matkatietopalvelujen toteuttamisesta matkustaja-asemilla kulunee lähtökohtaisesti asemanhaltijan vastuulle.

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaan ”rataverkon haltijoiden on annettava reaaliaikaisia tietoja junien saapumisesta ja lähdöstä rautatieyrityksille, lipunmyyjille, matkanjärjestäjille ja asemanhaltijoille.”

Asetuksen 9 artiklan kohdassa 2 on todettu, että jos asemanhaltijalla on asetuksen liitteessä II olevassa II osassa mainittuja tietoja (mm. häiriöt ja viivästymiset; suunnitellut ja reaaliaikaiset), tällaiset tiedot on annettava tiedot matkustajalle. Artiklan 9 kohdassa 3 on todettu, että erityistä huomiota on kiinnitettävä sen varmistamiseen, että nämä tiedot ovat esteettömästi saatavilla direktiivin (EU) 2019/882 ja asetusten (EU) N:o 454/2011 ja (EU) N:o 1300/2014 säännösten mukaisesti.

Komission asetuksen (EU) N:o 454/2011 ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” (TAP YTE) liitteessä I on säädetty asemalla tapahtuvasta tiedottamisesta. Liitteessä I määrätään, kuinka asemanhaltijan on tiedotettava asiakkaille junien kulusta asemalla (kohta 4.2.12). Komission asetuksen (EU) N:o 1300/2014 vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (PRM YTE) liitteen mukaan PRM YTE:ä sovelletaan asemilla ... oleviin näkyviin ja kuuluviin matkustajainformaatiojärjestelmiin (kohta 2.1.4). Kohta 4.2.1.10 koskee näköön perustuvaa tiedotusta (mm. lähtevää junaliikennettä koskeva tiedotus) ja kohta 4.2.1.11 koskee puhutiedotusta.

Tällä hetkellä Fintraffic Raide Oy tuottaa raideliikenteen matkustajainformaatiopalvelua (sis. asemalla näkyvät ja kuuluvat matkustajainformaatiojärjestelmät) Väyläviraston tilaamana palveluna. Käytännössä Väylävirasto siis tilaa asemanhaltijan vastuulle kuuluvaa palvelua sekä vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista. Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä selventäisi Väyläviraston asemaa - mutta mahdollisesti myös Fintraffic Raide Oy:n asemaa ja vastuita, mukaan lukien julkisen rikosoikeudellisen virkavastuun poissulkeminen.

## **p) Rautatieasemien esteettömyyttä koskevat tiedot ja tiedon päivittäminen**

3.3 Rautatieasemien esteettömyyttä koskevat tiedot:

Hallituksen esityksessä (HE 41/2022) eduskunnalle tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksia koskevan direktiivin täytäntöönpanoa koskevaksi lainsäädännöksi todettu: ”Rautatieliikenteen osalta esteettömyysdirektiivi koskee rautatieyrityksiä, joilla on direktiivin 2012/34/EU mukainen toimilupa sekä asemanhaltijoita, joita ovat esimerkiksi VR ja useat kunnat” (s.73).

PRM YTE 7 artiklassa säädetään esteettömyysinventaarista ja 7 a artiklassa esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta. PRM YTE 7 a § 3 kohdan mukaan ”jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta”.

Fintrafficin näkemyksen mukaan vastuu matkustaja-asemien esteettömyystietojen keräämisestä ja ylläpitämisestä kuuluu luontevasti rautatieasemaa hallinnoivalle asemanhaltijalle. Näillä tahoilla tulisi olla velvollisuus siirtää tarvittavat esteettömyystiedot liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n mukaiseen kansalliseen tietopalveluun, josta tiedot siirrettäisiin eteenpäin ERSAD-tietokantaan.

**q) Asemanhaltijan mahdolliset uudet tehtävät:**

- **Matkustajien oikeuksia koskevat velvoitteet, joita on ehdotettu laajennettaviksi multimodaalisiin matkustajaliikennekeskuksiin (yllä kohdat a, b, e, h ja i, kommentit voi esittää myös nykyisten velvoitteiden kommentoinnin yhteydessä)**
- **Kokonaan uudet asemanhaltijalle mahdollisesti osoitettavat velvoitteet (matkustajien kanssa käytettävät viestintävälineet, keskitetyt yhteyspisteet multimodaaleissa matkustajaliikennekeskuksissa, asemien minimivaihtoajan määrittely)**

**3.2 Liikenne- ja matkatietojen saatavuus MMTIS NAPin kautta**

Rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 5 kohdassa on säädetty, että ”siltä osin kuin 1 (reaaliaikaiset tiedot junien saapumisesta ja lähdöstä) tai 2 kohdan kattamat tiedot annetaan muiden unionin säädösten, erityisesti komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 (nykyisin (EU) 2024/490) mukaisesti, katsotaan, että tämän artiklan mukaisia vastaavia velvollisuuksia on noudatettu”. Artikla on siis mahdollistanut sen, että rataverkon haltija saattaisi liikenne- ja matkatiedot datan käyttäjien saataville ns. kansallisen yhteyspisteen kautta, mikäli se arvioidaan jäsenvaltiossa tarkoituksenmukaiseksi. Kyse on siis ITS direktiiviin 2010/40/EU perustuvan komission delegoidun asetuksen (EU) 2024/490 mukaisesta kansallisesta yhteyspisteestä (ns. MMTIS NAP), jota emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää Traficomia avustavana julkisena hallintotehtävänä.

ITS direktiiviä on päivitetty 20.12.2023 ja sen kansallinen täytäntöönpano on kesken. Samalla staattisten ja dynaamisten liikenne- ja matkatietojen toimittaminen on muuttumassa velvoittavaksi. Uudistettu delegoitu asetusta (MMTIS asetusta) on annettu 29.11.2023. MMTIS asetuksen 2 artiklan kohdan 7 mukaan ’datan käyttäjällä’ tarkoitetaan mitä tahansa julkista tai yksityistä tahoja, kuten liikenneviranomaisia, liikenteenharjoittajia, matkatietopalvelujen tarjoajia, digitaalisten karttojen tuottajia, kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajia ja infrastruktuurin haltijoita (kuten asemanhaltijat) tai mitä tahansa muuta tahoja, joka käyttää liitteessä lueteltua dataa multimodaalisten matkatietojen tuottamiseen tai, jos datan haltijan määrittämät ehdot sen sallivat, muihin tarkoituksiin. Kohdan 11 mukaan ’datan haltijalla’ tarkoitetaan mitä tahansa oikeushenkilöä tai julkista tai yksityistä tahoja, kuten liikenneviranomaisia, liikenteenharjoittajia, infrastruktuurin haltijoita ja kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajia, jolla on oikeus myöntää pääsy valvonnassaan olevaan liitteessä lueteltuun dataan tai jakaa sitä sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

MMTIS asetus velvoittaa datan haltijoita antamaan pääsy asetuksen liitteessä määriteltyyn eri liikennemuotojen staattiseen ja dynaamiseen matka- ja liikennedataan kansallisen yhteyspisteen (MMTIS NAP) kautta sikäli, kun tietoa on kerättyä. Liitteen mukainen säännöllinen liikenne kattaa mm. rautatieliikenteen, mukaan lukien suurnopeusjunat, tavanomaiset junat ja kevyt raideliikenne. Liitteen kohdassa 1 on lueteltu staattiset matka- ja liikennedatan tietotyypit. Liitteen kohta 2 koskee dynaamisen matka- ja liikennedatan tietotyyppiä. Liitteen kohdan 2.1 mukainen dynaaminen matka- ja liikennedatan sisältää mm. seuraavat tietotyypit:

Ohitusajat, matkasuunnitelmat ja lisätiedot:

- i) Häiriöt, kuten suljetut reitin osat ja/tai kiertotiet, ja niiden syy, jos mahdollista
- ii) Reaaliaikaiset tilannetiedot, kuten palvelujen arvioidut lähtö- ja saapumisajat, myöhästymiset, peruutukset, taattujen yhteyksien seuranta
- iii) Liityntäpisteen ominaisuuksien tilanne (mukaan lukien dynaamiset laituritiedot, toiminnassa olevat hissit/liukuportaat, suljetut sisään- ja uloskäynnit) – säännöllinen liikenne

Tiedon haltijan on toimitettava tiedot MMTIS NAPIin asetuksessa määritetyissä formaateissa tai sellaisessa koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa, jonka voidaan osoittaa olevan täysin yhteensopiva ja yhteentoimiva mainittujen standardien ja teknisten spesifikaatioiden kanssa. MMTIS asetuksen täytäntöönpano on jäsenvaltiossa suoritettava asetuksessa määritetyssä aikataulussa.

Fintrafficin käsityksen mukaan datan haltijana toimiva rataverkonhaltijalla / liikenteenohjausyhtiöllä – mutta määrättyjen asemaa/liityntäpistettä koskevien tietojen osalta myös asemanhaltijalla – olisi velvollisuus rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 5 kohtaan perustuen toimittaa raideliikenteen reaaliaikaiset/dynaamiset matka- ja liikennedatan MMTIS NAP kautta datan käyttäjien saataville. Tämä todennäköisesti tarkoittaisi, että vastuu staattisen ja dynaamisen tiedon konvertoimisesta MMTIS asetuksen mukaiseen formaattiin ja siitä aiheutuvista kustannuksista jäisi jatkossa datan haltijan eli viime kädessä rataverkon haltijan vastuulle. Nykytilanteessa MMTIS NAPin vastuuviranomainen eli Traficom on vastannut tarvittaessa formaatin muutoksista ja/tai yhteensopivuuden validoinnista aiheutuvista kustannuksista. Fintraffic ei näe järkevänä asettaa formaatin muutoksista aiheutuvaa kustannusvastuuta kansallisen yhteyspisteen ylläpitäjälle – etenkin tilanteessa, jossa datan haltijoiden tyypit ja lukumäärä tulee kasvamaan merkittävässä määrin ITS direktiivin päivityksen seurauksena.

Tässä mallissa Väylävirasto rataverkon haltijana ja/tai Fintraffic Raide Oy liikenteenohjausyhtiönä toimisivat datan haltijan asemassa. Myös asemanhaltijat toimisivat osaltaan datan haltijan asemassa, mutta myös dynaamisen datan käyttäjänä. Erylistä huomiota tulisi kiinnittää vastuutahon eli datan lähteenä toimivan infrastruktuurin haltijan määrittämiseen tilanteessa, jossa rautatieasemalla toimii usea eri toimija (rataverkon haltija, palvelupaikan pitäjä, asemanhaltija) taikka kyse on eri liikennemuotoja palvelevasta multimodaalisesta liityntäpisteestä.



Kuten edellä on todettu emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy olisi valmis ottamaan MMTIS NAPin ja laajemminkin ITS-direktiivin mukaiset kansalliset yhteyspisteet/liikenteen tietopalvelun itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavana julkisena hallintotehtävänä tehtäväkseen.

**3. Arviomuistiolounnoksen yhteenvedossa on esitetty neljä karkeaa etenemisvaihtoehtoa. Mikä muistiossa tarkemmin kuvatuista alustavista etenemisvaihtoehdoista olisi mielestänne toimivin?**

- 1. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimus pohjaista hallinnointia keskitetään ja nämä toimijat määritetään lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla.**
- 2. Asema-alueiden omistajat määritetään asemanhaltijoiksi lainsäädännössä.**
- 3. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä, mutta asemanhaltijan lakisääteiset tehtävät osoitetaan tarvittaessa lainsäädännössä tehtäväperusteisesti tietyille toimijoille.**
- 4. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä eikä asemanhaltijan tehtäviä erikseen osoiteta toimijoille, vaan asemanhaltijan EU-asetuksen mukaisten tehtävien hoitamiseen puututaan tarvittaessa tapauskohtaisesti valvonnan keinoin.**

1 Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimus pohjaista hallinnointia keskitetään ja nämä toimijat määritetään lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla.

tai

3. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä, mutta asemanhaltijan lakisääteiset tehtävät osoitetaan tarvittaessa lainsäädännössä tehtäväperusteisesti tietyille toimijoille. Tämä vaihtoehto toki edellyttää, että asemanhaltijalle EU lainsäädännössä asetetuista tehtävistä ja tehtävänjaosta olisi ylipäänsä mahdollista säätää toisin kansallisella lainsäädännöllä. Vaihtoehto edellyttäisi, että esimerkiksi suoraan liikenteenohjausyhtiölle lailla osoitettavista tehtävistä säädettäisiin tarkkarajaisesti lailla. Lisäksi lakiin perustuvan tehtävän hoitamisesta maksettavasta korvauksesta tai korvauksen perusteesta (palvelumaksu) tulisi säätää laissa.

**4. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 1? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

Fintrafficin näkemyksen mukaan voimassa olevan lainsäädännön nojalla matkustaja-asemat olisivat yksi palvelupaikan alalajeista. Jos matkustaja-asemalle (tai palvelupaikalle) ei olisi erikseen nimetty ylläpitäjää, olisi johdonmukaista, että asemanhaltijan vastuulle kuuluvista tehtävistä huolehtisi toissijaisesti rataverkon haltija. Fintrafficin käsityksen mukaan tiedot asemanhaltijoista voisi olla merkittynä ja julkaistuna rataverkonhaltijan ylläpitämässä verkkoselostuksessa.

**5. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 2? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

-

**6. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 3? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

-

**7. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 4? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

-

**8. Puuttuuko arviomuistioluonnoksesta näkemyksenne mukaan jokin etenemisvaihtoehto? Miten arvioitte sen vaikutuksia verrattuna arviomuistiossa esitettyihin etenemisvaihtoehtoihin?**

-

**9. Haluatteko täydentää tai korjata arviomuistioluonnoksessa asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien valvonnan nykytilasta tai muutostarpeista esitettyä?**

-

**10. Onko teillä muita kommentteja, jotka toivotte huomioitavan muistiossa kuvattujen asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämisessä?**

-

Korvenoja Riikka  
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy