

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia liikenteen palveluista.

Esityksellä täydennettäisiin ja täsmennettäisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta sekä sähköisiä kuljetustietoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta. Esityksellä säädettäisiin asetusten edellyttämien kansallisten tiedonvaihtojärjestelmien järjestämisestä. Tehtävät osoitettaisiin osin Liikenne- ja viestintävirastolle ja osin Väylävirastolle. Kyse olisi uusista viranomaistehtävistä. Virastot voisivat kuitenkin hankkia tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Lisäksi esitykseen sisältyy eräitä muita tietosääntelyyn tehtäviä päivityksiä ja tarkennuksia. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta pyritään parantamaan, liikenneasioiden rekisteristä luovutettaviin tietoihin lisätään joitakin tietolajeja, ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden yhteystietojen saatavuutta pyritään edistämään.

Lain on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta .....	3
1.2 Valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi .....	5
3 Esityksen tavoitteet .....	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	11
4.1 Keskeiset ehdotukset .....	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset .....	13
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset yrityksiin .....	13
4.2.2 Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisiin .....	14
4.2.3 Vaikutukset virastojen tiedonhallintaan .....	16
4.2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset .....	18
4.2.4.1 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin .....	18
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	19
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset .....	19
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot .....	20
6 Lausuntopalaute .....	20
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	24
8 Voimaantulo .....	31
9 Toimeenpano ja seuranta .....	31
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	31
10.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle .....	31
10.2 Henkilötietojen suoja .....	34
10.3 Säätämisyjärjestys .....	39
LAKIEHDOTUS .....	40
Laki liikenteen palveluista annettuun lain muuttamisesta .....	40
LIITE .....	44
RINNAKKAISTEKSTI .....	44
Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	44

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Tietosäätelyä koskevilla ehdotuksilla toteutetaan osaltaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteita vahvistaa liikennepalvelumarkkinoiden toimivuutta sekä edistää liikenne- ja logistiikka-alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, uudenlaisten liiketoimintamallien syntyä ja hyödyntämistä sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta.

Esitys on tarpeen, koska Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *jakeluinfra-asetus*) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056 sähköisistä kuljetustiedoista (Electronic Freight Transport Information, eFTI) (jäljempänä *sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus*) edellyttävät täydentävää kansallista säätelyä tiedonvaihtojärjestelmien järjestämisen osalta.

Jakeluinfra-asetuksen osalta ehdotetut muutokset ovat osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti täsmentää ja täydentää jakeluinfra-asetusta. Lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (475/2024) säädettiin kansallisista viranomaisista ja seuraamuksista jakeluinfra-asetuksen vaatimusten toteuttamiseksi sekä kumottiin aiemmin voimassa ollut kansallinen laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017). Hankkeessa LVM056:00/2023 valmistellaan hallituksen esitys, jolla muun muassa selvitetään jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanoa vesiliikenteen osalta. Jakeluinfra-asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista puolestaan ehdotetaan säädeltävän ilmailulain (864/2014) muutoksilla, joilla täydennetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (HE 80/2024).

Samalla esitetään tehtäväksi myös muita liikenteen tietosäätelyä koskevia päivityksiä. Muutoksilla pyritään selventämään nykyistä säätelyä ja toimijoita koskevia velvoitteita tarpeellisin osin.

#### 1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

##### *Jakeluinfra-asetus*

Euroopan komissio (jäljempänä *komissio*) julkaisi 14.7.2021 ehdotuksen jakeluinfra-asetukseksi ([COM \(2021\) 559 final](#)) ja sitä koskevan vaikutusarvioinnin [SWD\(2021\)631 final](#). Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan lainsäädännön uudistaminen on osa Euroopan komission 14.7.2021 antamaa, Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ([COM \(2019\) 640 final](#)) toteuttavaa niin kutsuttua 55-valmiuspakettia. 55-valmiuspaketin ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailta asetetut velvoitteet vähentävät EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU:ssa vuoteen 2050 mennessä.

Ehdotuksen käsittely neuvoston yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä (ns. intermodaali-työryhmä) käynnistyi 16.7.2021. Komission ehdotuksesta jakeluinfra-asetukseksi

annettiin eduskunnalle 30.9.2021 valtioneuvoston [U-kirjelmä U 53/2021 vp](#). Asian käsittely eduskunnassa oli yhdistetty asiaan E 97/2021 vp ”55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”.

Eduskunnassa U-kirjelmästä lausunnon antoivat liikenne- ja viestintävaliokunta [LiVL 27/2021 vp](#), talousvaliokunta [TaVL 46/2021 vp](#), ympäristövaliokunta [YmVL 25/2021 vp](#) ja suuri valiokunta [SuVL 5/2021 vp](#).

Jakeluinfra-asetus julkaistiin 13.9.2023 ja se tuli voimaan 12.10.2023. Asetusta sovelletaan 13.4.2024 alkaen. Jakeluinfra-asetukseen liittyvää tunnisterekisteriorganisaatioiden nimeämistä ja yksilöllisten tunnisteiden antamisen ja teknisen muodostamisen yhteisiä eurooppalaisten toimintamallien kehittämistä tehdään osana yhteistä tunnisterekisteröintitietokantaa (IDRR) ja erityisesti sen ohjausryhmän (IDRR Steering Committee) työtä. Jäsenvaltioiden edustajista muodostuvan ohjausryhmän työtä johtaa Benelux-maiden yhteinen tunnisterekisteriorganisaatio.

### ***Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus***

Komissio antoi ehdotuksensa sähköisiä kuljetustietoja (eFTI) koskevaksi asetukseksi 17.5.2018 [COM\(2018\) 279 final](#). Samalla komissio julkaisi asetusehdotuksen vaikutusarvioinnin ([SWD\(2018\) 183 final](#) ja [SWD\(2018\) 184 final](#), englanniksi). Komissio järjesti ehdotuksen taustalla olevista vaikutusarvioista julkisia kuulemisia vuoden 2017 loppupuoliskolla. Annetut lausunnot saatavilla komission [Kerro mielipiteesi](#) -verkkosivustolla. Kuulemisyyhteenveto on sisällytetty asetusehdotuksen vaikutusarviointiin. Asetusehdotusta käsiteltiin neuvoston liikennetyöryhmässä.

Asetusehdotuksesta annettiin eduskunnalle valtioneuvoston U-kirjelmä ([U51/2018 vp](#)) 27.6.2018. Eduskunnassa lausunnon asiasta antoivat liikenne- ja viestintävaliokunta ([LiVL 20/2018 vp](#)) ja suuri valiokunta ([SuVEK 105/2018 vp](#)).

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallituksen esitystä koskeva säädöshanke päätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta (hanketunnus: [LVM054:00/2023](#)).

Sidosryhmille on pidetty kaksi avointa verkkotilaisuutta 6.2. ja 7.2.2024 sekä näiden yhteydessä kerätty sidosryhmien näkemyksiä valmisteilla oleviin ehdotuksiin.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja yhteensä 150 eri taholta. Lisäksi se oli lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 28.3.-19.5.2024. Lausuntoja pyydettiin joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta, ELY-keskuksilta, liikkumispalveluiden tarjoajilta, logistiikka-alan yrityksiltä, yleisiä lataus- ja tankkauspisteitä hallinnoivilta toimijoilta sekä etujärjestöiltä. Lisäksi lausuntoja pyydettiin Ahvenanmaan maakunnalta, ministeriöiltä, hallinnonalan virastoilta, kilpailu- ja kuluttajavirastolta, kuntaliitolta ja tietosuojavaltuutetun toimistolta. Määräaikaan mennessä lausuntoja annettiin 26 kappaletta. Lausunnon antoivat ITS Finland ry, Suomen Satamat ry, ILJOJA Networks, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Suomen kuntaliitto ry, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, VR Group, Helsingin Seudun Liikenne, Liikenne- ja viestintävirasto, Finnair Oyj, Linja-autoliitto ry, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Kuopion kaupunki, Tampereen kaupunki, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Salon kaupunki,

Valtiovarainministeriö, Oikeuskanslerinvirasto, Oikeusministeriö, Savonlinnan kaupunki, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Invalidiliitto ry, Vammaisfoorumi ry, ja Suomen Yrittäjät. Kilpailu- ja kuluttajavirasto ilmoitti, ettei sillä ole asiassa lausuttavaa.

Lausuntokooste on saatavilla Säädosvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa – sivustolta (hanketunnus: LVM054:00/2023).

Hallituksen esitystä on käsitelty kuntatalouden ja hallinnon neuvottelukunnassa 11.6.2024.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan teitä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Esityksen valmistelun aikana Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoi, että jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan velvoitteeseen tunnisterekisteröintiorganisaation nimeämiseksi tulisi soveltaa itsehallintolain 59 b §:n 3 momenttia. Sen mukaan, jos jäsenvaltio yhteisön oikeuden mukaan voi nimetä vain yhden hallintoviranomaisen sellaisessa tilanteessa, jossa sekä maakunnalla että valtakunnalla olisi toimivaltaa, viranomaisen nimeäminen kuuluu valtakunnalle. Tämän viranomaisen sellainen päätös, joka muutoin kuuluisi maakunnan toimivaltaan, tulee tehdä maakunnan hallituksen esittämän kannan mukaisesti.

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### *Jakeluinfra-asetus*

Tunnisterekisteriorganisaatiota sekä tietojen saatavuutta kansallisesta yhteyspisteestä koskevat veloitteet ovat uutta sääntelyä. Suomessa toimijoilla on käytössään latauspisteiden sekä palvelua tarjoavien toimijoiden yksilöimiseksi käytettäviä tunnisteita (jäljempänä myös *ID-tunniste*), joita käytetään esimerkiksi e-roaming-alustoilla, jotka mahdollistavat latauksen yhden digitaalisen palvelun kautta useilla eri latauspisteillä. ID-tunnisteiden osalta ei kansallisesti ole olemassa yhteistä hallinnointia taikka julkista tietokantaa.

Aikaisemmin on lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017, jäljempänä *jakeluinfralaki*) pantu osaltaan täytäntöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU (jäljempänä *jakeluinfradirektiivi*). Jakeluinfralain 7 §:ssä säädettiin julkisten lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellisestä sijainnista ja käytettävyydestä. Lain mukaan toiminnanharjoittajan tuli varmistaa, että julkisten tankkaus- tai latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot ovat avoimella ja syrjimättömällä tavalla kaikkien käyttäjien käytettävissä. Jakeluinfralaki on kumottu 15.7.2024 lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (475/2024).

Liikenne- ja viestintäministeriön yhdessä sidosryhmien kanssa valmistelemissa, 29.3.2023 julkaistussa ohjelmassa tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi ([Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2023:4](#)) on todettu seuraavaa: Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy yhdistää tietoa muun muassa julkisista sähköautojen latauspisteiden sijainneista Liikennetilanne-nimiseen palveluun. Tässä Sähköautoilijat ry:n Latauskartta.fi on keskeinen tietolähde. Fintraffic Oy:n ylläpitämän palvelun lisäksi autoilijat voivat tällä hetkellä saada tietoa vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurista yksityisten toimijoiden ylläpitämistä karttapalveluista tai ajoneuvojen infotainment-järjestelmistä yritysten välisten sopimusten mukaisesti. Viranomaisen näkökulmasta tiedot eivät ole helposti saatavilla, mikä vaikeuttaa tietopohjaista päätöksentekoa, lisää EU-lainsäädännön velvoitteiden toteuttamisen hallinnollista taakkaa ja ylipäättään haittaa latausinfrastruktuurin kehittymisen seurantaan Suomessa.

Liikennetilanne-palvelun lisäksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää ja kehittää Digitraffic-palvelua, jonka kautta on saatavissa ajantasaista liikennetietoa avoimena datana avoimien rajapintojen kautta Suomen tieverkolta, rautatieliikenteestä ja meriliikenteestä.

Jakeluinfra-asetuksen mukaan yleisten lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien on otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn jakeluinfra-asetuksessa määriteltyyn dataan. Ohjelmointirajapintaa koskevat tiedot on asetettava saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (jäljempänä *ITS-direktiivi*) nojalla annetussa komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/670 tosiaikaisia liikennetietoja koskevasta EU:n laajuisista palveluista (jäljempänä *RTTI-asetus*) tarkoitetun kansallisen yhteyspisteen kautta sekä noudattaen lisämäärittäviä, jotka täydentävät mainitussa delegoidussa asetuksessa säädettyjä määrätyksiä. Suomessa kyseisen reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen mukainen kansallinen yhteyspiste koostuu Digiroad- ja Digitraffic -palveluista ([Euroopan komissiolle ilmoitetut kansalliset yhteyspisteet](#)). Digiroad-palvelusta vastaa Väylävirasto. Digitraffic on puolestaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palvelu, joka sisältää reaaliaikaisia liikennetietopalveluja koskevassa asetuksessa tarkoitettuja tietolajeja. Väylävirasto hankkii kyseisiä tietolajeja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

### ***Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus***

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva EU-sääntely on uutta sääntelyä. Asetuksen kansallista toimeenpanohanketta on organisoitu Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston työryhmien kautta. Liikenne- ja viestintäministeriö on seurannut EU-asetuksen toimeenpanohanketta [ohjausryhmässä](#) ja vahvistanut linjaukset kansalliseen työhön. Linjausten mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisen hankkeen toimeenpanosta ja käytännön toteutuksesta. Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus koskee kaikkia liikennemuotoja. Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen mukaisesti EU-maiden viranomaisten pitää pystyä vastaanottamaan ja käsittelemään rahtiasiakirjoja sähköisessä muodossa vuonna 2027. Hanketta toteutetaan viranomaisten ja sidosryhmien välisenä verkostomaisena yhteistyönä.

Vuoden 2023 aikana Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut toteutukseen tarvittavien järjestelmäpalveluiden hankinnan ja rakentamisen. Toteutuksesta on tehty kehitysvaiheen sopimus Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic osallistuvat yhdeksän EU-maan yhteiseen eFTI4EU-hankkeeseen, joka on saanut CEF-rahoitusta enimmillään yhteensä 14 milj. euroa. Hanke toteuttaa sähköisiä kuljetustietoja koskevassa asetuksessa tarkoitetun tiedonvaihtojärjestelmän referenssitoteutuksen ja pilotoi sitä myös rajat ylittävillä kokeiluilla yritysten ja valvovien viranomaisten kanssa.

### ***Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus***

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksia ja toimitti asiaa koskevan arvioinnin eduskunnalle 7.12.2022 ([VN/25107/2021](#)). Arvioinnissa todettiin, että lippu- ja maksurajapintojen hyödyntämisessä ja teknisten rajapintaratkaisujen kehityksessä on esiintynyt haasteita. Rajapintayhteistyötä koskevien sopimusehtojen osalta arvioissa todettiin myös, että lippurajapintojen käyttöä koskevien kaupallisten sopimusten ehtoista ei ole liikennepalvelulaissa tarkemmin säädetty, joka on johtanut siihen, että toimijoiden erilainen neuvotteluasema on vaikuttanut kaupallisista ehdoista sopimiseen. Kaupallisia ehtoja ovat esimerkiksi lippujen jälleenmyyntiä koskevat ehdot. Kaupallisista

ehtoista sopimisiin liittyvillä haasteilla on arvioinnin mukaan voinut olla vaikutusta MaaS (Mobility-as-a-Service) -ekosysteemin kehitykseen Suomessa. MaaS-liiketoimintaa on alkanut kehittyä sääntelyn voimaantulon jälkeen, mutta uusien liikkumispalvelujen tarjonta on yleistynyt odotuksia hitaammin niin Suomessa kuin kansainvälisesti. Arvioinnissa kuitenkin todettiin, että osaltaan hitaaseen kehittymiseen ovat vaikuttaneet myös sääntelyn ulkopuoliset tekijät, kuten liiketoimintamalleihin liittyvät haasteet ja koronapandemia. Arviossa Liikenne- ja viestintäministeriö tunnisti tarpeen selvittää lippu- ja maksurajapintoihin liittyvien sopimusehtojen kohtuullisuutta ja siihen mahdollisesti liittyviä kansallisia sääntelytarpeita, joiden osalta nähtiin, että haasteiden ratkaiseminen voi edellyttää nykyistä yksityiskohtaisempaa ja alan toimijoita voimakkaammin velvoittavaa sääntelyä.

Osana Liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä tilattiin myös ulkopuolinen jälkiarviointi: Paransiko sääntelyuudistus liikenteen palveluita? ([Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:11](#)). Tilatun jälkiarvioinnin johtopäätöksissä todetaan liikenteen uusien palvelujen (MaaS) ja tietojen yhteentoimivuuden osalta muun muassa, että ”[E]rityisen haasteelliseksi on osoittautunut julkisen ja yksityisen sektorin välinen rajapinta. Lain tavoitteena oli mahdollistaa uudenlaisten (markkinaehtoisten) MaaS-liiketoimintamallien kehittymistä. Samalla kuitenkin kaupungeilla ja niiden liikenneoperaattoreilla on hyvin keskeinen rooli koko MaaS-ekosysteemin toiminnassa. Aitoa kumppanuutta ja public-private-yhteistyötä (PPP) ei julkisten ja yksityisten toimijoiden välillä ole kuitenkaan Suomessa rakentunut merkittävässä määrin.” Näiden osalta jälkiarvioinnissa tunnistettiin keskeisimmäksi ratkaistavaksi kysymykseksi palveluiden hinnoittelu, joka puolestaan edesauttaa kannattavien liiketoimintamallien kehittymistä. Muina haasteina jälkiarvioinnissa tunnistettiin myös esimerkiksi verotukseen ja julkisiin hankintoihin liittyvät kysymykset sekä myös yleinen tietosuoja-asetus (GDPR), joka vaikuttaa olennaisesti mm. MaaS:in kannalta olennaisiin kysymyksiin puolesta-asioinnista, tietojen luovuttamisesta ja tunnistautumisesta.

Lippu- ja maksujärjestelmien tilannetta on tarkasteltu myös Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemassa 10.10.2022 päivitetystä [tilannekuvassa](#). Rajapintojen käytöstä ja lippuyhteistyöstä sopimisesta tilannekuvassa on todettu muun muassa, että ”[Y]hteiskäyttöiset lipputuotteet edellyttävät myös liiketaloudellista yhteistyötä ja sopimista.” Esimerkiksi kausilippujen yhteentoimivuus edellyttää sitä, että toimijat sopivat niin sanotuista clearing-järjestelyistä, jolloin sovitaan lipputulosten jakamisesta viranomaisten tai markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijän kanssa. Julkisen liikenteen nousukorvausten sopimisessa tulee huomioida myös EU:n palvelusopimusasetus, jonka mukaan julkista rahoitusta ei saa osoittaa markkinaehtoiseen liikenteeseen. Tästä johtuen nousukorvauksena on markkinaehtoisille toimijoille maksettu ainoastaan asiakastulosta, ei ylimääräistä subventiota, ja tämä on usein riittämätöntä markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijän edellyttämiin tulovaatimuksiin verrattuna.

Lippuyhteistyö edellyttää korvauksista sopimisen lisäksi myös sopimista eri lipputuotteiden teknisestä yhteentoimivuudesta. Kysymys on siten siitä, että mitkä lipputuotteet kukin toimija hyväksyy omassa liikenteessään osana lippuyhteistyötä. Liikenne- ja viestintäviraston tilannekuvassa todetaan lippuyhteistyön osalta, että erityisesti ”[P]uutteita yhteentoimivuudessa esiintyy kuitenkin edelleen eräiden kaupunkiseutujen reuna-alueilla, kaupunkialueiden ulkopuolelta suuntautuvassa liikenteessä sekä kaukoliikenteen kulkumuotojen välillä ja matkaketjuissa.”

***Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen***

Liikenteen rekisterisääntelyn kokonaisuudistuksella pyrittiin tiedon parempaan hyödyntämiseen ja digitalisaation tuomien hyötyjen mahdollistamiseen tietojen luovutuksessa. Liikenteen rekisterit ja sitä koskeva sääntely koottiin liikennepalvelulakiin.

Liikenne- ja viestintäviraston [tietotilinpäätöksen 2022](#) mukaan julkisiin rekisteritietopalveluihin tehtiin vuonna 2022 yhteensä 2 300 000 yksittäiskyselyä. Yksittäiskyselyt jakautuivat seuraaviin tietoihin: kuljettajatiedot 25 000 kyselyä, ajoneuvon omistaja- ja historiatiedot 285 000 kyselyä, ajoneuvon rekisteri- ja verotiedot 2 000 000 kyselyä, vesikulkuneuvotiedot 4 000 kyselyä, ja ilma-alustiedot 5 000 kyselyä. Rajapinnat (API) ja suorakyselyt olivat vuonna 2022 yhteensä 128 miljoonaa tietoyksikköä, joista sopimuskumppanien julkiset yksittäiskyselypalvelut kattoivat 2,6 miljoonaa tietoyksikköä, ja sopimuskumppanien yrityspalvelut 23 miljoonaa tietoyksikköä.

Liikenneasioiden rekisteristä luovutettavia tietoja koskevia erilaisia tiedonluovutuskieltoja oli voimassa vuonna 2022 yhteensä 472 144 henkilöllä. Tiedonluovutuskiellot jakautuivat seuraavasti: suoramarkkinointikiellot 457 119, yksittäisluovutuskiellot 370 174, avoimen rajapinnan kiellot 159 792, liikenteeseen liittyvät tarkoitukset -kiellot 339 282, kehitys- ja innovaatiokiellot (luonnolliset henkilöt) 144 219, kehitys- ja innovaatiokiellot (oikeushenkilöt) 5 197 ja turvakiellot: 8 547.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää lupia ja oikeuksia, joiden saamiseksi, uudistamiseksi tai voimassa pitämiseksi hakijan tai haltijan on esimerkiksi tehtävä näyttökokeita tai käytävä lääkärintarkastuksissa. Tällaisten erilaisten näyttöjen ja tarkastusten vastaanottajat eivät ole viraston henkilökuntaa, mutta heidän voidaan katsoa käyttävän tehtävässään julkista valtaa. Näiden henkilöiden nimiä ja yhteystietoja on julkaistu luetteloina viraston sivuilla. Sivujen avulla asiakkaat ovat suoraan löytäneet tiedot siitä, keihin he ovat voineet olla yhteydessä palvelua saadakseen. Tietosuojalainsäädännön uudistusten myötä virasto on joutunut kuitenkin poistamaan osan luetteloista, koska tällaisten henkilö tietojen julkaisemisesta ei ole säädetty riittävällä tavalla laissa. Asiakkaat kysyvät kyseisiä tehtäviä hoitavien tietoja virastolta eri syistä, kuten selvittääkseen, mistä tällaisen henkilön voi tavoittaa tai varmistaa, että henkilöllä on oikeudet vastaanottaa lainsäädännössä vaadittu näyttö.

Siltä osin kuin tällaisten luetteloiden julkaisemisesta on erikseen säädetty, tiedot löytyvät edelleen viraston sivuilta. Tällä hetkellä näiden tietojen julkaisemisen peruste vaihtelee: esimerkiksi liikennepalvelulain 204 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä. Säädöksestä ei kuitenkaan ilmene tarkemmin, mitä tietoja saa julkaista, eli saako nimitiedon lisäksi julkaista myös yhteystietoja. Siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen VI kohdan ARA.FCL.205 mukaan: Toimivaltaisen viranomaisen on pidettävä luetteloa hyväksymistään tarkastuslentäjistä. Luettelossa on ilmoitettava tarkastuslentäjien oikeudet, ja toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava se ja pidettävä se ajan tasalla. Virasto on myös julkaissut eräitä tietoja asianomaisen suostumuksen nojalla, mutta näissä tilanteissa esimerkiksi suostumuksen ajantasaisuuden varmistaminen voi olla haasteellista.

### **3 Esityksen tavoitteet**

#### ***Jakeluinfra-asetuksen tietosääntelyn tavoitteet ja pääasiallinen sisältö***

Tämä esitys koskee jakeluinfra-asetuksesta ainoastaan 20 artiklan täytäntöönpanoa. Jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden



jakeluinfrastruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Tavoitteena on ensinnäkin varmistaa vähimmäisinfrastruktuuri vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien kulkuneuvojen tarpeellisen käyttöönoton tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Toiseksi tavoitteena on varmistaa infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus. Kolmanneksi tavoitteena on varmistaa, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja asianmukaiset maksuvaihtoehdot. Asetus sisältää myös säännökset jäsenvaltioilta vaadittavien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevien kansallisten suunnitelmien sisältövaatimuksista sekä suunnitelmien edistymistä ja infrastruktuurin kehittymistä koskevasta raportoinnista. Jakeluinfra-asetuksen 1 artiklan mukaan asetuksessa säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä ja vaatimuksista, jotka koskevat datan toimittamista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta. Asetuksen 20 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion on nimettävä tunnisterekisteriorganisaatio, joka hallinnoi yksilöllisiä tunnistekoodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat. Tunnisterekisteriorganisaation on viimeistään 14.4.2025 myönnettävä ja hallinnoitava kyseisiä tunnistekoodeja.

Lisäksi 20 artiklan 4 kohdan mukaisesti jäsenvaltion on varmistettava, että kansallisen yhteyspisteen kautta voidaan asettaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot saataville viimeistään 31.12.2024. Kansallisesta yhteyspisteestä tulee voida toimittaa dataa yhteiseen eurooppalaiseen yhteyspisteeseen, jonka komissio perustaa vuoden 2026 loppuun mennessä.

Asetuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on varmistettava, että niiden ylläpitämisestä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista dataa maksutta. Datatyypit on määritelty artiklan 2 kohdassa.

Kunkin vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjän tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajan on 20 artiklan 3 kohdan mukaan otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn tähän dataan, ja toimitettava tietoa kyseisestä ohjelmointirajapinnasta kansallisille yhteyspisteille. Tiedot on oltava saatavilla viimeistään 14.4.2025.

Kansallisesta yhteyspisteestä (20 artikla, 4 kohta, delegoidut säädökset) ja sen järjestämisestä ei säädetä jakeluinfra-asetuksessa, vaan asiassa noudatetaan, mitä on säädetty ITS-direktiivissä ja RTTI-asetuksessa.

Komissiolle on siirretty 20 artiklan 6 kohdassa valta antaa delegoituja säädöksiä 20 artiklan 2 kohdan muuttamiseksi niin, että mahdolliset uudet datatyypit voidaan huomioida, ja sovellusrajapinnan yhteisten teknisten vaatimusten vahvistamiseksi. Täytäntöönpanosäädöksiä 20 artiklan 7 kohdan mukaan voidaan antaa myös tosiaikaisia liikennetietopalveluja koskevan asetuksen täydentämiseksi datan laadusta ja staattisen ja dynaamisen datan päivitystiheydestä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään komiteamenettelyssä.

Komissio ryhtyi loppuvuodesta 2023 valmistelemaan kahta delegoitua asetusta ja täytäntöönpanoasetusta, jotka on tarkoitus antaa syksyllä 2024. Delegoitu asetusta datasta sisältäisi yleisesti saatavilla olevista lataus- ja tankkauspisteistä saatavilla olevan datan tietolajikohtaisesti listattuna (uusi liite) sekä vaatimukset siitä, millaisen sovellusrajapinnan kautta kyseiset tiedot tulee kansalliseen yhteyspisteeseen tarjota. Delegoidulla asetuksella standardeista täydennettäisiin liitteen II teknisiä eritelmiä. Täytäntöönpanoasetuksella säädettäisiin teknisiä vaatimuksia datan toimittamisesta kansalliseen yhteyspisteeseen. Se

sisältäisi esimerkiksi vaatimuksia datan laadun varmistamiseksi sekä tietojen toimittajille että myös kansalliselle yhteyspisteelle.

### ***Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö***

Asetuksen tavoitteena on tavaraliikenteen ja logistiikan tehokkuuden kasvattaminen ja hallinnollisen taakan pienentäminen. Ehdotuksen tavoitteena on, että jäsenmaiden viranomaiset hyväksyisivät sähköisen kuljetusinformaation kaikissa kuljetusketjun vaiheissa ja kaikissa liikennemuodoissa EU-alueella silloin, kun yrityksiltä vaaditaan tietoa toiminnan lainmukaisuuden todistamiseksi. Tavoitteena on myös järjestää pääsy tietoon viranomaisille yhtenäisellä tavalla jäsenmaissa sekä tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus yritysten ja hallinnon välisessä tiedonvaihdossa.

Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen keskeisenä tavoitteena on siis mahdollistaa se, että viranomaiset käyttäisivät kuljetustietoja sähköisessä muodossa. Tällöin on järjestettävä viranomaisten pääsy luotettavaan tietoon luotettavalla tavalla. Asetus ei itsessään määrittele tietoa, vaan kysymys on tiedoista, joihin viranomaisilla on pääsy eri lakien nojalla. Keskeisiä ovat rahtikirjatiedot, joihin kuuluvat muun muassa lähetyksen maksajan tiedot, lähettäjän nimi ja yhteystiedot, vastaanottajan nimi ja yhteystiedot, tavarantyyppi (myös vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät lisämerkinnät), tavarantarkkuus, kullien lukumäärä, tilauksen päivämäärä, kuljetusliikkeen nimi ja kullit yksilöivä tunnistus. Henkilötietojen käsittely ei ole rahtitiedoissa mitenkään keskiössä, mutta on mahdollista, että esimerkiksi lähettäjänä tai vastaanottajana on luonnollinen henkilö. Asetuksen 9 artiklan mukaisesti eFTI-alustojen on varmistettava, että henkilötietoja käsitellään luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (jäljempänä *yleinen tietosuojasetus*) mukaisesti.

Yrityksille ei kuitenkaan aseteta velvollisuutta käyttää sähköistä muotoa sen paremmin yritysten ja hallintojen välisissä kuin yritysten keskinäisissä suhteissa. Viranomaisia ei vaadita hyväksymään mitä tahansa yritysten tarjoamaa sähköistä tietolähdettä, vaan ehdotuksessa edellytetään, että viranomaiset hyväksyvät sähköiset tiedot tai asiakirjat, jos niiden toimittamisessa käytetty sähköinen väline täyttää määrätty vaatimukset. Ehdotuksessa pyritään tällä tavoin antamaan viranomaisille takeet siitä, että niille esitetyt tiedot tai asiakirjat ovat aitoja ja luotettavia.

Asetuksen velvoitteita täydennetään komission delegoiduilla säädöksillä ja täytäntöönpanosäädöksillä. Komissio hyväksyi 5.7.2024 täytäntöönpanoasetuksen (C(2024) 4572 final) toimivaltaisten viranomaisten pääsyä sähköisiin kuljetustietoihin ja niiden käsittelyä koskevien yhteisten menettelyjen ja yksityiskohtaisten sääntöjen vahvistamisesta sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen mukaisesti. Asetuksen tarkoituksena on varmistaa eri jäsenvaltioiden viranomaisten käyttämien tietojärjestelmien yhteentoimivuus määrittelemällä yhteiset menettelyt viranomaisen pääsulle tiedonvaihtojärjestelmiin. Täytäntöönpanoasetuksessa jäsenvaltiot velvoitetaan rakentamaan tietojärjestelmä, joka käsittää muun muassa viranomaisten yhteyspisteet eFTI-tietoon, tiedon pääsyyn oikeutettujen viranomaisten yksilöivien tunnistusten hallinnoimisen ja eFTI-yhdyskäytävän, joka mahdollistaa tiedon hakemisen eFTI-alustoilta. Asetuksen hyväksymisprosessi on vielä kesken jäsenvaltioissa, eikä sitä ole julkaistu EU:n virallisessa lehdessä. Sitä tullaan lisäksi täydentämään yksityiskohtaisemmilla ei-sitovilla teknisen tuen asiakirjoilla, jotka komissio laatii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa.

Lisäksi komissio hyväksyi 15.7.2024 delegoidun asetuksen (C(2024) 5224 final) sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen täydentämisestä muuttamalla sen liitteessä I olevaa B osaa, jolla säädetään sekä yhteisestä tietojoukosta että osatietojoukosta. Myös sen osalta hyväksyntäprosessi jäsenmaissa on edelleen kesken.

### ***Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus***

Esityksen tavoitteena on edistää lippuyhteistyön ja erityisesti sitä koskevien oikeudenmukaisten, kohtuullisten ja syrjimättömien sopimusehtojen kehittymistä. Julkisten toimijoiden roolissa joukkoliikenteen järjestäjänä ja julkisia palveluja tuottavana tahona tulisi erityisesti huomioida tasapuolisten toimintaedellytysten varmistaminen kaikille alueen palvelun tarjoajille. Lisäksi tulisi edistää joukkoliikenteen käyttöä myös kaupunkialueiden ulkopuolisilla alueilla sekä kestäviä kulkumuotoja yhdistelemällä pitkän matkan liikenteen ja paikallisliikenteen palveluja sujuviksi matkaketjuiksi.

### ***Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen***

Muutosten tavoitteena on täydentää ja selkeyttää sääntelyä liikenneasioiden rekisteristä luovutettavien tietojen osalta. Lisäksi tavoitteena on yhdenmukaistaa termejä koskien laissa säädettyä tehtävää hoitavaa.

Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisen osalta tavoitteena on parantaa tällaisten henkilöiden tarjoamien palveluiden saatavuutta.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

#### ***Jakeluinfra-asetus***

##### *Tunnisterekisteriorganisaatio ja yksilölliset tunnisteet*

Jäsenvaltion nimittämäksi tunnisterekisteriorganisaatioksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastoa. Tunnisterekisteriorganisaatio (niin sanottu *ID registration organisation*, eli *IDRO*) myöntää ja hallinnoi yksiköllisiä tunnistekodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalveluiden tarjoajat. Tunnistekoodi on ainakin latauspisteen ylläpitäjän osalta tieto, joka on annettava ohjelmointirajapinnasta ja ilmoitettava kansalliseen yhteyspisteeseen. Pääsääntöisesti lienee odotettavissa, että tunnistekoodia käytetään koneluettavassa muodossa tapahtuvassa tiedonvaihdoissa.

Koska tunnistekoodia saatettaisiin käyttää myös muussa palveluntarjoajien yksilöimisen tarkoituksessa, esitykseen sisältyy myös ehdotus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista tunnisteet verkkosivuillaan. Tunnisteiden haltijat olisivat pääsääntöisesti oikeushenkilöitä. Periaatteessa on kuitenkin mahdollista, että toimintaa harjoittaisi myös luonnollinen henkilö. Tällöin tunnuksen haltijan nimeä tai muita henkilötietoja ei saisi julkaista.

Valmius uusien tunnisteiden myöntämiseen ja niiden hallinnointiin olisi oltava viimeistään 14.4.2025.

*Yleisesti saatavilla olevia lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot*

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausasteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai niiden tarjoamista tai ulkoistamista, tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista dataa maksutta. Tiedot on oltava saatavissa kansallisen yhteyspisteen kautta viimeistään 14.4.2025.

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulakiin viittaus 20 artiklassa tarkoitettuihin velvoitteisiin. Tiedon toimittamista koskevien velvoitteiden sisältöä ei laajennettaisi kansallisella sääntelyllä. Säännös on siten lähtökohtaisesti luonteeltaan informatiivinen, mutta sen avulla selkeytetään kokonaisuutta liittyen siihen, mihin tiedot rajapinnasta on Suomessa toimitettava. Esityksessä ehdotetaan, että Väylävirasto vastaisi jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua kansallisesta yhteyspisteestä. Väylävirasto voisi hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Jäsenvaltion on varmistettava asetuksessa tarkoitettujen tietojen saatavuus kansallisesta yhteyspisteestä viimeistään 31.12.2024. Kansallisella yhteyspisteellä tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksessa RTTI-asetuksen mukaista kansallista yhteyspistettä. Väyläviraston tulisi siten huolehtia 20 artiklassa ja komission delegoiduissa säädöksissä tarkoitettujen kansallista yhteyspistettä koskevien tehtävien hoitamisesta siten, että palvelu on käytössä viimeistään 31.12.2024. Väylävirasto voisi hankkia tietopalvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Kansallisen yhteyspisteen tuottamisen ei ole edellytetty olevan viranomaisen tehtävä, vaan yhteyspiste voidaan toteuttaa eri muodoissa.

Asetuksen 20 artiklan 5 kohdan mukaisesti komissio perustaa viimeistään 31.12.2026 yhteisen eurooppalaisen yhteyspisteen.

#### ***Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus***

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi asetuksen vaatimasta sähköisten kuljetustietojen kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä. Virasto voisi järjestää tiedonvaihtojärjestelmän itse tai hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

#### ***Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus***

Lippuyhteistyön edistämiseksi ja sitä koskevien jo voimassa olevien velvoitteiden selkiyttämiseksi ehdotetaan, että laissa asetettaisiin toimivaltaisille viranomaisille nimenomainen velvoite lippuyhteistyön edistämiseen omalla toimialueellaan. Ehdotus koskisi tieliikenteen ja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi edistää lippuyhteistyötä julkaisemalla lippuyhteistyötä koskevat yleiset sopimusehdot ja mahdollistamalla lippuyhteistyön kaikille halukkaille toimijoille julkaistujen sopimusehtojen mukaisesti. Rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten osalta ehdotus liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmakirjaukseen henkilöjunaliikenteen kilpailun lisäämisestä mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt säädöshankkeen (LVM005:00/2024), jolla mahdollistetaan alueellinen toimivalta rautatieliikenteessä. Sopimusehtojen julkaiseminen edistäisi yhtenäisten lippuyhteistyömallien kehittymistä erityisesti alueilla ja palveluissa, joilla lippuyhteistyötä on vähemmän. Sopimusehtojen julkaiseminen edistäisi myös ehtojen oikeudenmukaisuutta, kohtuullisuutta ja syrjimättömyyttä ja sillä voitaisi ehkäistä tilanteita, joissa sopijapuolten epätasa-arvoinen neuvotteluasema vaikuttaa negatiivisesti lippuyhteistyön syntymiseen.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutettavaksi niin sanottua kertalippurajapintaa koskevan velvoitteen sisältöä niin, että jatkossa rajapinnan kautta saatavilla olevaan kertalippuun tulisi olla mahdollista sisällyttää myös sitä koskevat muutos- ja peruutusehdot, mikäli kyseisellä toimijalla on vastaavia muutos- ja peruutuskelpoisia kertalippuja saatavilla omassa myyntikanavassaan.

### ***Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä ja julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen***

Yksittäisluovutuksena 227 §:n mukaisesti luovutettaviin tietoihin lisättäisiin tieto vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta, y-tunnuksesta sekä vastuuhenkilön nimestä myös silloin kun toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö. Tiedot ovat samalla luovutettavissa 228 §:n mukaisesti liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin.

Lisäksi ehdotuksen mukaan tietojen luovuttamista muulle laissa säädettyä tehtävää hoitavalle täsmennetään siten, että asiaan liittyvät ilmaukset 230 §:ssä ja 231 §:n 4 momentissa yhdenmukaistetaan. Liikenneasioiden rekisteristä perintätoimintaa harjoittaville luovutettavien tietojen osalta selkiytettäisiin nykytilaa niin, että jatkossa perintäyhtiöiden oikeudesta saada tiedot tiedonluovutuskiellosta huolimatta olisi nimenomaisesti säädetty laissa.

Esityksen mukaan liikennepalvelulakiin lisättäisiin nimenomainen säännös, joka täsmentäisi mitä tietoja Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan julkista valtaa käyttävien henkilöiden osalta. Ehdotus mahdollistaisi nimen ja toiminnan harjoittamiseen liittyvien yhteystietojen julkaisemisen sellaisesta henkilöstä, jolla on viraston myöntämä pätevyys, kelpoisuus, valtuutus tai vastaava, ja joka tällaisen nojalla voi tehdä lääkärintarkastuksen taikka ottaa vastaan kokeen tai muun näytön, joka on välttämätön viraston myöntämän muun henkilöluvan saamiseksi. Vaikka lähtökohtaisesti on oletettavaa, että tällaisten tietojen saatavuus on henkilön oman intressin mukaista, jotta hänen tarjoamiensa palveluiden saatavuus helpottuisi, olisi henkilöllä kuitenkin aina oikeus kieltää tietojensa julkaiseminen.

Laista ehdotetaan kumottavaksi 216 §:n 1 momentin 4 kohta ja 197 §:n 3 momentin viimeinen virke. Lain 216 §:n 1 momentin 4 kohdassa on kyse erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista, joiden voidaan katsoa sisältyvän saman momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin toiminnanharjoittajalupiin. 197 §:n 3 momentin viimeinen virke puolestaan on päällekkäinen tiedonhallintalain kanssa ja siten tarpeeton.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

### **4.2.1 Taloudelliset vaikutukset yrityksiin**

#### ***Jakeluinfra-asetus***

Esityksestä aiheutuvat taloudelliset vaikutukset yrityksiin johtuvat pääosin EU-asetuksista, eikä tällä ehdotuksella laajenneta asetuksista johtuvia velvoitteita.

Jakeluinfra-asetuksesta johtuvista ehdotuksista on suoria vaikutuksia vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä hallinnoiviin ja omistaviin sekä näihin liittyviä liikkumispalveluja tarjoaviin toimijoihin. Tällä hetkellä Suomessa on erilaisia vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspalveluita tarjoavia yrityksiä noin 20 kappaletta. Palvelun tarjoajien määrän voidaan kuitenkin olettaa lisääntyvän ainakin jonkin verran tulevaisuudessa, kun markkina ja jakeluinfrastruktuuri kehittyvät.

Esityksessä ehdotuksen mukaisesti tunnisterekisteriorganisaatioksi nimettäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa periä antamiensa yksilöllisten tunnisteiden lisäämisestä tietojärjestelmään maksua siten kuin valtion viranomaisten suoritteiden maksullisuudesta valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädetään. Lataus- ja tankkausposteita ja liikkumispalveluita koskeva organisaatiokohtainen ID-tunniste haetaan vain kerran, jolloin suoritteen mahdollisen maksullisuuden tietopalveluun lisäämiseksi ei voida katso aiheuttavan merkittävää kustannusta taikka hallinnollista taakkaa toimijoille. Maksut on kuitenkin syytä pitää maltillisina, eivätkä ne kattaisi toiminnasta aiheutuvia kustannuksia.

### ***Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus***

Asetus sähköisistä kuljetustiedoista ei ole yrityksiä velvoittava, joten sen toimeenpano ei aiheuta välittömiä taloudellisia vaikutuksia yrityksille. Esitys ei myöskään sisällä ehdotuksia, joista aiheutuisi yrityksiin kohdistuvia talousvaikutuksia. Komissio tulee arvioimaan asetuksen toimeenpanon vaikutuksia vuonna 2029. Tämän jälkeen aikaisintaan on mahdollista, että asetus muuttuisi velvoittavaksi yrityksille. Kustannuksia sähköisen kuljetustiedon käsittelyyn siirtymisestä ja vastaavasti sen hyödyistä on arvioitu asetuksen laatimisen yhteydessä EU:n alueella, mutta ei kansallisesti.

Yrityksille aiheutuu taloudellisia vaikutuksia tilanteissa, joissa yritys päättää ottaa käyttöön asetuksen mukaiset sähköiset kuljetustiedot. Sähköisten kuljetustietojen käyttöönotto edellyttää muutoksia yrityksen tietojärjestelmiin tai vaihtoehtoisesti asetuksen mukaiset sähköiset kuljetustiedot voi ostaa palveluna ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Yrityksen tai palveluntarjoajan tietojärjestelmä, alusta, on kuitenkin sertifioitava, mistä aiheutuu kustannuksia. Kansainvälisen maantiekuljetussopimuksen (CMR) lisäpöytäkirjan mukaisen sähköisen rahtikirjan eCMR käyttö on Suomessa ollut mahdollista kuljetusyrityksille 11.4.2019 lähtien. eCMR-rahtikirja on kustannuksiltaan edullinen kuljetus- ja huolintayrityksille, koska sen tekninen toteutustapa on vapaampi, eikä yrityksen eCMR -ratkaisuun kohdistu pakollista sertifiointivelvoitetta sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen tavoin.

Kuljetus- ja huolintayritysten kenttä Suomessa on moninainen. Osa yrityksistä on edennyt toimintojen digitalisaatiossa pitkälle ja osalla digitaalisia ratkaisuja on käytössä vain vähäisesti. Asetuksen säätämisen tiedonvaihdon vapaaehtoisuus jättää yritykselle mahdollisuuden harkita käyttöönoton hyötyjä ja kustannuksia.

### ***Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus***

Kertalippuja koskevan veloitteen laajentaminen koskemaan myös kertamatkaan oikeuttavia lipputuotteita, joissa on muutos- ja peruutusmahdollisuus, koskisi kaikkia sellaisia tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajia, välityspalvelun tarjoajia sekä yhdistämispalvelun tarjoajia, joilla on omassa myyntikanavassaan tarjolla muutos- ja peruutusmahdollisuudella olevia kertalippuja. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mikäli palvelun tarjoajan omassa sähköisessä myyntikanavassa on tarjolla kertamatkaan oikeuttavia lippuja, joihin sisältyy muutos- tai peruutusmahdollisuus, tulee jatkossa myös näihin lipputuotteisiin tarjota pääsy lippu- ja maksurajapinnan kautta. Esityksestä ei johtuisi yrityksille velvoitetta uusien lippu- ja maksurajapintojen kehittämiseen taikka uusien lipputuotteiden lisäämiseen palveluvalikoimaan.

Esityksestä johtuvat kustannukset yrityksille muodostuisivat siten jo toimijan omassa sähköisessä myyntikanavassa saatavilla olevan kertalipputuotteen lisäämisestä saataville myös lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnasta toiselle liikkumispalvelun tai yhdistämispalvelun tarjoajalle. Muutoksella olisi vaikutusta yritysten tietojärjestelmiin ja niiden

kehittämiskustannuksiin siltä osin, kuin kyseisiä lipputuotteita ei ole vielä rajapinnasta saatavilla. Vaikutusten ei kuitenkaan voida arvioida olevan kovin merkittäviä, sillä todennäköisesti tarvittavia tietojärjestelmämuutoksia on mahdollista toteuttaa ainakin osittain tavanomaisen kehitystyön yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi valvontaviranomaisena lain voimaantullessa myös tarpeen mukaan neuvoa ja ohjeistaa toimijoita muutoksen asettamista vaatimuksista.

#### 4.2.2 Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisiin

##### ***Jakeluinfra-asetus***

Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettaisiin uusi viranomaistehtävä jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa mukaisena jäsenvaltion nimeämänä tunnisterekisteriorganisaationa. Kyseessä olisi uusi viranomaistehtävä, jonka aiheuttama noin 0,5 htv resurssitarve hoidetaan muilta tehtäviltä siirtämällä. Tunnisterekisteriorganisaation tehtävässä vaadittavan tietopalvelun toteuttamisen kertakustannukseksi on arvioitu noin 50 000 euroa.

Yksilöllisten tunnisteiden ilmoittamisesta tietopalveluun ja uusien tunnisteiden antamisesta voitaisiin periä maksuja, joilla voitaisiin ainakin osittain kattaa tunnisterekisteriorganisaation toiminnasta aiheutuvia kustannuksia. Toimijoita, jotka tarjoavat joko vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspisteitä tai näihin liittyviä liikkumispalveluja, on tällä hetkellä arvioiden suhteellisen pieni määrä markkinan ollessa vasta kehityksessä. Kun lisäksi huomioidaan muissa jäsenmaissa tällä hetkellä käytössä olevien vastaavien maksujen suuruusluokka (esimerkiksi Benelux-maissa 100 euroa jokaisesta ID-tunnisteesta), tulisi tunnisteista perittävien maksujen olla huomattavasti muissa jäsenmaissa perittäviä maksuja korkeampia, jotta niillä voitaisi kattaa koko tietopalvelun kustannukset. Tästä syystä on arvioitu, että ainakaan alkuvaiheessa maksuilla ei voitaisi kattaa tehtävästä johtuvia kustannuksia. Uudesta viranomaistehtävästä ja siihen sisältyvästä tietopalvelusta johtuvat kustannukset tulisi siten katettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston määrärahoista.

Väylävirastolle asetettaisiin uusi tehtävä vastata kansallisesta yhteyspisteestä jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen tietojen osalta. Ehdotuksen mukaan Väylävirasto voisi hankkia kansallisen yhteyspisteen toteutuksen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Kansallisen yhteyspisteen arvioitujen kustannusten osalta merkitystä on, miten tietopalvelu kokonaisuudessaan järjestetään ja mitä ja kuinka laajoja hyötyjä kansalliseen yhteyspisteeseen toimitettavien tietojen osalta tavoitellaan koko liikennealan digitalisaation vauhdittamiseksi. Jäsenvaltion harkintavaltaan voidaan katsoa jäävän jakeluinfra-asetuksen 20 artiklassa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä säädettyjen minimivelvoitteita laajempien toiminnallisuuksien kehittäminen ja tarjoaminen, esimerkiksi erilaisten dataa yhdistävien koontikantojen ja raportointiominaisuuksien osalta. Minimissään kansallinen yhteyspiste voitaisiin toteuttaa niin sanottuna katalogimallina. Katalogivalmiuden osalta tehtävän hoitaminen ei edellytä uusia resursseja Väylävirastolle vuoden 2024 osalta, vaan sen voidaan katsoa toteutuvan nykyisen Väyläviraston tilaamaan palvelukokonaisuuden osana.

Jakeluinfra-asetuksesta ja sen nojalla annettavista delegoiduista säädöksistä johtuvat velvoitteet jäsenvaltiolle kansallisen yhteyspisteen osalta kuitenkin edellyttävät kehitystyötä, jota nykyinen palvelukokonaisuus ei kata.

Kansallisen yhteyspisteen kehittämiseksi jakeluinfra-asetuksen vaatimusten mukaiseksi voidaan arvioida edellyttävän rajapintojen toteutukseen 50 000 euroa, katalogin kehitykseen 50 000 euroa ja datan validointiin, koontiin ja konversioihin 150 000 euroa, yhteensä 250 000

euroa. Lisäksi hankintaan ja sopimushallintaan liittyvien tehtävien arvioidaan aiheuttavan 0,5–1 htv pysyvän resurssitarpeen.

ITS-direktiivin täytäntöönpanoa koskevassa säädöshankkeessa (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta sekä eräiksi muiksi laeiksi, Liikenteen data-avaruus II, hanketunnus: [LVM015:00/2024](#)), on tarkoituksena selvittää ITS-direktiivin ja sen täytäntöönpanosäännösten sisältämien kansallista yhteyspistettä koskevien säännösten kokonaisuus ja niiden tarkoituksenmukainen toteuttaminen Suomessa.

Esityksestä johtuvien resurssitarpeiden osalta on arvioitu, etteivät ne edellytä esitystä määrärahan lisäämisestä.

### ***Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus***

Esityksessä ehdotettu uusi viranomaistehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttaa kustannuksia järjestelmän kehitys- ja ylläpitovaiheessa. Liikenne- ja viestintävirasto on aiemmin saanut 4,5 miljoonan euron määrärahan vuosille 2023-2026 sähköisten kuljetustietojen tietojenvaihdon ja infrastruktuurin kansallisen osuuden toteuttamiseen ja käyttöönottoon. Toteuttamisvaihe on käynnissä, eikä tästä esityksestä aiheudu uutta rahoitustarvetta.

Pysyvä rahoitustarve tiedonvaihdon ylläpidon kustannuksiin voidaan arvioida tarkemmalla tasolla vasta sen jälkeen, kun EU:n komissio on antanut tarvittavat delegoidut asetukset ja toimeenpanosäädökset, jotka on tarkoitus antaa vuoden 2024 loppuun mennessä.

### ***Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus***

Kertalippuja koskevan velvoitteen laajentaminen koskisi myös julkisia toimijoita, joilla on omassa myyntikanavassaan tarjolla kertalippuja, joiden ei ole katsottu sisältyvän nykyisin voimassa olevaan velvoitteeseen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mikäli palvelun tarjoajan omassa sähköisessä myyntikanavassa on tarjolla kertamatkaan oikeuttavia lippuja, joihin sisältyy muutos- tai peruutusmahdollisuus, tulee jatkossa myös näihin lipputuotteisiin tarjota pääsy lippu- ja maksurajapinnan kautta. Esityksestä ei siten johtuisi velvoitetta uusien lippu- ja maksurajapintojen kehittämiseen taikka uusien lipputuotteiden lisäämiseen palveluvalikoimaan. Liikenne- ja viestintäviraston keräämän tiedon perusteella kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on jo vuonna 2022 ollut kertalippuja koskeva rajapinta. Rajapintoja ei kuitenkaan ole välttämättä otettu tuotantokäyttöön kaikkien toimivaltaisten viranomaisten osalta, mikäli kysyntää lippujen jälleenmyynnille ei ole ollut. Näissä tapauksissa kertalippua koskevan velvoitteen laajentaminen koskemaan myös peruutus- ja muutosehtoisia kertalippuja voisi mahdollisesti lisätä kiinnostusta, mikäli kyseisellä toimijalla kyseisiä lipputuotteita on olemassa, myös sellaisten toimijoiden rajapintoihin, joita ei ole vielä otettu tuotantokäyttöön.

Esityksestä johtuvat kustannukset julkisille toimijoille muodostuisivat siten jo toimijan omassa sähköisessä myyntikanavassa saatavilla olevan kertalipputuotteen lisäämisestä saataville lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnasta toiselle liikkumispalvelun tai yhdistämispalvelun tarjoajalle. Vaikutusten on siten arvioitu olevan vähäisiä, ja todennäköisesti tarvittavat tietojärjestelmämuutokset on mahdollista toteuttaa tavanomaisen kehitystyön yhteydessä.

Esityksessä ehdotettu uusi velvoite toimivaltaisille viranomaisille julkaista lippuyhteistyötä koskevat yleiset sopimusehdot esimerkiksi omilla verkkosivuillaan aiheuttaisi arvioiden mukaan ainoastaan vähäisiä vaikutuksia toimivaltaisille viranomaisille.



Valmisteilla oleva valtion aluehallinnon uudistus vaikuttaa mahdollisesti myös liikennepalvelulaissa säädettyihin toimivaltaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin, joiden julkisen henkilöliikenteen aluehallinnon tehtävät siirtyisivät Liikenne- ja viestintävirastolle.

#### 4.2.3 Vaikutukset virastojen tiedonhallintaan

Esityksellä ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle ja Väylävirastolle uusia viranomaistehtäviä, joissa olisi kyse liikenteen tietopalveluista. Virasto huomioi uudet tehtävät tiedonhallintasuunnitelmassaan. Ehdotuksista seuraavat vaikutukset viranomaisten tiedonhallintaan ovat luonteeltaan vähäisiä.

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettuja uusia tehtäviä olisi ehdotettu 154 c §:n sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihdon yhteyspiste ja 188 a §:n tunnisterekisteriorganisaation tehtävä. Jälkimmäinen tehtävä arvioidaan varsin pieneksi, minkä johdosta sen hankkiminen Fintraffic Oy:ltä ei ole tarkoituksenmukaista. Siltä osin kuin virastot voisivat hankkia tietopalvelut Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, esityksessä olevat ehdotukset vastaavat voimassa olevaa liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä säädettyä liikkumispalveluita koskevan olennaisen tiedon saatavuuden osalta tehtyä järjestelyä.

Ehdotetussa 154 b §:ssä olisi kyse Väylävirastolle osoitetusta uudesta tehtävästä vastata kansallisesta yhteyspisteestä lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen osalta. Vaikka kyseessä olisikin uusi laissa Väylävirastolle osoitettu tehtävä, joka perustuu jakeluinfrasetuksessa jäsenvaltiolle säädettyyn velvoitteeseen järjestää kansallisen yhteyspisteen toiminta, ei tehtävä olisi Väylävirastolle kokonaan uusi, vaan siinä olisi kyse jakeluinfrasetuksessa säädettyjen tietolajien sisällyttämisestä Väyläviraston jo nykyisellään liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä hankkimaan liikenteen tietolajeja koskevaan kokonaisuuteen.

Viranomaisten toimintaan sovelletaan lakia julkisen hallinnon tiedonhallinnasta (906/2019), jäljempänä *tiedonhallintalaki*, ja siten se tulee sovellettavaksi myös esityksessä ehdotettujen uusien liikenteen tietopalveluita koskevien viranomaistehtävien osalta. Jos tehtäviä hankitaan Fintraffic Oy:ltä, tulee tiedonhallintalaki sovellettavaksi vain osittain. Tiedonhallintalain 3 §:n 4 momentin mukaan, mitä lain 4 luvussa, 22–24 ja 25–27 §:ssä sekä 6 a luvussa säädetään tiedonhallintayksiköstä ja viranomaisesta, sovelletaan yksityisiin henkilöihin tai yhteisöihin taikka muihin kuin viranomaisena toimiviin julkisoikeudellisiin yhteisöihin siltä osin kuin ne hoitavat julkista hallintotehtävää.

Lähtökohtaisesti tehtävästä vastuussa oleva viranomainen toimisi henkilötietojen käsittelyn osalta rekisterinpitäjänä. Mikäli tietopalvelua koskevat tehtävät hankitaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, tulisi niitä koskevissa sopimuksissa määritellä tarvittavalla tarkkuudella myös henkilötietojen käsittelystä. On kuitenkin huomattava, että henkilötietojen käsittelyä Fintraffic Oy:ltä hankittaviin tehtäviin sisältyisi hyvin rajallisesti. Jakeluinfrasetuksen mukaan kansalliseen yhteyspisteeseen toimitetaan tieto ohjelmointirajapinnasta, joka sisältää asetuksen 20 artiklan 2 kohdassa säädettyt tiedot. Näihin tietoihin kuuluu erittäin rajallisesti henkilötietoja. Lähinnä kyseeseen voisivat tulla lataus- ja tankkausaseman omistajan ylläpitäjien yhteystiedot niissä käytännössä harvinaisissa tilanteissa, kun tällainen toimija olisi luonnollinen henkilö. Tällöinkin on syytä huomata, että tieto tarjotaan toimijan omasta ohjelmointirajapinnasta, ja kansallinen yhteyspiste muodostaa lähinnä väylän löytää ohjelmointirajapinnan sijainti.

Sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen tiedonvaihtojärjestelmä on tarpeen sen johdosta, että varmistetaan viranomaisten pääsy sähköisiin kuljetustietoihin. Myös sähköisissä kuljetustiedoissa on pääosin kyse muista kuin henkilötiedoista, mutta henkilötietoina käsitellään esimerkiksi lähettäjän ja vastaanottajan nimeä ja yhteystietoja, silloin kun nämä ovat luonnollisia henkilöitä. Samoin on huomattava, että eFTI-tiedonvaihtojärjestelmä muodostaa vain keinon päästä tietoon. Fintraffic Oy ei itse lähtökohtaisesti käsittele tietoa, eikä sillä ole siihen myöskään tarvetta. Viranomaisten oikeudesta päästä kuljetustietoihin säädetään muualla laissa.

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999, jäljempänä *julkisuuslaki*) 4 §:n 2 momentin mukaisesti mitä viranomaisesta säädetään, koskee myös lain tai asetuksen taikka lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella julkista tehtävää hoitavia yhteisöjä, laitoksia, säätiöitä ja yksityisiä henkilöitä niiden käyttäessä julkista valtaa. Julkisuuslakia sovellettaisiin viranomaisten järjestäessä ehdotuksessa tarkoitettuja tietopalveluita itse. Mikäli tehtävä lain nojalla siirrettäisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hoidettavaksi, ei kyse lähtökohtaisesti olisi julkisen vallan käytöstä, eikä julkisuuslaki tulisi siltä osin sovellettavaksi.

#### 4.2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

##### 4.2.4.1 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

###### *Ihmisryhmiä koskevat vaikutukset*

Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla ei suoraan säädettäisi tarjottavista palveluista tai niiden sisällöstä, vaan ehdotuksien tavoitteena on edistää liikenteen eri toimijoiden saatavilla olevaa dataa, jonka avulla voidaan sekä parantaa jo olemassa olevia palveluja että myös edistää tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä ja siten tietopohjaisuutta ja sen tuomia mahdollisuuksia koko liikennejärjestelmän tasolla. Tästä johtuen ehdotettujen muutosten ihmisryhmiä koskevia vaikutuksia ei voida suoraan mitata taikka kohdentaa, vaan vaikutukset ovat pikemminkin välillisiä edistäen datan hyödyntämistä koko liikennejärjestelmän tasolla ja mahdollistaen näin liikkumispalvelujen kehittämistä ja digitaalisten liikkumispalvelujen tarjoamista matkustajien tarpeita vastaavasti.

Välillisten tasa-arvovaikutusten osalta on myös huomattava, että naiset käyttävät joukkoliikennettä ja kestäviä kulkutapoja miehiä enemmän. [Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen](#) mukaan tutkittaessa suomalaisten kestäviä kulkutapoja vuoden 2021 aikana, naisten tekemillä matkoilla jalankulun osuus oli 27 %, pyöräliikenteen 8 % ja joukkoliikenteen 7 %. Vastaavat osuudet miesten tekemillä matkoilla olivat 18 % jalankulkumatkoja, 7 % pyöräliikennematkoja ja 5 % joukkoliikennematkoja. Naisilla jalankulku oli yleisintä alle 18-vuotiailla ja yli 64-vuotiailla. Joukkoliikennematkat olivat yleisimpiä alle 35-vuotiaiden ja yli 74-vuotiaiden naisten joukossa. Miehillä kaikki kestävät kulkutavat ovat yleisimmin käytössä alle 18-vuotiaiden ryhmässä, minkä jälkeen jalankulun ja pyöräliikenteen käyttö laskee selvästi.

###### *Vaikutukset yksityisyyden suojaan*

Julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden yhteystietojen ja oikeuksien julkaisemisella on vaikutuksia näiden henkilöiden yksityisyyden suojaan. Esityksen tarkoituksena on helpottaa tiedonsaantia sellaisten henkilöiden yhteystiedoista ja oikeuksista, jotka tekevät lääkärintarkastuksia, vastaanottavat näyttöjä, arvioivat kielitaitoa tai hoitavat vastaavia tehtäviä, joissa annettavat todistukset ovat välttämättömiä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän

liikenteeseen liittyvän luvan saamiselle. Julkista hallintotehtävää hoitavan näkökulmasta tietojen julkaiseminen verkkosivuilla on rajattu koskemaan nimeä ja toiminnan harjoittamiseen liittyviä yhteystietoja, jotka ovat välttämättömiä, että kyseiset henkilöt voivat tarjota kyseiseen julkiseen hallintotehtävään kuuluvia palveluita asiakkaille. Kysymys on siten rajattu vain sellaisten henkilötietojen julkaisemiseen, joiden voidaan katsoa olevan välttämättömiä myös kyseisten henkilöiden näkökulmasta heidän tarjoamiensa palveluiden mahdollistamiseksi. Nykytilanne, jossa Liikenne- ja viestintävirasto voi joltain osin julkaista vain esimerkiksi nimitiedon ja joltain osin ei tietoja lainkaan, voi olla julkista valtaa käyttävän henkilön näkökulmasta epätasa-arvoinen suhteessa toiseen samaa palvelua tarjoavaan henkilöön nähden, jos esimerkiksi pelkän nimitiedon perusteella jonkin henkilön yhteystiedot on helpommin saatavissa kuin toisen, taikka jos puhelinpalvelussa annettavien yhteystietojen osalta asiakkaat ohjautuvat helpommin ottamaan yhteyttä esimerkiksi ensimmäiseksi annettuun henkilöön. Asiantuntijat myös hakeutuvat näihin tehtäviin itse. Heistä julkaistaisiin viraston verkkosivuilla vain nimitieto ja yhteystieto, josta asiakkaat voivat heidät tavoittaa, sekä toimialue (kunta tai maakunta) sekä heidän oikeutensa (minkälaista julkista hallintotehtävää he hoitavat). Lisäksi oikeussuojakeinona henkilöllä olisi oikeus kieltää tietojensa julkaiseminen.

Esityksen yksityisyydensuojavaikutuksia on tarkasteltava myös kyseisten henkilöiden asiakkaiden oikeuksien valossa. Liikenne- ja viestintäviraston on viranomaisena kyettävä neuvomaan, miten lupa-asiat voidaan hoitaa. Asiakkaiden on tärkeä löytää asiantuntijat, joilla on toimivaltuudet tehdä tarkastuksia ja ottaa vastaan kokeita tai näyttöjä, muuten he eivät kykene omia asioitaan hoitamaan. Viime kädessä kysymys voi olla henkilön mahdollisuudesta harjoittaa valitsemaansa ammattia.

Ehdotukseen sisältyvä säännös siitä, että henkilön oikeus kieltää tietojensa luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä lain 231 §:n 1 ja 2 momentin nojalla ei estäisi tiedon luovuttamista rekisteröidyille perintätoimen harjoittajille silloin, kun saatava liittyy liikenteeseen, on tarkoitettu selkeyttämään sääntelyä. Tietoja on luovutettu tällaisille toimijoille lähinnä yksityisen pysäköinninvalvonnan antamien pysäköintivirhemaksujen perimiseksi. Ehdotus merkitsee rajoitusta henkilön oikeuteen kieltää tietojensa luovuttamista liikenneasioiden rekisteristä. Vastaavasti kuin tietojen täysi piilottaminen 227 §:n osalta ei ole mahdollista muiden tärkeiden yhteyskunnallisten intressien varmistamiseksi, on tietojen luovuttaminen perintätoimintaa harjoittaville välttämätöntä pysäköintijärjestelmän toimivuuden kannalta. On huomattavaa, että luovutettavat tiedot on näissä tilanteissa rajoitettu tietoihin, jotka voidaan luovuttaa 227 ja 228 §:n nojalla. Tällaisiin tietoihin eivät kuulu esimerkiksi kasvokuvat tai biometriset varmenteet.

Esitykseen ei sisälly ehdotuksia arkaluontoisten henkilötietojen käsittelystä.

#### 4.2.5 Ympäristövaikutukset

Esityksessä ei ehdoteta muutoksia, joilla olisi suoria mitattavia ympäristövaikutuksia. Esitetyt tiedon saatavuutta ja käytettävyyttä koskevat ehdotukset koskevat koneluettavassa muodossa olevaa eri liikenteen toimijoiden välillä jaettavaa dataa. Näin ollen esityksestä ei suoraan johdu esimerkiksi sääntelyä siihen, millaisia palveluita kyseisen datan avulla tarjotaan. Koneluettavassa muodossa saatavilla olevan tiedon avulla liikenteeseen liittyviä palveluita tarjoavat toimijat voivat kuitenkin kehittää palveluitaan vastaamaan entistä paremmin ihmisten yksilöllisiä liikkumistarpeita. Tämän johdosta yleisiä lataus- ja tankkauspisteitä koskevan tiedon saatavuuden parantaminen voi välillisesti edistää ja vauhdittaa liikenteen käyttövoiman muutosta. Tarjoamalla lisää tietoa digitaalisessa muodossa lisätään ihmisten mahdollisuutta tehdä vähäpäästöisempiä liikkumisvalintoja.

Jakeluinfra-asetusta koskevassa komission vaikutusarvioinnissa ([SWD\(2021\)631\\_final](#)) todetaan jakeluinfra-sääntelyn osalta, että ympäristöhyödyt ovat keskeinen peruste esitettyjen toimien toteuttamiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin nopeamman ja laajemman käyttöönoton edistämiseksi. Vaikutusarvioinnissa on todettu myös, että tietojen ja palvelujen yhteentoimivuudesta ja käyttäjille tarjottavista kattavimmista tiedoista johtuvia ympäristövaikutuksia ei voida laskea määrällisesti, eikä niitä siten voida myöskään tarkemmin arvioida.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

#### ***Jakeluinfra-asetus***

Tunnisterekisteriorganisaation tehtävien osalta on esityksen valmistelussa tarkasteltu myös sitä vaihtoehtoa, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettujen yksilöivien tunnisteidien hallinnoinnin Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Lisäksi valmistelun aikana tarkasteltiin vaihtoehtoa, että tunnisterekisteriorganisaation tehtävä osoitettaisiin suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle. Valmistelun aikana on kuitenkin tunnistettu vaihtoehdon toteuttamisen haasteeksi muun muassa siihen tarvittavan rahoituksen järjestäminen. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi periä toimijoilta maksuja, joilla katettaisi palvelun tuottamisen kustannukset. Kuitenkin jäsenmaissa, joissa on jo olemassa tunnisterekisteriorganisaatioita, ovat ID-tunnisteesta perittävät maksut joko hyvin vähäisiä (100 euroa) taikka maksuja ei peritä lainkaan. Tässä toteutusmallissa maksujen tulisi kuitenkin olla huomattavasti suurempia, esimerkiksi jos tietopalveluun lisättäviä ID-tunnisteita arvioitaisi olevan noin 20 toimijan osalta, tulisi maksu olla noin 2500 euroa.

### **5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot**

#### ***Jakeluinfra-asetus***

Joissakin maissa on ollut jo ennen asetuksen antamista tunnisterekisteriorganisaatioita. Belgiassa, Alankomaissa ja Luxemburgissa (Benelux-maat) on perustettu yhteinen tunnisterekisteriorganisaatio. Tunnisterekisteriorganisaation tehtäviä hoitaa Beneluxin yleinen sihteeristö (Benelux General Secretary), joka on hallitustenvälinen organisaatio helpottamaan rajat ylittävää yhteistyötä Benelux-maiden välillä. Benelux-maiden tunnisterekisteriorganisaatiolta ID-tunnistetta voivat hakea myös muut, kuin kyseisissä maissa sijaitsevat toimijat. ID-tunnisteita voi myös hakea useampia, esimerkiksi eri maakooodeilla alkavan tunnisteiden. ID-tunnistetta haetaan verkkosivuilla olevalla lomakkeella, jossa hakija saa valita toivomansa maakoodin (BE, NL tai LUX) ja lisäksi toivomansa organisaatiotunnisteen (3 merkkiä). ID-tunnisteen rekisteröiminen maksaa 100 euroa, joka voi kattaa yhdellä kertaa haettuna yhden tai useamman tunnisteiden. Lisäksi veloitetaan toimijakohtainen vuosimaksu, joka on 90 euroa.

Ruotsi julkaisi [20.12.2023 muistion](#) ehdotuksiksi jakeluinfra-asetuksen, mukaan lukien 20 artiklan, kansallisen täytäntöönpanon osalta. Ehdotuksen mukaan tunnisterekisteriorganisaatioksi nimettäisiin Ruotsin Energiavirasto (Statens Energimyndigheten). Ruotsissa Energiavirasto olisi myös toimivaltainen viranomaisen valvomaan toimijoille asetettuja veloitteita toimittaa tietoa kansalliseen yhteyspisteeseen.

## **6 Lausuntopalaute**

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin lausuntoja 150 taholta. Lisäksi esitysluonnos oli lausuntopalvelu.fi-sivustolla avoimessa lausuntomenettelyssä 28.3.-19.5.2024. Lausuntoja annettiin yhteensä 26 kappaletta.

### **Lausuntopalaute jakeluinfra-asetusta koskevista ehdotuksista 154 b § ja 188 a §**

Jakeluinfra-asetusta koskeviin ehdotuksiin annettiin yhteensä 9 lausuntoa.

Yleisesti ehdotukset tunnisterekisteriorganisaation nimeämisestä ja kansallisen yhteyspisteen vastuutahosta nähtiin kannatettavina. Kahdessa lausunnossa nostettiin esiin myös, että vaihtoehtoisen toteutusmallin mukainen mahdollinen 2500 euron maksu yksilöllisistä tunnisteista olisi verrattain korkea. Lataus- ja tankkauspisteistä saatavilla oleva tieto nähtiin yleisesti tarpeelliseksi. Myös lataus- ja tankkauspisteitä koskevan esteettömyystiedon saatavuus nostettiin esiin.

Esityksen 188 a §:ää muokattiin lausuntokierroksen jälkeen. Lausuntokierroksella olleeseen luonnokseen sisältyi mahdollisuus hankkia tehtävä Fintraffic Oy:ltä. Koska tehtävän arvioidaan kuitenkin olevan varsin pieni, poistettiin tehtävän siirtoa koskeva momentti ehdotuksesta. Sen sijaan pykälään lisättiin teksti Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta julkaista koodit verkkosivuillaan. Toistaiseksi ei täysin tiedetä, mihin tarkoituksiin ja missä muodossa koodeja tarvitaan. Digitaalisessa muodossa niiden on oltava, koska tieto on sisällytettävä ohjelmointirajapintaan. Verkkosivuilla julkaiseminen mahdollistaa tarvittaessa ihmisen luettavan muodon helpon saatavuuden. Koodi saattaisi liittyä luonnolliseen henkilöön niissä käytännössä harvinaisissa tilanteissa, että latauspisteiden ylläpitäjä tai liikkumispalvelun tarjoaja olisi luonnollinen henkilö. Säännöksessä kuitenkin kiellettäisiin henkilö tietojen julkaiseminen tällaisissa tilanteissa.

### **Lausuntopalaute sähköisiä kuljetustietoja koskevasta ehdotuksesta 154 c §**

Sähköisiä kuljetustietoja koskevaan ehdotukseen annettiin yhteensä 6 lausuntoa.

Ehdotusta pidettiin kannatettavana. Liikenne- ja viestintävirasto nosti lausunnossaan esiin myös sähköisiä kuljetustietoja koskevan asetuksen säännökset vaatimuksenmukaisuuden arviointilaitoksista sekä tiedonvaihtolustojen ja palveluntarjoajien sertifiointista. Sertifiointia koskevat komission delegoidut asetukset ovat vielä keskeneräisiä, ja siksi yrityksille aiheutuvien kustannusten arviointi on tässä vaiheessa epävarmaa. Suomen kansallinen akkreditointielin on Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikkö FINAS, joka ylläpitää verkkosivuillaan listausta kaikista FINAS- akkreditointipalvelun akkreditoimista toimijoista. Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitäisi verkkosivuillaan listausta sertifioiduista eFTI-alustoista ja -palveluntarjoajista.

### **Lausuntopalaute henkilöliikenteen liikkumispalveluiden olennaisia tietoja, multimodaaliasetusta ja liityntäpisteitä ja niiden esteettömyystietoa koskevasta ehdotuksesta 154 §**

Lausuntokierroksella olleeseen luonnokseen sisältyi ehdotuksia, joilla olisi muutettu lain 154 §:ää. Pykälän 1 momentissa olisi huomioitu uusi ITS-direktiivin nojalla annettu komission delegeoitu asetusta (EU) 2024/490 EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta (jäljempänä *MMTIS-asetus*). Lisäksi pykälään olisi lisätty uusi momentti, jossa olisi säädetty toimivaltaisen viranomaisen velvollisuudesta huolehtia liityntäpisteiden

esteettömyystiedon saatavuudesta tietyissä tilanteissa. Tätä matkatietokokonaisuutta koskevaan ehdotukseen annettiin yhteensä 18 lausuntoa.

Ehdotus viitata jatkossa olennaisten tietojen osalta suoraan multimodaaliasetukseen sai pääsääntöisesti kannatusta. Lausunnoissa kuitenkin nostettiin esiin, että matkaketjuja ja matkatietoa koskeva EU- ja kansallisen tason sääntelyn muodostama kokonaisuus ei ole välttämättä riittävän selkeä toimijoille. Esiin nostettiin myös vielä valmisteluvaiheessa oleva EU-sääntely, muun muassa multimodaaleja matkustajanoikeuksia koskeva aloite, joilla on myös yhteys nyt ehdotettuun kokonaisuuteen. Ehdotukset päätettiin osittain saadun palautteen perusteella siirtää jatkovalmisteluun Data-avaruus II –hankkeen yhteydessä. Siinä on tarkoitus tarkastella kokonaisvaltaisesti uudistetun ITS-direktiivin kansallista täytäntöönpanoa sekä sen nojalla annettujen delegeoitujen asetusten muodostamaa sääntelyä.

Toimivaltaisia viranomaisia edustavien tahojen lausunnoissa esitys velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset huolehtimaan liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevien tietojen saatavuudesta ei saanut kannatusta, ja oikeampana tahona pidettiin toimivaltaisten viranomaisten sijaan infrastruktuurin haltijaa. Lausunnoissa todettiin, että mahdolliset liityntäpisteiden kartoittamiset ja uudet järjestelmät tiedon keräämiseksi lisäisivät merkittävistä toimivaltaisten viranomaisten kustannuksia. Mahdollisten kustannusvaikutusten vuoksi lausunnoissa myös tuotiin esiin tarve käsitellä esitys kuntatalouden ja hallinnon neuvottelukunnassa. Lausunnoissa nostettiin esiin myös muun muassa se, ettei toimivaltaisilla viranomaisilla ole mahdollisuutta päättää liityntäpisteistä tai niiden esteettömyyden tahosta, vaan päätösvaltaa kuuluu infran omistajalle, eli joko kunnalle taikka valtiolle. Myös liityntäpisteiden häiriötiedon osalta esitys nähtiin ongelmallisena. Joukkoliikenteen käyttäjiä edustavien järjestöjen lausunnoissa puolestaan ehdotusta pidettiin hyvänä ja tärkeänä.

Lausuntopalautteessa tuotujen seikkojen johdosta ehdotukset siirrettiin myös tältä osin jatkovalmisteluun Data-avaruus II –hankkeeseen. Liityntäpisteitä koskevan tiedon saatavuutta ja laatua on sitäkin tarve parantaa kokonaisvaltaisemmin.

### **Lausuntopalaute lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevista ehdotuksista 155 ja 157 §**

Ehdotuksiin annettiin yhteensä 14 lausuntoa.

Lausunnoissa todettiin kertalippuvelvoitteen laajentamisen koskemaan myös peruutus- ja muutosehtoja aiheuttavan tietojärjestelmäkustannuksia. Ehdotuksen osalta epäselväksi nähtiin, että onko muutoksen tarkoituksen ulottua velvoite koskemaan myös esimerkiksi kertalippuja koskevia tarjouskampanjoita.

Saatujen lausuntojen perusteella esitystä on tarkennettu siten, että kertalippuvelvoite ei kattaisi lyhytaikaisia tarjouskampanjoita tai vastaavia kertalipputuotteita, vaan ehdotus olisi rajattu koskemaan muutos- ja peruutusehtoisia kertalippuja.

Ehdotuksesta toimivaltaisten viranomaisen velvollisuudesta julkaista sopimusehdot lausuttiin toimivaltaisten viranomaisten puolelta osin ristiriitaisesti. Lausunnoissa todettiin, että jo nykyisellään esimerkiksi julkisuuslaki, hallintolaki, kilpailulainsäädäntö ja hankintoja koskeva sääntely velvoittavat julkisia toimijoita toiminnassaan syrjimättömään ja tasapuoliseen kohteluun, ja tästä syytä ehdotus nähtiin sekä päällekkäisenä jo olemassa olevan sääntelyn kanssa mutta sen johdosta myös tarpeettomana. Samalla kuitenkin edellä kuvatulla tavalla lausuneet toimijat myös vastustavat ehdotettua julkaisuvelvoitetta muun muassa sen vuoksi että

sillä puututtaisiin tarpeettomasti sopimusvapauteen, ja että se kohdistuisi vain viranomaisiin. Lausunnoissa nostettiin esiin myös esimerkiksi nousukorvauksista sopimiseen liittyvät haasteet.

Saatujen lausuntojen perusteella esitystä on tarkennettu siten, että velvoite julkaista sopimusehdot koskisi vain yleisiä sopimusehtoja.

### **Lausuntopalaute liikenneasioiden rekisteriä ja muuta tietojenluovuttamista koskevista ehdotuksista 197 §, 203 a §, 227 §, 228 § ja 231 §**

Tietojen luovuttamista koskeviin ehdotuksiin annettiin yhteensä 6 lausuntoa.

Oikeusministeriön lausunnossa ehdotettu muutos valvontaviranomaisen tiedonsaantioikeuteen pykälässä 197 § nähtiin liian laajana erityisesti suhteessa rikos- ja sakkorekisterin tietoihin. Lisäksi sekä oikeusministeriön että valtionvarainministerin lausunnossa kiinnitettiin huomiota, että kyseisen 197 §:n 3 momentin viimeinen virke on tarpeeton, sillä tietojen luovuttamisen tavasta säädetään tiedonhallintalaissa. Esitystä on muutettu lausunnot huomioivalla tavalla. Esityksestä on kokonaisuudessaan poistettu valvontaviranomaisen tiedonsaantioikeuden laajentamista koskenut ehdotus 197 §:n 3 momentin osalta. Esitykseen on puolestaan lisätty ehdotus poistaa 197 §:n 3 momentin viimeinen virke, joka on päällekkäistä sääntelyä tiedonhallintalain kanssa ja siten tarpeeton.

Sekä oikeusministeriön että oikeuskanslerin viraston lausunnon mukaan ehdotusta julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisesta tulisi vielä täydentää erityisesti sitä koskevan yksityisyyden suojan arviointien ja niitä koskevien perustuslakivaliokunnan sekä Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisujen osalta. Lisäksi ehdotetussa 203 a §:ää tulisi täydentää julkaistavien tietojen osalta henkilöiden oikeuksilla, jotka on todettu vain perusteluissa mutta ei itse pykäläluonnoksessa.

Ehdotetun 203 a §:n osalta sekä ehdotettua pykälää että esityksen perusteluita on täydennetty erityisesti yksityisyyden suoja ja tietosuojasääntely huomioon ottaen. Ehdotettua 203 a §:ää on täydennetty siten, että henkilöiden oikeudet mainittaisiin myös itse pykälätekstissä. Lisäksi sekä pykäläkohtaisia perusteluja että myös sääätämisperusteluita on täydennetty sen osalta, että ehdotettu säädös perustuu osaltaan EU-sääntelyyn tietojen julkaisemisesta luetteloina. Tämän johdosta perusteluita on myös täsmennetty sen osalta, että tiedot olisi mahdollista julkaista myös EU-sääntelyssä velvoitetuin tavoin luetteloina.

Ehdotus muuttaa yksittäiskyselyjä koskeva 227 § siten, että tietoja luovutettaisiin vain yksityishenkilöille aiemman ”jokaiselle” luovuttamisen asemasta ei saanut lausunnoissa kannatusta. Ehdotus nähtiin ongelmallisena monelta osin. Haastavaksi nähtiin esimerkiksi se, voisiko jatkossa työnantaja tarkastaa työntekijälle laissa asetut vaatimukset, taikka millä perusteella jatkossa muut kuin liikenteeseen liittyvät yritykset, esimerkiksi ajoneuvoja omistavat yritykset, voisivat jatkossa saada tarvitsemansa tiedot liikenneasioiden rekisteristä.

Henkilötunnuksen luovuttamista koskevan ehdotetun 228 §:n muutoksen osalta oikeuskanslerin virasto totesi lausunnossaan, että luovuttamista tulisi vielä arvioida tarkemmin henkilötietojen suojan näkökulmasta ja erityisesti sen huomioimiseksi, että ehdotuksen perusteella näyttäisi, että tietojen luovuttaminen tapahtuisi massaluovutuksina varsin laveaan tarkoitukseen.

Lausuntopalautteen johdosta esitystä on muutettu myös siten, että 227 §:n 1 momenttiin ei ehdoteta muutosta jokaisen oikeudesta saada yksittäisluovutuksena tietoja pykälässä säädettyin perustein. 227 §:n 1 momentin 1 kohtaan puolestaan ehdotetaan lisättäväksi tieto vastuuhenkilön nimestä myös silloin, kun toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö. Samoin

mahdollisuus luovuttaa y-tunnus lisättäisiin 227 §:n 1 momenttiin. Lain 228 §:ään ei tehtäisi lainkaan muutoksia, jolloin esitys ei sisällä henkilötunnuksen luovuttamista koskevaa ehdotusta.

Ehdotettujen 231 §:n muutosten osalta oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että perustelut laissa säädetyn tehtävän suorittamisesta eivät selkeytä muutosta riittävästi. Oikeuskanslerin viraston lausunnossa puolestaan kiinnitettiin huomiota siihen, että tietojen luovuttamisen perusteita ja luovutettavia tietoja tulisi vielä tarkentaa. Ehdotuksen perusteluita perintätoimintaa harjoittaville luovutettavista tiedoista on myös täydennetty.

### **Muita lausunnoissa esiin tuotuja huomioita**

Tietosuojavaltuutetun toimiston lausunnossa todettiin, että jatkovalmistelussa olisi syytä tarkentaa sitä, millaisia tietoja yksilölliset tunnisteet sisältäisivät, ja voisiko niihin sisältyä henkilötietoja. Myös muiden tietolajien osalta tulisi esitystä täydentää henkilötietojen käsittelyn näkökulmasta.

Oikeusministeriö nosti lausunnossaan esiin tarpeita täydentää esityksen säätämisyjärjestysperusteluita erityisesti julkisen hallintotehtävän siirtoa ja sen kohteena olevien tehtävien luonnetta. Tässä yhteydessä tulisi arvioida myös julkisuuslain soveltuminen tehtäviä siirrettäessä. Lisäksi tietojen luovuttamista perintätoimintaa harjoittaville tulisi myös käsitellä säätämisyjärjestysperusteluissa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ja oikeusministeriö nostivat lausunnoissaan esiin myös tehtävien siirtoon liittyvän virkavastuun, jonka osalta perusteluissa viitattu 210 § ei sellaisenaan näyttäisi soveltuvan ehdotettuihin muutoksiin. Lausuntopalautteen perusteella esitystä on virkavastuun kohdentamisen osalta korjattu siten, että esityksessä ehdotetaan lisättäväksi uusi 154 d §, jossa säädettäisiin virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hoitaessa tietopalveluihin liittyviä tehtäviä.

Valtiovarainministeriö huomautti, että esityksestä puuttuu tiedonhallintaa koskeva vaikutustenarviointi. Esitystä koskevaan vaikutusarviointiin on lisätty arviointi vaikutuksista tiedonhallintaan sekä asiakirjojen julkisuuteen ja salassapitoon. Lisäksi esityksen pykäläkohtaisiperusteluita ja säätämisyjärjestysperusteluita on täydennetty, erityisesti henkilötietojen suoja ja julkisen hallintotehtävän siirtoa koskien, lausunnoissa esiin nostettujen puutteiden osalta.

### **7 Säännöskohtaiset perustelut**

**6 §.** *Taksiliikenneluvan myöntäminen.* Pykälän 2 momentin 3 kohtaan lisättäisiin Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain nimen perään sen puuttuva numero (1207/2010). Laki mainitaan Liikenteen palveluista annetussa laissa ensimmäistä kertaa.

**154 b §.** *Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot.* Lakiin lisättäisiin uusi 154 b §. Pykälän 1 momentti sisältäisi informatiivisen viittauksen jakeluinfra-asetuksessa säädettyyn yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjiä tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajia, koskevaan velvoitteeseen vastata lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen saatavuudesta. Vaikka säännös on informatiivinen, se on tarpeen sen selkeyttämiseksi, miten toimijat voivat Suomessa käytännössä täyttää asetuksen 20 artiklassa asetetun tietojen saatavuutta koskevan velvoitteensa.



Yleisesti saatavilla olevalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 kohdan mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria, joka sijaitsee suurelle yleisölle avoimessa paikassa tai tilassa, riippumatta siitä, sijaitseeko vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri julkisessa vai yksityisessä kiinteistössä ja sovelletaanko paikkaan tai tilaan pääsyä koskevia rajoituksia tai ehtoja, sekä riippumatta sovellettavista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöehdoista.

Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausasteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on varmistettava, että niiden ylläpitämisestä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista ja dynaamista dataa maksutta. Datatyytit on määritelty artiklan 2 kohdassa seuraavasti:

- a) staattinen data niiden ylläpitämistä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevista lataus- ja tankkausasteista:
  - i) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausasteiden maantieteellinen sijainti,
  - ii) liittimien lukumäärä,
  - iii) vammaisille henkilöille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen lukumäärä,
  - iv) lataus- ja tankkausasteen omistajan ja ylläpitäjän yhteystiedot,
  - v) aukioloajat;
- b) muu staattinen data niiden ylläpitämistä yleisesti saatavilla olevista latausasteista:
  - i) tunnistekoodit, ainakin latausasteen ylläpitäjän osalta,
  - ii) liittimen tyyppi,
  - iii) virran tyyppi (vaihtovirta/tasavirta),
  - iv) latausasteen enimmäisantoteho (kW),
  - v) latausasteen enimmäisantoteho (kW),
  - vi) ajoneuvotyyppikohtainen yhteensopivuus;
- c) dynaaminen data niiden ylläpitämistä vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla toimintatila (toiminnassa/epäkunnossa),
  - i) toimintatila (toiminnassa/epäkunnossa),
  - ii) saatavuus (käytössä / ei käytössä),
  - iii) kertahinta:
  - iv) syötetty sähkö on 100-prosenttisesti uusiutuvaa (kyllä/ei).

Kunkin vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkausasteiden ylläpitäjän tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajan on asetuksen 20 artiklan 3 kohdan mukaan otettava käyttöön ohjelmointirajapinta, joka tarjoaa vapaan ja rajoittamattoman pääsyn tähän dataan, ja toimitettava tietoa kyseisestä ohjelmointirajapinnasta kansallisille yhteysasteille. Tiedot on oltava saatavilla viimeistään 14.4.2025. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo toimivaltaisena viranomaisena veloitteen noudattamista lain 178 §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Väylävirasto vastuuviranomaiseksi kansallisesta yhteysasteesta jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen lataus- ja tankkausasteita koskevan tiedon osalta. Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että artiklan 2 kohdassa tarkoitettu data asetetaan käytettäväksi avoimesti ja syrjimättömästi kaikille datan käyttäjille kansallisten yhteysasteiden kautta. Yhteysasteista ei säädeta jakeluinfra-asetuksessa, vaan siinä viitataan delegoituun asetukseen (EU) 2022/670. Kyse on siten ITS-direktiivin alaisessa tosiaikaisia liikennetietopalveluja koskevassa RTTI-asetuksessa tarkoitettusta kansallisesta yhteysasteesta, josta ei ole toistaiseksi erikseen säädetty, mutta jonka

mukaisia tietolajeja Väylävirasto käytännössä nykyisellään tilaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Jakeluinfra-asetus ja tosiaikaisia liikennetietopalveluja koskeva delegoitu asetus jättävät kansallisen yhteyspisteen järjestämisen tavan jäsenvaltion harkintaan, eivätkä esimerkiksi edellytä sitä, että tehtävää olisi hoidettava viranomaistoimintana. Ehdotuksen mukaan Väylävirasto voisi tuottaa palvelun itse taikka hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ehdotettu sääntely mahdollistaisi siten jakeluinfra-asetuksessa säädettyjen lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen osalta tarvittavan tietopalvelun hankkimisen ainoastaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Säännös vastaisi sitä, mitä on säädetty liikennepalvelulain 154 §:ssä tietopalvelusta, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voi mainitun säännöksen nojalla hankkia Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

**154 c §. Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä.** Lakiin lisättäisiin uusi 154 c §, jolla säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto vastuuviranomaiseksi kansallisen sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmän järjestämisestä. Kuljetustiedot ovat lakisääteisiä tietoja rautatie-, maantie-, sisävesi- ja lentoliikenteessä Euroopan Unionin sisällä kuljetettavasta rahdista, jotka on esitettävä viranomaiselle sähköisessä tai paperisessa muodossa. Suomessa sisävesiliikenne ei kuulu velvoitteen piiriin. Asetus ei velvoita toimijoita antamaan tietojaan sähköisinä, mutta säätää menettelyistä, joiden avulla tietojenvaihto voi tapahtua turvallisesti ja luotettavasti.

Asetus itsessään ei sisällä tarkempia säännöksiä siitä, kuinka jäsenvaltioiden viranomaisten pääsy sähköisiin kuljetustietoihin varmistetaan, vaan asetuksen 5 artiklan 4 kohdassa todetaan ainoastaan, että täyttääkseen artiklan vaatimukset jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, jotta kaikki niiden toimivaltaiset viranomaiset saavat pääsyn lakisääteisiin tietoihin ja voivat käsitellä lakisääteisiä tietoja, joita asianomaiset talouden toimijat ovat asettaneet saataville. Kyseisten toimenpiteiden on oltava asetuksen 7 ja 8 artiklassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten mukaisia. Näitä koskeva valmistelu on loppuvaiheessa. Täytäntöönpanoasetuksen luonnoksessa jäsenvaltiot velvoitetaan rakentamaan tiedonvaihtojärjestelmän, joka käsittää muun muassa viranomaisten yhteyspisteet eFTI-tietoon, tiedon pääsyyn oikeutettujen viranomaisten yksilöivien tunnisteiden hallinnoimisen ja eFTI-yhdyskäytävän, joka mahdollistaa tiedon hakemisen eFTI-alustoilta. Lisäksi asetuksen resitaalissa 13 kuvaillaan tiedonvaihtojärjestelmää toteamalla, että kyseiset tiedonvaihtojärjestelmät toimivat ainoastaan välittäjinä asianomaisten toimijoiden alustojen ja toimivaltaisten viranomaisten välillä, eivätkä ne sen vuoksi saa säilyttää eivätkä käsitellä sähköisiä kuljetustietoja koskevia tietoja, joiden välittäjinä ne toimivat, lukuun ottamatta sähköisten kuljetustietojen käsittelyyn liittyviä metatietoja, kuten seurantaa tai tilastointia varten tarvittavia käyttölokeja.

Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi tuottaa tiedonvaihtojärjestelmän ja palvelun itse taikka hankkia palvelun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ehdotettu sääntely mahdollistaisi siten sähköisistä kuljetustiedoista annetussa asetuksessa säädettyjen sähköisten kuljetustietojen osalta tarvittavan tietopalvelun hankkimisen ainoastaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Säännös vastaisi sitä, mitä on säädetty liikennepalvelulain 154 §:ssä tietopalvelusta, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voi mainitun säännöksen nojalla hankkia Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

**154 d §. Tietopalvelun tuottajan vastuu.** Lakiin lisättäisiin uusi 154 d §, jossa säädettäisiin virkavastuusta Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle siirrettävien tehtävien osalta. Muutos yhdenmukaistaisi ja selkeyttäisi sääntelyä siten, että Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tuottaessa laissa säädettyjä tietopalveluja, olisi näitä koskevasta rikosoikeudellisesta

virjavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta jatkossa säädetty yhdessä pykälässä sen sijaan, että säännöksiä sisältyisi lakiin kunkin tehtävän osalta erikseen. Pykälässä olisi lueteltuna ne tietopalvelut, joiden osalta pykälän sääntely tulisi sovellettavaksi. Pykälä kattaisi siten tässä esityksessä ehdotettujen 154 b ja 154 c §:n lisäksi myös jo voimassa olevat 154 ja 154 a §:n.

**155 §.** *Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että siinä säädettyyn kertamatkaan oikeuttavaan lipputuotteeseen sisältyisi jatkossa myös kyseistä lipputuotetta koskevat peruutus- ja muutosehdot sellaisina, kuin ne sisältyvät 1 momentissa tarkoitetun palvelun tarjoajan lippuvalikoimaan. Velvoite koskisi kertamatkaan oikeuttavia perushintaisia lippuja, ja niihin mahdollisesti sisällytettäviä peruutus- ja muutosehtoja. Jatkossa, mikäli palvelun tarjoaja tarjoaa kertalippuja koskevaa peruutus- tai muutosmahdollisuutta, tulee vastaava kertalipputuote olla saatavilla myös rajapinnan kautta 1 momentissa säädetyllä mukaisesti. Mikäli palvelun tarjoajan omaan tarjontaan ei sisälly peruutus- tai muutosmahdollisuutta kertamatkaan oikeuttaviin lipputuotteisiin, ei pykälä velvoittaisi jatkossakaan uusien lipputuotteiden käyttöönottoon. Muutoksella ei laajennettaisi 1 momentin 1 kohtaa koskemaan esimerkiksi lyhytkestoisia tarjouskampanjoita taikka vastaavia vain tietyn, etukäteen määritellyn, suhteellisen lyhyen ajan myynnissä olevia kertalipputuotteita.

**157 §.** *Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa.* Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin laissa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille velvoite julkaista lippuyhteistyötä koskevat yleiset sopimusehdot. Velvoite koskisi sekä 181 §:ssä tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia että 182 §:ssä tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Sopimusehtojen tulisi olla oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä. Sopimusehdot voisi julkaista verkkosivuilla. Sopimusehtojen julkaiseminen tulisi sisältää ainakin keskeisimmät yleiset ehdot, joilla toimivaltainen viranomainen voi ryhtyä lippuyhteistyöhön.

**188 a §.** *Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekiesteriorganisaatio.* Jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan edellyttämäksi tunnisterekiesteriorganisaatioksi nimettäisiin ehdotetun pykälän 1 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto. Jäsenvaltion tulee nimetä jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan mukaan kansallinen tunnisterekiesteriorganisaatio, jonka tehtävänä on myöntää ja hallinnoida yksilöllisiä tunnistekoodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat. Jakeluinfra-asetus ei sisällä varsinaisesti tarkempia säännöksiä tunnisterekiesteriorganisaation tehtävistä, mutta johdantolauseessa 70 todetaan muun muassa, että tällaisen organisaation olisi kerättävä tietoa jäsenvaltiossa jo käytössä olevista sähköisen liikkumisen tunnistekoodeista, myönnettävä tarvittaessa uusia koodeja ja mahdollistettava näiden koodien vaihtaminen ja niiden yksilöllinen varmentaminen mahdollisen tulevan yhteisen tunnisterekiesteriointitietokannan kautta.

Tunnistekoodilla (*jäljempänä ID-tunniste*) tarkoitetaan tunnisterekiesteriorganisaation (*jäljempänä IDRO*) antamaa organisaatiokohtaista tunnistetta, joiden pohjalta toimijat voivat itse muodostaa tarvitsemansa ID-tunnisteet esimerkiksi latauspisteille. ID-tunnisteen antamisen osalta ei olisi harkintavaltaa, vaan tunnisteita olisi annettava ainakin lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjille ja liikkumispalvelujen tarjoajille. ID-tunnisteita käytetään toimijoiden välillä lataussopimusten ja latausasemien tunnistamiseen. Yksilöllisten ID-tunnisteiden käyttö tukee sähköautojen kuljettajien rajat ylittävää latausasemien käyttöä mahdollistaen esimerkiksi kotimaisten ja ulkomaisten kertamaksujen suorittamisen.

ID-tunnisteiden antamisessa ja teknisessä muodostamisessa tulisi noudattaa unionin laajuista yhteisesti sovittua logiikkaa. Yhteisen tunnisterekiesteriointitietokannan (IDRR) tavoitteena on

mahdollistaa yhteinen eurooppalainen ID-tunnistepalvelu ja lisäksi tukea kansallisia tunnisterekisteriorganisaatioita.

Ainakin yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien tulee osana jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja tietoja julkaista 3 kohdan mukaisesti tunniste ohjelmointirajapinnassaan. Samalla tieto on saatettava kansallisen yhteispisteen kautta saataville. Tieto sisältyy ohjelmointirajapintaan sähköisessä muodossa.

Asetus jättää kansalliseen harkintavaltaan sen, osoitetaanko tehtävä viranomaiselle vai jollekin muulle organisaatiolle. Vaikka tunnisteen myöntämiseen ei sisältyisi harkintavaltaa, on tehtävä luonteeltaan sellainen, että sen katsottaisiin tyypillisesti Suomessa kuuluvan julkisten hallintotehtävien piiriin. Asetus muun muassa edellyttää yhden kansallisen tunnisterekisteriorganisaation nimittämistä. Koska tehtävään ei kuitenkaan voida arvioida sisältyvän merkittävää julkisen vallan käyttöä, se voitaisiin myös siirtää perustuslain 124 §:n nojalla yksityisen toimijan hoidettavaksi. Koska tunnistekoodoja tarvitsevien toimijoiden määrä Suomessa on hyvin rajallinen, on tehtävä tarkoituksenmukaisinta hoitaa Liikenne- ja viestintävirastossa.

Tunnistekoodoja saatetaan tarvita myös ihmisen luettavassa muodossa. Niiden avulla muun muassa helpotetaan sitä, että toimijat voivat varmistaa, minkä toisen toimijan kanssa ne ovat tekemisissä. Tämän johdosta pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus julkaista tunnistekoodit verkkosivuillaan. Tarkoitus olisi julkaista tiedot ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston antamista tunnistekoodista ja niiden haltijoista. Suomessa voi olla palvelun tarjoajia, joilla on käytössään jonkin muun jäsenvaltion IDRO:n antama ID-tunniste, ja tällaisia käytössä olevia ID-tunnisteita ei julkaistaisi. Lisäksi tiedostoon olisi kerättävä tiedot Suomessa jo käytössä olevista ID-tunnisteista.

Tunnisteiden myöntämiseen sisältyisi jonkin verran henkilötietojen käsittelyä. Itse tunniste ei niitä sisällä, mutta tunnistetta annettaessa ja niitä hallinnoitaessa Liikenne- ja viestintävirastolla on tarpeen käsitellä organisaation edustajaa ja yhteyshenkilöä koskevia tietoja. Henkilötietojen käsittelystä noudatettaisiin, mitä on säädetty tietosuojaa koskevassa yleissääntelyssä, eli EU:n yleisessä tietosuojasetuksessa (EU) 2016/679 ja sitä täsmentävässä ja täydentävässä tietosuojalaissa (1050/2018).

Verkkosivuilla tunnisteita julkaistaessa on tarpeen julkaista myös tieto siitä, mihin latauspisteen ylläpitäjään tai liikkumispalvelun tarjoajaan tunniste liittyy. Siinä harvinaisessa tilanteessa, että toimintaa harjoittaisi luonnollinen henkilö, olisi henkilötiedon julkaiseminen verkkosivuilla kuitenkin kielletty ehdotetun 2 momentin mukaisesti.

ID-tunnisteen antamisesta voitaisiin periä maksu valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

**197 §. Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.** Pykälän 3 momentista poistettaisiin sen viimeinen virke ”Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.” tarpeettomana. Viranomaisten sähköisten tietojen luovuttamistavasta teknisten rajapintojen avulla säädetään tiedonhallintalaissa (906/2019), jonka johdosta 3 momentin viimeinen virke on tarpeeton.

**203 a §. Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen.** Uudessa 203 a §:ssä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta julkaista verkkosivuillaan nimi, toimintaan liittyvät yhteystiedot, toimialue sekä oikeudet sellaisesta henkilöstä, jolla on viraston myöntämä pätevyys, kelpoisuus, valtuutus tai vastaava, ja joka tällaisen nojalla voi tehdä

lääkärintarkastuksen taikka ottaa vastaan kokeen tai muun näytön, joka on välttämätön viraston myöntämän henkilöluvan saamiseksi. Ehdotettu pykälä koskee seuraavia henkilöitä: Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden arvioijat, rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottaja, tarkastuslentäjä, ilmailulääkäri, rautatielääkäri, rautatiepsykologi, merimieslääkäri, ilmailun kielitaitokokeen vastaanottaja ja tarkastuslentäjän pätevyysarvioija.

Tällaisten henkilöiden rikosoikeudellisesta virkavastuusta säädetään 203 §:ssä, lukuun ottamatta ilmailun kielitaitotarkastajia ja tarkastuslentäjiä, joille Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää tehtäviä lain 211 §:n 4 momentin mukaan. Kielitaitotarkastajien ja tarkastuslentäjien virkavastuusta säädetään 210 §:ssä.

Pykälän taustalla ovat EU-sääntelyn sisältämät säännökset tietojen julkaisusta eräiden tässä tarkoitettujen henkilöiden ja heidän tietojensa osalta luetteloina viraston verkkosivuilla. Veturiteita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2007/59/EY) 20 artiklan 3 kohdan mukaan: *"Toimivaltainen viranomaisen varmistaa, että tämän direktiivin mukaisesti kelpuutetuista tai tunnustetuista henkilöistä ja elimistä laadittu luettelo julkaistaan ja että sitä päivitetään"*. Nämä kelpuutetut ja tunnustetut henkilöt yksilöidään tarkemmin direktiivin muissa artikloissa. Näiden luetteloiden julkaisemisesta säädetään jo liikenteen palveluista annetussa laissa (89 §:n 1 momentti, 204 §:n 2 momentti, 205 §:n 2 momentti). Näissä säännöksissä ei kuitenkaan määritellä tarkemmin, mitä tietoja näistä henkilöistä voi julkaista. Lisäksi siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteen VI, osan ARA, luvun FCL ARA.FCL.205 b) kohdan mukaan: *"Toimivaltaisen viranomaisen on pidettävä luetteloa hyväksymistään tarkastuslentäjistä. Luettelossa on ilmoitettava tarkastuslentäjien oikeudet, ja toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava se ja pidettävä se ajan tasalla."* Tässä kohtaa EU-asetus säättää siis julkaistaviksi tarkastuslentäjien oikeudet, joilla tarkoitetaan käytännössä sitä, minkälaisia tarkastuslentoja henkilö on hyväksytty ottamaan vastaan.

Muiden 203 a §:ssä mainittujen henkilöiden tietojen julkaisemisesta viranomaisen verkkosivuilla ei ole EU-vaatimusta taustalla. Kaikki nämä henkilöt ovat kuitenkin hankkineet itselleen sellaisen kelpoisuuden tai hyväksynnän, joka oikeuttaa heidät ottamaan vastaan muilta henkilöiltä näyttöjä, kokeita tai vastaavia. Näiden näyttöjen, kokeiden tai vastaavien suorittaminen on puolestaan vaatimuksena muiden viranomaisen myöntämien hyväksyntöjen, kelpoisuuksien tai vastaavien saamiseksi, uusimiseksi tai ylläpitämiseksi, ja siksi näiden 203 a §:ssä lueteltujen tehtävien on katsottu sisältävän julkisen vallan käyttöä. Liikenteen lupien saaminen on edellytys monien liikenteeseen liittyvien ammattien harjoittamiselle. Siksi tietojen saatavuudelle on olemassa tärkeä yhteiskunnallinen intressi.

Tiedot voitaisiin julkaista luettelona, joka voisi sisältää esimerkiksi kaikkien kyseisen oikeuden omaavien henkilöiden tiedot. Tiedot voitaisiin julkaista myös muunlaisina hakutuloksina esimerkiksi ammattinimikkeen ja toimialueen perusteella erityisesti tilanteissa, joissa ryhmään kuuluvien henkilöiden määrä on suurempi.

Henkilön nimi- ja yhteystietojen julkaiseminen olisi tärkeää, jotta heidän palveluun tarvitsevat asiakkaat voivat heidät tavoittaa. Koska he ovat hakeutuneet tällaisiin tehtäviin, voidaan myös lähteä siitä, että he haluavat tulla tavoitetuiksi. Yhteystietojen lisäksi olisi tärkeää julkaista myös toimialue kunnan tai maakunnan tarkkuudella, koska yhteystieto ei paljasta palvelun sijaintia. Tässä palvelussa tarkoitettujen henkilöiden palvelut ovat tyypillisesti "lähipalvelua", eli edellyttävät fyysistä tapaamista. Toimialuetiedon avulla asiakkaat voisivat löytää esimerkiksi

heitä lähellä olevan merimieslääkäriin, rautatiepsykologin tai ilmailun kielitaitotarkastajan yhteystietoja.

Nimi-, yhteys- ja toimialuetietojen lisäksi henkilöstä saisi julkaista myös oikeudet, eli kertoa, minkälaisia palveluja hän on oikeutettu tarjoamaan. Pykälässä rajoitettaisiin voimakkaasti julkaistavia tietoja siten, että ainoastaan tiedot, jotka ovat välttämättömiä henkilöiden tarjoamien palvelujen saamiseksi voitaisiin julkaista. Yhteystiedoissa olisi kysymys toiminnan harjoittamiseen liittyvistä yhteystiedoista, ei esimerkiksi kotiosoitteesta, henkilökohtaisessa käytössä olevasta puhelinnumerosta tai henkilökohtaisessa käytössä olevasta sähköpostiosoitteesta. Toimialuetieto puolestaan kertoisi sen alueen, jossa henkilö palveluaan tarjoaa, eli hänen työskentelyalueensa, ei asuinalueensa. Lääkäreiden osalta voitaisiin julkaista tietona sen lääkäriaseman yhteystiedot, jossa palvelua tarjotaan.

Säännös sijoittuisi julkista valtaa käyttävän henkilön vastuuta käsittelevän 203 §:n perään viranomaistehtävien hoitamista käsittelevään 23 lukuun.

**216 §.** *Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus.* Laista ehdotetaan kumottavaksi pykälän 1 momentin 4 kohta tarpeettomana. Kohdassa tarkoitetuissa tiedoissa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista voidaan katsoa olevan kyse toiminnanharjoittajaluvan määritelmään sisältyvistä tiedoista, jotka siten sisältyvät jo kyseisen pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin toiminnanharjoittajalupiin. Muutoksella ei siten olisi vaikutusta liikenneasioiden rekisterin sisältöön, vaan se olisi luonteeltaan tekninen. Muutoksella olisi kuitenkin vaikutusta kyseisten tietojen luovuttamiseen ja tiedot voitaisi jatkossa luovuttaa siten kuin 227 §:ssä ja 228 §:ssä säädetään.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa oleva puolipilkku muutettaisiin pisteeksi edellä kerrotun 4 kohdan kumoamisen johdosta.

**227 §.** *Tietojen luovuttaminen yksittäishuovutuksena liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin luovutettavaksi tieto vastuuhenkilön nimestä myös silloin, kun toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö. Luovutettavan tiedon lisääminen on tarpeen, sillä myös luonnollisella henkilöllä liikenneluvan haltijana voi olla liikenteestä vastaavana henkilönä joku muu. Vastuuhenkilön nimi voidaan tällä hetkellä luovuttaa silloin, kun toiminnanharjoittaja on muu kuin luonnollinen henkilö.

Pykälän 1 momentin 2 kohtaan lisättäisiin luovutettavaksi tieto vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta. Kohtaan lisättäisiin luovutettava tietona myös yrityksen y-tunnus. Ehdotettu lisäys luovutettaviin tietoihin olisi tarpeen esimerkiksi liikennevahingon sattuessa. Lisäksi Y-tunnuksen luovuttaminen liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin edistäisi tietojen hyödyntämistä, liikenteeseen liittyvien palvelujen digitalisoimista ja datatalouden tavoitteita. Y-tunnuksen luovuttamisesta on säädetty liikennepalvelulakia edeltäneessä lainsäädännössä ajoneuvotietoja koskien, joten sääntely ei olisi täysin uutta.

**231 §.** *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 4 momentin aiempi sanamuoto ” lakisääteisen tehtävän” muutettaisiin yhteneväiseksi 230 §:ssä käytetyn sanamuodon ”laissa säädetyn tehtävän” kanssa. Kyseisissä pykälissä käytetyillä ilmaisuilla on tarkoitettu pääosin saman tyyppisiä tehtäviä. Hallituksen esityksessä 145/2017 vp muulla laissa säädettyä tehtävää hoitavalla tarkoitettiin 230 §:n osalta muun muassa Liikennevakuutuskeskusta, Valtiokonttoria, liikennevahinkolautakuntaa ja liikennevakuutusyhtiöitä, katsastuksen suorittajaa, laissa tarkoitettua palveluntarjoajaa rekisterinpitöön liittyviä tehtäviä varten, koulutusorganisaatiota ja tutkintojen vastaanottajaa

sekä ammattipätevyyksien ja kelpoisuuksien hankkimiseen ja osoittamiseen osallistuvia organisaatioita sekä erilaisten korttien ja lupien valmistajia ja toimittajia.

Hallituksen esityksessä 145/2017 annettiin 231 §:n 4 momentin ilmauksen ”lakisääteinen tehtävä” osalta esimerkkeinä Liikennevakuutuskeskus, liikennevakuutusyhtiöt, katsastuksen suorittajat, sopimusrekisteröijät, kuljettajantutkinnon vastaanottajat ja tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijät. Vaikka esimerkkiluettelot sisältävät vain julkisia hallintotehtäviä, ilmaisujen ja etenkin ilmaisun ”lakisääteinen tehtävä” on kuitenkin ajateltu voivan kattaa mahdollisesti myös joitakin muita lailla säänneltyjä toimia. Käytännössä on ollut tarve luovuttaa tietoja 227 ja 228 §:ää koskevasta henkilön tekemästä tiedonluovutuskiellosta huolimatta perintätoimen harjoittajille tilanteissa, joissa perittävänä on ollut yksityistä pysäköinninvalvontaa koskeva saatava. Perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain (411/2018) 1 §:n mukaan perintätoiminnalla tarkoitetaan saatavien perintää toisen lukuun ja omien saatavien perintää tapauksissa, joissa on ilmeistä, että saatavat on otettu vastaan yksinomaan perintätarkoituksessa. Lain 3 §:n mukaan perintätoimintaa saa harjoittaa vain sellainen yksityinen elinkeinonharjoittaja tai oikeushenkilö, joka on rekisteröity perintätoimenharjoittajaksi. Lain 14 §:n mukaan perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain noudattamista valvoo aluehallintovirasto.

Voimassa oleva laki on kuitenkin koettu tulkinnanvaraiseksi. Tämän johdosta sanamuodot yhdenmukaistetaan siten, että myös 231 §:n 4 momentissa käytetään ilmaisua ”laissa säädetty tehtävä”, jolla tarkoitetaan lähtökohtaisesti julkisen hallintotehtävän hoitamista. Samalla 4 momenttiin lisättäisiin nimenomainen säännös tietojen luovuttamisesta perintätoiminnan harjoittajille. Säännöksen mukaan poikkeus koskisi ainoastaan pykälän 1 ja 2 momenteissa tarkoitettua luovutuskieltoa, jolloin turvakiellon alaisia tietoja ei voitaisi luovuttaa. Muutokset selkeyttäisivät nykytilaa, mutta eivät muuttaisi sitä.

Tietojen luovuttaminen perintätoiminnan harjoittajille olisi tarpeen erityisesti yksityisten pysäköintivirhemaksujen ja niitä koskevien saatavien perinnän vuoksi. Yksityisen pysäköinninvalvonnan määrä on kasvanut viime vuosina. Kiinteistöjen omistajat ja haltijat, mukaan lukien kunnalliset yhtiöt, ovat tehneet sopimuksia yksityisen pysäköinninvalvonnan järjestämisestä yksityisen yrityksen kanssa. Yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ei ole lainkaan säädetty laissa, joten tällaisia yrityksiä ei koske rekisteröitymisvelvollisuus eikä niihin kohdistu erityistä valvontaa. Luovutuskiellon alaisia tietoa ei tämän johdosta ole nykytilassa luovutettu yksityisille pysäköinninvalvontaa harjoittaville yrityksille. Myös jatkossa pidetään selkeämpänä, että pykälän 4 momentin poikkeus kohdistuu nimenomaan rekisteröintivelvoitteen alaisiin perintätoiminnan harjoittajiin. Mikäli perintätoiminnan harjoittajille ei voitaisi luovuttaa tiedonluovutuskiellon alaisia tietoja, tarkoittaisi se käytännössä sitä, että yksityisen pysäköinninvalvonnan maksuihin liittyviä velallisia ei voitaisi selvittää ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, jos ajoneuvon omistajalla ja/tai haltijalla olisi tiedonluovutuskielto 228 §:ssä säädettyyn tarkoitukseen. Mikäli tietojen luovuttamisen kieltäminen olisi mahdollistettu, voisi se aiheuttaa sen, että yksityistä pysäköinninvalvontaa harjoittavien yritysten valvomilla alueilla, kuten esimerkiksi parkkihalleissa, ei maksettaisi pysäköinnistä lainkaan.

## **8 Voimaantulo**

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

Jäsenvaltiota koskee velvoite huolehtia, että kansallinen yhteyspiste voi ottaa vastaan lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskevia tietoja viimeistään 31.12.2024. Jäsenvaltioiden tulee lisäksi

nimetä tunnisterekisteriorganisaatio, jonka on hallinnoitava yksilöllisiä tunnisteita 14.4.2025 alkaen.

Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto voivat ennen lain voimaantuloa ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

Liikenteen ja logistiikan digitalisaatiota ja erityisesti kansallisia yhteyspisteitä ja niihin liittyviä tehtäviä ja järjestämismallia tarkastellaan laajemmin ITS-direktiivin kansallista toimeenpanoa koskevassa säädöshankkeessa. (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta sekä eräksi muiksi laeiksi, liikenteen data-avaruus II, hanketunnus: [LVM015:00/2024](#)).

Jakeluinfra-asetuksen ja multimodaaliasetuksen osalta Euroopan komissiolle raportoidaan asetusten edellyttämällä tavalla tietovelvoitteista ja muun muassa kansallisten yhteyspisteiden kautta saatavilla olevista tiedoista.

## **10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

### **10.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle**

Kansallista yhteyspistettä koskevat tehtävät on jakeluinfra-asetuksen osalta 154 b §:ssä osoitettu Väylävirastolle esityksen 154 §:ssä. Virasto voisi hankkia sitä koskevan tietopalvelun ja siihen liittyvät tehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Sähköisiä kuljetustietoja koskevan tiedonvaihtojärjestelmän osalta tehtävä ehdotetaan säädettäväksi esityksen 154 c §:ssä Liikenne- ja viestintävirastolle, joka voisi hankkia tietopalvelun vastaavasti Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Ehdotukset vastaavat voimassa olevan 154 §:n sääntelyä, jossa tarkoitettujen tehtävien siirtämistä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle on tarkemmin arvioitu hallituksen esityksessä [HE 202/2020 vp](#).

Kyseessä olisi siten tehtävien siirtämisestä viranomaiselta valtion kokonaan omistamaan erityistehtävayhtiöön, joten asiaa tulee arvioida perustuslain 124 §:n nojalla.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain siinä tapauksessa, että se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin PeVL 29/2013 vp, s. 2 ja PeVL 37/2010 vp, s. 5/I., palvelutarpeen lisääntymiseen PeVL 6/2013 vp, s. 2/II ja PeVL 16/2016 vp, s. 3., palveluiden alueelliseen saatavuuteen 36 PeVL 11/2004 vp, s. 2/I. ja joustavuuteen PeVL 6/2013 vp, s. 2/II sekä toiminnan tehokkuuteen PeVL 3/2009 vp, s. 4/II. Perustuslakivaliokunta on todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimuksessa ei ole kysymys vain taloudellisesta tarkoituksenmukaisuudesta, vaikka järjestelyn taloudellisiin vaikutuksiin onkin asianmukaisesti kiinnitettävä riittävästi huomiota. PeVL 11/2006 vp, s. 2–3 ja PeVL 26/2017 s. 49 Merkitystä on voitu myös antaa viranomaisen henkilöstöresurssien riittävyydelle PeVL 23/2013 vp, s. 3/II ja PeVL 6/2013 vp, s. 2/II.

Edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on perustuslain 124 §:n mukaan lisäksi se, ettei hallintotehtävän antaminen saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Säännös korostaa sen perustelujen mukaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista (HE



1/1998 vp, s. 179/II). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät henkilöt toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Perustuslakivaliokunta on arvioinut julkisten hallintotehtävien osakeyhtiöön tapahtuvaa siirtoa aiemmin lausunnossaan PeVL 16/2018 vp. Lausunnon mukaan perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle voidaan kuitenkin säätää tai päättää myös lain nojalla, joskin tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin HE 1/1998 vp, s. 179/I. Perustuslakivaliokunta on todennut, että julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella PeVL 11/2004 vp, s. 2/I ja PeVL 11/2002 vp, s. 5/I.

EU-asetukset eivät edellytä, että jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu kansallinen yhteispiste tai eFTI-tiedonvaihtojärjestelmä annettaisiin viranomaisen tehtäväksi, vaan ne jättävät velvoitteiden hoitamisen käytännön tavan jäsenvaltion harkintaan. Esityksessä tarkoitetuista tietopalveluista on säädetty suoraan velvoittavissa EU-asetuksissa, joissa muun muassa säädetään tietopalveluiden sisältämistä tietolajeista, teknisistä vaatimuksista sekä toimijoista, jotka ovat velvoitettuja toimittamaan tietoa kyseisiin tietopalveluihin.

Tehtävät osoitettaisiin Suomessa viranomaisten vastuulle, mutta ne voisivat hankkia tietopalvelut sekä niihin liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Kysymys olisi siten julkisen hallintotehtävän siirrosta lain nojalla sopimusperusteisesti muulle kuin viranomaiselle. Kunkin tehtävän hankkiminen perustuisi viraston ja yhtiön väliseen sopimukseen. Viranomaisen huolehtisi siten sopimuksen perusteella siitä, että tietopalvelut täyttävät niille säädetyt edellytykset. Lisäksi liikennepalvelulain 178 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen valvomaan lain säädösten noudattamista.

Tehtävien siirtäminen Fintraffic Oy:n hoidettavaksi sopimusperusteisesti tarkoittaisi julkisen hallintotehtävän siirtoa, mutta niissä ei ole kyse julkisen vallan käytöstä, saati merkittävän julkisen vallan käytöstä. Tehtäviä voidaan pitää lähinnä viranomaista avustavina tehtävinä. Fintraffic Oy:n tehtävänä olisi luoda tekniset järjestelmät, joka mahdollistavat asetuksissa tarkoitettun tiedonvaihdon ja ylläpitää niitä. Kyseisten tehtävien hoitamiseen ei siten sisältyisi esimerkiksi yksityisten henkilöiden tai yritysten oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien hallintopäätösten tekemistä taikka muutoin itsenäiseen harkintaan perustuvaa julkisen vallan käyttöä.

Esitystä vastaavalla tavalla on Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle siirretty Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevat 154 §:ssä säädetty matkatietoja koskeva tietopalvelu sekä 154 a §:ssä säädetty rautatieasemien esteettömyystietopalvelu. Matkatietoja koskevan tietopalvelu osalta julkisen hallintotehtävän siirtämistä Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n hoidettavaksi on käsitelty aiempien liikennepalvelulain muutosesitysten yhteydessä [HE 202/2020 vp](#), s. 84-89, [LiVM 18/2020 vp](#) 18/2020 vp ja rautatieasemien esteettömyystietopalvelun siirtämisen osalta [HE 24/2023 vp](#), [LiVM 6/2023 vp](#).

*Virkavastuun toteutuminen julkista hallintotehtävää siirrettäessä*

Yhtiöön siirrettäväksi ehdotetun palvelun tuottamiseen kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 178 §:n

mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikenteen palveluista annetun lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei laissa muuta säädetä. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkitykselliset ovat myös liikenteen palveluista annetun lain 138 §:n mukaiset tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajaan kohdistuvat vaatimukset, jotka kohdistuvat erityisesti tarjoajan luotettavuuteen, toimintaedellytyksiin sekä henkilöstön osaamiseen.

Liikenteen palveluista annettu laki sisältää useita säännöksiä, jotka käsittelevät julkisen hallintotehtävän siirtämistä viranomaiselta luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle. Luonnollisten henkilöiden osalta julkisen hallintotehtävän hoitamiseen liittyvästä rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta säädetään lain 203 §:ssä, joka sijoittuu viranomaistehtävien hoitamista käsittelevään 23 lukuun.

Laki sisältää lisäksi erillisen 25 luvun julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle toimijalle. Luku käsittelee erikseen yksilöityjä tehtäviä, jotka voidaan siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle. Lukuun perustuvien tehtävien rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta säädetään 210 §:ssä.

Tämän lisäksi laissa on eri luvuissa erityissäännöksiä, joissa säädetään julkisen hallintotehtävän siirtämisestä Fintraffic Oy:lle, ja nämä ovat vielä erikseen sisältäneet säännökset rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja vahingonkorvausvastuusta. Säännökset koskevat niissä tarkoitettuja tehtäviä, minkä johdosta on syytä säätää virkavastuusta myös esityksessä kyseessä olevien tehtävien osalta.

Virkavastuusta tässä esityksessä tarkoitettujen tehtävien osalta säädettäisiin uudessa 154 d §:ssä, joka koskisi tässä esityksessä ehdotettuja 154 b § ja 154 c §:ää sekä lisäksi jo voimassa olevia 154 a ja 154 §:ää tietopalveluiden virkavastuusaantelykokonaisuuden selkiyttämiseksi.

#### *Julkisuuslain soveltuminen tehtäviä siirrettäessä*

Esityksessä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä siirrettäessä olisi merkityksellistä julkisuuslain 4 §:n 2 momentti, jonka mukaisesti mitä viranomaisesta säädetään, koskee myös lain tai asetuksen taikka lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella julkista tehtävää hoitavia yhteisöjä, laitoksia, säätiöitä ja yksityisiä henkilöitä niiden käyttäessä julkista valtaa. Edellä on arvioitu, että kyseisissä tehtävissä olisi kyse lähinnä viranomaista avustavista tehtävistä, eikä niihin sisältyisi julkisen vallan käyttöä.

Julkisuuslaki tulisi sovellettavaksi viranomaisten järjestäessä ehdotuksessa tarkoitettuja tietopalveluita itse. Mikäli tehtävä lain nojalla kuitenkin siirrettäisi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hoidettavaksi, ei julkisuuslaki lähtökohtaisesti tulisi näiltä osin sovellettavaksi.

Tietopalveluiden sisältämien tietojen julkisuuden osalta on kuitenkin huomattava, että kyseisiin tietoihin ja niiden saatavuuteen sovelletaan suoraan sovellettavia EU-asetuksia, joissa säädetään yksityiskohtaisesti sekä tietolajeista että niiden saatavuudesta. Asetusten tavoitteena on nimenomaisesti edistää niissä tarkoitettujen tietojen saatavuutta, mikä toteutuu käytännössä kansallisten yhteyspisteiden kautta.

Edellä esitetyin perustein säännöksen ei katsota olevan perustuslain 124 §:n näkökulmasta ongelmallinen.

## 10.2 Henkilötietojen suoja

Perustuslain 10 §:n mukaan henkilötietojen suojasta säädetään lailla. Henkilötietojen suojan kannalta merkityksellisiä ehdotuksia ovat esityksen uusi 203 a §, joka sisältäisi ehdotuksen viranomaispalvelua vastaavaa palvelua tarjoavien, julkista valtaa käyttävien henkilöiden toimintaan liittyvien tietojen julkaisemisesta, ja ehdotettu 231 §:n 4 momentin säännös tietojen luovuttamisesta perintäyhtiölle tiedonluovutuskiellosta huolimatta. Lisäksi esityksen 154 b ja c §:iin sekä 188 a §:ään liittyy todennäköisesti jonkin verran henkilötietojen käsittelyä.

### *Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen verkkosivuilla, 203 a §*

Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisen osalta esityksen 203 a §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi julkaista verkkosivuillaan nimen, toimintaan liittyvät yhteystiedot ja toimialuetiedot sekä lisäksi myös tiedon henkilöllä olevista oikeuksista, esimerkiksi palvelut, joita henkilö on oikeutettu tarjoamaan. Tiedot voitaisiin julkaista viraston verkkosivuilla luetteloina tai hakutuloksina ja julkaistavat tiedot olisi rajattu koskemaan ainoastaan julkista hallintotehtävää hoitavia.

Edellä tarkoitetut tehtävät ovat sidoksissa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämiin erilaisiin henkilölupiin. Kyse on siten toisaalta henkilötietojen suojasta ja toisaalta hyvän hallinnon vaatimuksista julkisten palveluiden osalta ja myös viranomaistoiminnan julkisuudesta julkisuusperiaatteen mukaisesti. Laissa säädettyä lupaa tarvitsevan asiakkaan tulee kyetä löytämään asiantuntijat, joilla on toimivaltuudet tehdä tarkastuksia ja ottaa vastaan kokeita tai näyttöjä, joista on säädetty luvan ehtona. Kysymyksessä olevat henkilöt ovat pääsääntöisesti eri liikennemuotoihin liittyviä lääkäreitä ja psykologeja tai ammattipätevyyksiin liittyvien näyttöjen vastaanottajia ja hyväksyjä, jotka ovat hakeutuneet tällaisiin tehtäviin. Tehtävissä on kyse julkisen hallintotehtävän siirrosta, ja siitä on säädetty useilla liikenteen palveluista annetun lain säännöksillä. Henkilöt tuottavat viranomaispalveluita vastaavia palveluita ja käyttävät tehtävässään julkista valtaa, sillä he antavat erilaisia todistuksia ja hyväksyntöjä, jotka ovat edellytyksenä erilaisille liikenteeseen liittyvissä ammateissa tarvittavien lupien ja pätevyysien saamiselle ja ylläpitämiselle. Tällöin on usein kyse palvelun saatavuudesta tietyn aikarajan sisällä. Henkilöllä tulisi myös olla oikeus valita se lääkäri, psykologi tai muu vastaava henkilö, jonka kanssa hän asioi.

Henkilötietoja suojataan osana yksityiselämän suojaa. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu, ja henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Perustuslain 18 § puolestaan turvaa oikeutta työhön ja elinkeinonvapautta. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Julkisen vallan on huolehdittava työvoiman suojelusta. Ehdotuksessa on kyse näiden kahden perusoikeuden toteutumisen välisestä punninnasta.

Ehdotuksessa muodostuisi viranomaisen rekisteri, joka sisältäisi liikenneasioiden rekisteristä suodatettuja tietoja, jotka ovat välttämättömiä näiden viranomaistehtäviä vastaavia tehtäviä hoitavien henkilöiden tavoittamiseksi. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan on harkittava tarkoin rekisterin tarpeellisuutta sekä sen laajuutta (PeVL 32/2008 vp). Julkisten rekistereiden osalta perustuslakivaliokunnan käytännön lisäksi merkityksellistä on myös Euroopan unionin tuomioistuimen, jäljempänä *EUT*, ratkaisukäytäntö. *EUT* on esimerkiksi yhdistetyissä asioissa [C-37/20](#) ja [C-601/20](#) antamassaan ratkaisussa ottanut kantaa suuren yleisön pääsyyn tietoihin. Ratkaisussa on tietojen julkaisun oikeasuhtaisuutta punnittaessa kiinnitetty huomiota muun muassa siihen, että rekisteröidyillä on riittävät takeet henkilötietojen väärinkäytöksiltä suojautumiseen, ja myös sitä, että onko tietojen julkaisu suurelle yleisölle

oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Lisäksi myös asiassa [C-184/20](#) EUT on kiinnittänyt huomiota tietojen julkaisulla tavoiteltuun päämäärään ja siihen, voitaisiinko se saavuttaa jollakin vähemmän rekisteröidyn oikeuksia rajoittavilla toimilla.

Ehdotettu rekisteri on tarpeen sen varmistamiseksi, että kyseessä olevien henkilöiden tarjoamat julkisen vallankäytön piiriin kuuluvat palvelut olisivat paremmin niitä tarvitsevien henkilöiden saatavilla. Nykykäytäntö, jossa tietoja annetaan esimerkiksi yksittäin puhelimitse, mahdollistaa heikosti muun muassa palveluntarjoajan valinnan ja palvelun saatavuuden selvittämisen niin alueellisessa kuin ajallisessakin mielessä. Menettely ei myöskään välttämättä ole tasapuolinen palvelua tarjoavien henkilöiden kannalta. Edelleen on huomattava, että rekisterissä olevat tiedot olisi tiukasti rajattu siihen, mikä on välttämätöntä palveluiden tarjoamisen kannalta. Niistä ei käy ilmi henkilön asuinpaikkaa tai muuta henkilökohtaiseen elämään liittyvää tietoa, saati että niihin sisältyisi tietoja, jotka liittyisivät erityisiin henkilöryhmiin tai olisivat arkaluontoisia henkilötietoja. Henkilöllä olisi myös aina oikeus kieltää tietojensa julkaiseminen.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt henkilötietojen julkistamista perustuslain puitteissa mahdollisena toteuttaa julkisena tietopalveluna, jos sille on oikeusturvan takeiden ja perusoikeusjärjestelmän tavoitteiden kannalta hyväksyttävät perusteet (esim. PeVL 2/2017 vp, PeVL 65/2014 vp, PeVL 32/2008 vp). Lausuntokäytännössään perustuslakivaliokunta on kuitenkin noudattanut näkemystä, jonka mukaan julkisilla verkkosivuilla olevan henkilörekisterin tietosisällöstä tulee voida esimerkiksi tehdä vain yksittäishakuja, massahakuja ei tulisi mahdollistaa. (esim. PeVL 2/2018 vp, PeVL 17/2018 vp, PeVL 17/2019 vp). Vaatimus massahakujen estämiseksi on katsottu olevan eräissä tilanteissa edellytyksenä lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä (PeVL 32/2008 vp). Myös lausunnossa [PeVL 101/2022 vp](#) on kyse henkilötietojen julkaisusta verkossa.

On huomattava, että Liikenteen palveluista annettu laki sisältää jo nykyisellään EU-pohjaista sääntelyä koskien Liikenne- ja viestintäviraston velvoitteita julkaista henkilöiden tietoja luetteloina. Esimerkiksi lain 204 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatielääkäreistä ja 205 §:n mukaan hyväksytyistä rautatiepsykologeista. Kyseinen sääntely ei kuitenkaan yksilöi julkaistavia tietoja tarkemmin. Esityksellä säädettäisiin yksityiskohtaisesti niistä tiedoista, jotka voitaisiin julkaista verkkosivuilla, mikä selkeyttää tilannetta rekisteröityjen näkökulmasta.

Tietoja voitaisiin hakea myös hakuperusteisesti esimerkiksi ammattinimikkeen ja alueen perusteella. Näissäkin tilanteissa ei olisi tarkoituksenmukaista, että hakutulos palauttaisi ainoastaan yhden palveluntarjoajan nimen ja yhteystiedot. Tämä ei palvelisi toisaalta palvelua tarvitsevan oikeutta valita se henkilö, esimerkiksi lääkäri tai psykologi, jonka palvelua hän haluaa käyttää. Toisaalta se ei myöskään asettaisi palveluntarjoajia tasavertaiseen asemaan keskenään. Tasavertainen kohtelu varmistaa, että myös julkista hallintotehtävää hoitamaan hakeutuneiden henkilöiden oma oikeus harjoittaa tiettyä ammattia turvataan. On myös huomattava, että EU-lainsäädäntöön perustuvat velvoitteet julkaista tietoja luetteloina olisivat edelleen olemassa.

Esityksessä ehdotettu mahdollisuus julkaista julkista valtaa käyttävien henkilöiden tiedot verkkosivuilla koskisi vain rajattua joukkoa laissa säädettyjä tehtäviä hoitavia henkilöitä. Lisäksi ehdotus olisi rajoitettu myös julkaistavien tietojen osalta niin, että ainoastaan ne tiedot, jotka ovat välttämättömiä luvan hakijan kannalta, olisi mahdollista julkaista. Henkilöllä olisi aina oikeus kieltää tietojensa julkaiseminen. Edellä sanotuilla perusteilla on syytä katsoa, että ehdotukset eivät rajoita perustuslailla turvattua yksityiselämän suojaa enempää kuin on tarpeen toisten henkilöiden sekä henkilöiden itsensä ammatinharjoittamisen vapauden turvaamiseksi.

### *Tietojen luovuttaminen perintäyhtiölle, 231 §*

Ehdotetun 231 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi henkilön liikenneasioiden rekisteriin tekemästä tietojenluovutuskiellosta huolimatta luovuttaa tietoja perintätoimintaa harjoittavalle, jos perittävä saatava liittyy liikenteeseen ja tiedot ovat välttämättömiä saatavan perimiseksi. Säännöksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa koskevaa sääntelyä ja samalla säilyttää nykytila.

Liikenteen palveluista annetun lain 231 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään henkilön oikeudesta kieltää tietojensa luovuttaminen lain 227, 228 ja 229 §:n nojalla. Henkilön oikeutta piilottaa täysin henkilötietonsa esimerkiksi ajoneuvon luovutustilanteessa tai liikennevahingon sattuesssa on yhteiskunnallisista syistä rajoitettu. Lisäksi 231 §:n 3 momentissa säädetään turvakiellosta.

Tietoja on luovutettu perintätoimintaa harjoittaville henkilön tekemästä luovutuskiellosta huolimatta, koska toimintaa säännellään laissa perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä. Tietojen luovuttaminen on ollut välttämätöntä, jotta sopimukseen perustuvan yksityisen pysäköinnin valvonta on mahdollista. Luovuttaminen on edellyttänyt Liikenne- ja viestintäviraston tekemää päätöstä, jolla virasto on arvioinut sen, että kyse on laissa tarkoitettusta toimijasta, ja että perintä on liittynyt liikenteeseen. Luovutettavat tiedot on rajattu perinnän kannalta välttämättömiin tietoihin. Turvakiellon alaisia tietoja ei ole luovutettu.

Tietojen luovuttamiseen on edelleen painava yhteiskunnallinen peruste, sillä jos yksityisen pysäköinninvalvonnan maksuihin liittyviä velallisia ei voitaisi selvittää ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella tiedonluovutuskiellon johdosta, voisi se aiheuttaa sen, että yksityistä pysäköinninvalvontaa harjoittavien yritysten valvomilla alueilla, kuten esimerkiksi parkkihalleissa, ei maksettaisi pysäköinnistä lainkaan. Luovuttaminen edellyttäisi jatkossakin, että saatava liittyy liikenteen. Luovutettavat tiedot rajattaisiin välttämättömiin, vaikka luovutettavien tietojen piiri rajautuu muutoinkin 228 §:ssä tarkoitettulla tavalla. Luovutettaviin tietoihin eivät siis kuulu esimerkiksi kasvokuvat tai biometriset tunnisteet. Säännökseen lisättäisiin selkeyttävänä elementtinä myös se, että turvakiellon alaisia tietoja ei voitaisi jatkossakaan luovuttaa.

### *Henkilötietojen käsittelyä koskeva kansallinen erityissääntely ja tietosuoja-asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran käyttö*

Perustuslakivaliokunnan mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattuun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Henkilötietojen suoja tulee turvata ensisijaisesti EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen ja kansallisen yleislainsäädännön nojalla. Kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee siten suhtautua pidättyvästi ja rajata sellainen vain välttämättömään tietosuoja-asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran puitteissa (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5 ja PeVL 52/2022 vp, 4 kohta).

Esityksen sisältämissä ehdotuksissa julkaista julkista valtaa käyttävien henkilötietoja 203 a § ja luovuttaa henkilötietoja liikenneasioiden rekisteristä 231 §:n 4 momentin mukaisesti olisi kyse tietosuoja-asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran käytöstä ja tietosuoja-asetusta täsmentävän kansallisen sääntelyn antamisesta. Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (PeVL 2/2017 vp s.2, myös PeVL 44/2016 vp, s. 4, PeVL 51/2014 vp, s. 2/II ja niissä viitatu lausunnot). Lisäksi tulee tehdä selkoa myös kansallisen liikkumavaran alasta (PeVL 26/2017 vp s. 42, PeVL 2/2017 vp s. 2, PeVL 44/2016 vp, s. 6). Tietosuojalain esitöissä

on tietosuoja-asetuksen kansallisesta liikkumavarasta todettu, että se ei kuitenkaan kaikilta osin suoranaisesti velvoita jäsenvaltioita säätämään yleistä tietosuoja-asetusta täydentävää tai täsmentävää kansallista lainsäädäntöä, vaan asiasta päättäminen on jätetty kansallisen lainsäätäjän harkintaan, ja että kansallista liikkumavaraa on mahdollista käyttää myös myöhemmin esimerkiksi annettaessa erityislainsäädäntöä (HE 9/2018 vp s. 5).

Ehdotettu uusi pykälä 203 a § julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaisemisesta osaltaan tarkentaisi voimassa olevaa sääntelyä henkilöiden tietojen julkaisemisesta säätämällä julkaistavien tietojen sisällöstä tarkemmin. Samalla se myös mahdollistaisi muiden 203 §:ssä tarkoitettujen henkilöiden tietojen julkaisemisen. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohdan noudattamiseksi. Kyseisissä alakohdissa on kyseessä henkilötietojen käsittely joko rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (alakohta c) tai henkilötietojen käsittely tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi (alakohta e). Ehdotetussa sääntelyssä on kyse kansallisen liikkumavaran käytöstä, joka perustuu 203 a §:n osalta osittain alakohtaan c ja osittain alakohtaan e. Ehdotetun 231 §:n 4 momentin osalta liikkumavara perustuu tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaan.

Eräiden ehdotetun 203 a §:ssä tarkoitettujen henkilötietojen julkaisusta on säädetty EU-sääntelyllä. Kyseisellä EU-sääntelyllä (vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY 20 artiklan 3 kohta ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä annetun komission asetuksen (EU) 1178/2011 liitteen VI, osan ARA, luvun FCL ARA.FCL.205 b) kohta) on säädetty toimivaltaisen viranomaisen velvollisuudesta julkaista luettelo kyseisissä säännöksissä tarkoitetuista henkilöistä. EU-sääntelyssä ei kuitenkaan ole säädetty tarkemmin siitä, mitä yhteystietoja kyseisistä henkilöistä voidaan julkaista.

Mainitun veturinkuljettajien hyväksymistä koskevan direktiivin 20 artiklan 3 kohdan mukaiset säännökset siitä, että toimivaltainen viranomainen varmistaa, että direktiivin mukaisesti kelpuutetuista tai tunnustetuista henkilöistä ja elimistä laadittu luettelo julkaistaan ja että sitä päivitetään, on sisällytetty liikennepalvelulakiin. Liikenteen palveluista annetun lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on julkaistava luettelo hyväksytyistä rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottajista (89 §:n 1 momentti), hyväksytyistä rautatielääkäreistä (204 §:n 2 momentti) ja hyväksytyistä rautatiepsykologeista (205 §:n 2 momentti). Kyseiset muutokset on saatettu voimaan lailla 1255/2020, jonka esitöissä mainitaan, että kyseisellä säännöksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY 20 artiklan 3 kohta (HE 113/2020 vp s. 27).

Hyväksytyjä tarkastuslentäjiä koskevan luettelon osalta ei liikenteen palveluista annetulla lailla ole annettu asetusta (EU) 1178/2011 täydentävää tai täsmentävää kansallista sääntelyä. Kyseisessä asetuksessa säädetään julkaistavien tietojen osalta vain, että niiden tulee sisältää hyväksytyjen tarkastuslentäjien oikeudet.

Ehdotetulla 203 a §:llä täsmennettäisiin siten edellä tarkoitettujen rautatieliikenteen kuljettajan näytön vastaanottajien, hyväksytyjen rautatielääkäreiden ja rautatiepsykologien sekä hyväksytyjen tarkastuslentäjien henkilötietojen käsittelyä säätämällä kansallisesti yksityiskohtaisemmin siitä, mitä tietoja Liikenne- ja viestintävirasto voi EU-sääntelystä johtuvien julkaisuvelvoitteiden puitteissa verkkosivuillaan julkaista.

Ehdotettu 203 a § mahdollistaisi myös eräiden muiden liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettujen julkista valtaa käyttävien henkilöiden, eli eri liikenteen aloihin liittyvien lääkäreiden ja psykologien, kokeiden vastaanottajien sekä kielitaitotarkastajien ja tarkastuslentäjien tietojen julkaisemisen. Tietojen julkaiseminen olisi siten rajattu vain sellaisiin henkilöihin, joiden on laissa säädetty käyttävän julkista valtaa hoitamiensa tehtävien osalta.

Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti jäsenvaltion lainsäädännön on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja oltava oikeasuhteinen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Ehdotetun 203 a §:n mukaan kyseisistä henkilöistä voitaisi verkkosivuilla julkaista joko luettelossa taikka hakuun perustuen henkilön nimi, toimintaan liittyvät yhteystiedot, toimialue ja lisäksi verkkosivuilta on käytävä ilmi tehtävä, jota kyseinen henkilö on oikeutettu hoitamaan. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi julkaistaessa luettelo rautatiepsykologeista, voidaan luettelossa julkaista kyseistä tehtävään oikeutettujen henkilöiden nimi, toimintaan liittyvät yhteystiedot ja toimialue. Yhteystietoina voitaisiin julkaista puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu, sekä toimialueena kunta tai maakunta. Näin ollen julkaistavat tiedot olisi rajattu vain välttämättömiin tietoihin henkilön harjoittaman julkisen tehtävän hoitamiseksi.

Edellä kerrotuin tavoin perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että tietojen julkaiseminen verkossa edellyttää, että massahaut tiedoista eivät ole mahdollisia. Lakiesityksen 203 a §:ssä on kuitenkin kyse henkilöistä, joilla on erityinen asema, ja joiden toimintaan liittyvien tietojen saatavuus helpolla ja kyseisiä henkilöitä yhdenvertaisesti kohtelevalla tavalla turvaisi toisen perusoikeuden toteutumista. Ehdotettavasta lakiesityksen 203 a §:stä johtuen voisi olla tämän vuoksi tarpeellista saada perustuslakivaliokunnan lausunto.

#### *Muu ehdotuksiin sisältyvä henkilötietojen käsittely*

Muu esityksessä ehdotettu sääntely, johon liittyy henkilötietojen käsittelyä, perustuisi tietosuoja koskevaan yleissääntelyyn eli EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen (EU) 2016/679 ja sitä täsmentävään ja täydentävään tietosuojalakiin (1050/2018).

Henkilötietojen käsittelyä liittyy ehdotettuihin 154 b ja 154 c § sekä 188 a §:ään, vaikkakin rajoitetusti. Ehdotettujen 154 b ja 154 c §:n osalta komissio tulee vielä antamaan tietolajien osalta tarkentavaa sääntelyä. Ehdotetussa 154 b §:ssä tietoihin voisi liittyä henkilötietoja siinä käytössä melko harvinaisessa tapauksessa, että tankkaus- tai latauspisteen ylläpitäjänä toimisi luonnollinen henkilö. Ehdotetun 154 c §:n mukaisessa tiedonvaihtojärjestelmässä käsiteltäisiin henkilötietoina esimerkiksi lähettäjän ja vastaanottajan nimeä ja yhteystietoja, silloin kun nämä ovat luonnollisia henkilöitä. Henkilötiedoissa ei olisi erityisesti suojattavia tietoa.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia ehdotuksiin liittyvien tietojärjestelmien teknisen toteutuksen Liikenteen ohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä. Tietojärjestelmät toimivat lähtökohtaisesti tietojen välittämisen kanavana, jolloin Fintraffic Oy:llä ei ole lähtökohtaisesti tarvetta itse käsitellä henkilötietoja. Rekisterinpitäjänä toimisi pääsääntöisesti tehtävän järjestämisestä vastuussa oleva virasto. Keskeistä on kuitenkin hankintaa koskevassa sopimuksessa määrittellä riittävän yksityiskohtaisesti henkilötietojen käsittelystä, vastuista ja rooleista noudattaen, mitä yleisessä tietosuoja-asetuksessa säädetään.

Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettua yksilöivää tunnusta 188 a §:n mukaisesti haettaessa on tarve ilmoittaa viranomaiselle yhteyshenkilö. Lisäksi myös tällaisessa toiminnassa voisi periaatteessa olla kysymys siitä, että toimintaa harjoittaa luonnollinen henkilö. Jos Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee yksilöiviä tunnisteita verkkosivuillaan, ei julkaistaviin tietoihin saisi sisältyä henkilötietoja.

### *Arkaluontoisten tietojen käsittely*

Esityksen ehdotuksiin ei sisältyisi tietosuojasetuksen 9 artiklassa tarkoitettujen arkaluontoisten henkilötietojen käsittelyä.

### **10.3 Säättämismenettely**

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämismenettelyssä.

Hallitus pitää kuitenkin suotavana, että perustuslakivaliokunta antaisi asiasta lausunnon.

### *Ponsi*

Koska jakeluinfrasetuksessa ja sähköisiä kuljetustietoja koskevassa asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:



## Laki

### liikenteen palveluista annetuain lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 299/2021,  
*muutetaan* 6 §:n 2 momentin 3 kohta, 155 §:n 1 momentin 1 kohta, 197 §:n 3 momentti, 216 §:n 1 momentin 3 kohta, 227 §:n 1 momentti ja 231 §:n 4 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 197 §:n 3 momentti laissa 1256/2020, 216 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 299/2021, 227 §:n 1 momentti laeissa 301/2018 ja 299/2021 sekä 231 §:n 4 momentti laissa 301/2018,  
*lisätään* lakiin uusi 154 b-d §, 157 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 3 momentti ja lakiin uusi 188 a ja 203 a § seuraavasti:

#### 6 §

##### *Taksiliikenneluvan myöntäminen*

---

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

---

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

---

#### 154 b §

##### *Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot*

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkauspisteitä koskevien tietojen saatavuudesta ottamalla käyttöön ohjelmointirajapinnan ja toimittamalla sitä koskevat tiedot kansalliselle yhteyspisteelle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804, jäljempänä *jakeluinfra-asetus*, 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti.

Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, johon 1 momentissa tarkoitetut tiedot on toimitettava. Väylävirasto voi hankkia sitä koskevan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

#### 154 c §

##### *Sähköisten kuljetustietojen tiedonvaihtojärjestelmä*

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa sähköisistä kuljetustiedoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 edellyttämästä kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia tiedonvaihtojärjestelmän sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

#### 154 d §

##### *Tietopalvelun tuottajan palveluksessa olevan vastuu*

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154, 154 a, 154 b ja 154 c §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

#### 155 §

##### *Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus*

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja:

1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen, johon perustuvan matkustus oikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla, ja sitä mahdollisesti koskevan muutos- ja peruutusmahdollisuuden; tai

#### 157 §

##### *Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa*

Jäljempänä 181 ja 182 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on edistettävä eri toimijoiden välistä lippuyhteistyötä julkaisemalla lippuyhteistyötä koskevat yleiset sopimusehdot. Lippuyhteistyötä koskevien sopimusehtojen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

#### 188 a §

##### *Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio*

Liikenne- ja viestintävirasto on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöllisiä tunnistekodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat.

Liikenne- ja viestintävirasto saa julkaista verkkosivuillaan tiedot antamistaan tunnistekodeista ja niiden haltijoista. Julkaistavat tiedot eivät saa sisältää henkilötietoja.

#### 23 luku

### **Viranomaistehtävien hoitaminen**

## 197 §

### *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus*

---

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä.

---

## 203 a §

### *Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen*

Liikenne- ja viestintävirasto saa julkaista verkkosivuillaan 37 §:ssä tarkoitetun kokeen arvioijan, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 130 §:ssä tarkoitetun tarkastuslentäjän, 204–207 §:ssä tarkoitetun lääkärin ja psykologin sekä 211 §:n 4 momentissa tarkoitetun kielitaitokokeen vastaanottajan ja tarkastuslentäjän pätevyyden arvioijan nimen ja toiminnan harjoittamiseen liittyvät yhteystiedot, tiedon toimialueesta sekä tiedon siitä, mitä tehtävää henkilö on oikeutettu hoitamaan. Yhteystietoina saadaan julkaista puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu, sekä toimialueena kunta tai maakunta. Henkilöllä on kuitenkin oikeus kieltää tietojensa julkaiseminen.

## 216 §

### *Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

---

3) henkilöluvista.

## 227 §

### *Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä*

Jokaisella on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot

toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä;

2) liikennevälineen yksilöivän tunnusteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän ja edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista, yritys- ja yhteisötunnuksesta, katsastustiedoista, verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksenottajasta, vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta.

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitetusta taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

---

## 231 §

### *Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

---

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai laissa säädetyn tehtävän suorittamiseen. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot eivät estä tiedon luovuttamista perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain (411/2018) mukaisesti rekisteröidyille perintätoiminnan harjoittajille velallisen selvittämistä ja saatavien perinnästä annetun lain (513/1999) 1 §:ssä tarkoitettua erääntyneen saatavan perintää varten, jos saatava liittyy liikenteeseen, ja tieto on välttämätön saatavan perimiseksi.

---

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Helsingissä 24.10.2024

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne, viestintä- ja sisäministeri Lulu Ranne

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 299/2021,  
*muutetaan* 6 §:n 2 momentin 3 kohta, 155 §:n 1 momentin 1 kohta, 197 §:n 3 momentti, 216 §:n 1 momentin 3 kohta, 227 §:n 1 momentti ja 231 §:n 4 momentti,  
sellaisina kuin niistä ovat 197 §:n 3 momentti laissa 1256/2020, 216 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 299/2021, 227 §:n 1 momentti laeissa 301/2018 ja 299/2021 sekä 231 §:n 4 momentti laissa 301/2018,  
*lisätään* lakiin uusi 154 b-d §, 157 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 3 momentti ja lakiin uusi 188 a ja 203 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

6 §

6 §

*Taksiliikenneluvan myöntäminen*

*Taksiliikenneluvan myöntäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

*(uusi)*

154 b §

*Lataus- ja tankkauspisteitä koskevat tiedot*

*Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ylläpitäjä vastaa lataus- ja tankkausposteita koskevien tietojen saatavuudesta ottamalla käyttöön ohjelmointirajapinnan ja toimittamalla sitä koskevat tiedot kansalliselle yhteyspisteelle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804, jäljempänä jakeluinfra-asetus, 20 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti.

Väylävirasto vastaa kansallisesta yhteyspisteestä, johon 1 momentissa tarkoitettut tiedot on toimitettava. Väylävirasto voi hankkia sitä koskevan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

(uusi)

154 c §

Sähköisten kuljetustietojen  
tiedonvaihtojärjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa sähköisistä kuljetustiedoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 edellyttämästä kansallisesta tiedonvaihtojärjestelmästä. Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia tiedonvaihtojärjestelmän sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

(uusi)

154 d §

Tietopalvelun tuottajan palveluksessa olevan  
vastuu

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 154, 154 a, 154 b ja 154 c §:ssä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

155 §

155 §

*Voimassa oleva laki*

*Lippu- ja maksujärjestelmien  
yhteentoimivuus*

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja:

1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen johon perustuvan matkustusoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai

*(uusi)*

*Ehdotus*

*Lippu- ja maksujärjestelmien  
yhteentoimivuus*

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja:

1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen, johon perustuvan matkustusoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla, ja sitä mahdollisesti koskevan muutos- ja peruutusmahdollisuuden; tai

157 §

*Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa*

*Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettun toimivaltaisen viranomaisen on edistettävä eri toimijoiden välistä lippuyhteistyötä julkaisemalla lippuyhteistyötä koskevat yleiset sopimusehdot. Lippuyhteistyötä koskevien sopimusehtojen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä*

*(uusi)*

188 a §

*Jakeluinfra-asetuksessa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio*

*Liikenne- ja viestintävirasto on jakeluinfra-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tunnisterekisteriorganisaatio, joka myöntää ja hallinnoi yksilöllisiä tunnistekoodeja, joiden avulla voidaan tunnistaa ainakin latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat.*

*Voimassa oleva laki*

197 §

*Valvontaviranomaisen yleinen  
tiedonsaantioikeus*

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. *Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.*

*(uusi)*

*Ehdotus*

*Liikenne- ja viestintävirasto saa julkaista verkkosivuillaan tiedot antamistaan tunnustekooodeista ja niiden haltijoista. Julkaistavat tiedot eivät saa sisältää henkilötietoja.*

197 §

*Valvontaviranomaisen yleinen  
tiedonsaantioikeus*

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitettua rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitettua kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä.

203 a §



*Julkista valtaa käyttävien henkilöiden tietojen julkaiseminen*

*Liikenne- ja viestintävirasto saa julkaista verkkosivuillaan 37 §:ssä tarkoitetun kokeen arvioijan, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 130 §:ssä tarkoitetun tarkastuslentäjän, 204–207 §:ssä tarkoitetun lääkärin ja psykologin sekä 211 §:n 4 momentissa tarkoitetun kielitaitokokeen vastaanottajan ja tarkastuslentäjän pätevyyden arvioijan nimen ja toiminnan harjoittamiseen liittyvät yhteystiedot, tiedon toimialueesta sekä tiedon siitä, mitä tehtävää henkilö on oikeutettu hoitamaan. Yhteystietoina saadaan julkaista puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu, sekä toimialueena kunta tai maakunta. Henkilöllä on kuitenkin oikeus kieltää tietojensa julkaiseminen.*

216 §

*Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) henkilöluvista;
- 4) erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista.

227 §

*Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä*

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

216 §

*Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
- 3) henkilöluvista.

227 §

*Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä*

Jokaisella on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

*Voimassa oleva laki*

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän sekä edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista ja katsastustiedoista sekä verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksen ottajasta;

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitettusta taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

*Ehdotus*

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä;

2) liikennevälineen yksilöivän tunnisteen perusteella tiedot liikennevälineestä sekä omistajan ja haltijan, käyttäjän ja edustajan nimestä sekä osoite- ja muista yhteystiedoista, yritys- ja yhteisötunnuksesta sekä katsastustiedoista, verotuksesta, kiinnityksestä sekä vakuutuksenottajasta, vakuutusyhtiöstä ja vakuutuksen voimassaolosta.

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitettusta taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

231 §

*Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

231 §

*Tiedonluovutuksen rajoittaminen liikenneasioiden rekisteristä*

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai lakisääteisen tehtävän suorittamiseen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot ja 3 momentissa tarkoitettu turvakielto eivät estä tiedon luovuttamista viranomaiselle tai laissa säädetyn tehtävän suorittamiseen. Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut luovutuskiellot eivät estä tiedon luovuttamista perintätoiminnan harjoittajien rekisteröinnistä annetun lain (411/2018) mukaisesti rekisteröidyille perintätoiminnan harjoittajille velallisen selvittämistä ja saatavien perinnästä annetun lain (513/1999)

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*1 §:ssä tarkoitettua erääntyneen saatavan perintää varten, jos saatava liittyy liikenteeseen, ja tieto on välttämätön saatavan perimiseksi.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20