

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

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia.

Ehdotetuilla muutoksilla mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle annettava rautatieasemien esteettömyystiedon keräämisen ja siihen liittyvän tietopalvelun hankkiminen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lta sekä edistettäisiin kestävien ja oikeudenmukaisten liikenteen tietopalveluiden kehittämistä.

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia koskevia muutoksia. Esityksen mukaan lakiin lisättäisiin uusi asetuksenantovaltuus, jonka perusteella tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kunnallisista ja seudullisista toimivalta-alueista säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

---

## 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.....	3
2.1 Esteettömyystieto .....	3
2.2 Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset .....	7
3 Tavoitteet .....	8
3.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
3.2 Pääasialliset vaikutukset.....	8
4 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	9
4.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	9
4.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	11
5 Lausuntopalaute .....	11
6 Säännöskohtaiset perustelut .....	11
7 Lakia alemman asteinen sääntely .....	13
8 Voimaantulo .....	13
9 Toimeenpano ja seuranta .....	13
10 Suhde muihin esityksiin.....	14
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys .....	14
LAKIEHDOTUS .....	15
laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	15
LIITE .....	17
RINNAKKAISTEKSTI.....	17
laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	17
ASETUSLUONNOS .....	21
Vatoneuvoston asetus kunnallisista ja seudullisista palvelusopimusasetuksessa tarkoitetuista tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista .....	21

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Tausta**

Euroopan unionin rautatievirasto (European Union Agency for Railways, *jatkossa ERA*) on rakentamassa Euroopan rautatieasemien uutta esteettömyystietokantaa (European Railway Station Accessibility Database, *jatkossa ERSAD*), johon kerätään kaikkien ETA-alueen rautatieasemien esteettömyystiedot. ERSAD-tietokannasta säädetään EU:n komission asetuksessa 1300/2014, joka tunnetaan myös lyhenteellä ”PRM-YTE” (asetus vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä, *jatkossa PRM-YTE*). Asetuksessa veloitetaan myös suorittamaan kertaluontoinen esteettömyysinventaari tietokannan lähtötietojen kokoamiseksi. Lisäksi Suomen tulee päättää komissiolle ilmoitettavasta kansallisesta yhteyspisteestä, joka on vastuussa tiedonvaihdosta ja tarvittavien tietojen keräämisestä. EU-asetuksena PRM-YTE on suoraan jäsenvaltioissa sovellettavaa sääntelyä. Uutta lainsäädäntöä tarvitaan, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia asetuksen velvoitteiden täyttämistä varten tarvittavan tietopalvelun ja tiedonkeruun Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

#### **1.2 Valmistelu**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana on pyydetty näkemyksiä Liikenne- ja viestintävirastosta, Väylävirastosta ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:stä.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi –sivustolla avoimessa lausuntomennetyksessä X – X.2023.

Lausuntoja saatiin yhteensä X. Saadut lausunnot on otettu jatkovalmistelussa huomioon.

### **2 Nykytila ja sen arviointi**

#### **2.1 Esteettömyystieto**

##### *Asemien esteettömyystiedot*

Euroopan rautatieviraston ERSAD-tietokantaan kerättävät tiedot ovat rautatieasemien esteettömyystietoa. Kerättävät tiedot koskevat esimerkiksi laiturialueiden, aseman palveluiden, wc-tilojen ja pysäköintialueiden fyysistä esteettömyyttä, mutta myös palveluiden saatavuutta. Tiedot koskevat esimerkiksi asemien palvelujen aukioloaikoja, opastuksen esteettömyyttä ja laiturialueelle ja liityntäyhteyksiin pääsyä. Osa tiedoista on jo ennestään olemassa digitaalisessa muodossa. Esimerkiksi Väylävirastolla on vaadittavat, laiturialueita koskevat tiedot. Kaikkeaa ERSAD-tietokantaan kerättävää esteettömyystietoa ei kuitenkaan ole vielä kenenkään toimijan hallussa, vaan tietokantaa varten tulee kerätä myös täysin uusia tietoja. ERSAD-esteettömyystietojen formatointiin ja vaihtoon sovelletaan NeTEx- ja Transmodel-standardeja. Yhtenäisten standardien käytön tarkoituksena on varmistaa tiedon yhteentoimivuus ja sopivuus EU:n tasolla lopullista ERSAD-tietokantaa ajatellen.

ERSAD-tiedot liittyvät laajempaan henkilöliikenteen matkatietojen kokonaisuuteen, josta säädetään muun muassa komission delegoidussa asetuksessa N:o 2017/1926 EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta ja liikennepalvelulain 154 §:ssä erityisesti tiedon hyödyntämisen ja tietopalvelujen loppukäyttäjänäkökulmasta.

ERA käynnisti syksyllä 2020 matkustajille tarkoitustetun tietokannan kehittämisen. ERSAD-tietokannasta on tällä hetkellä käytössä prototyyppi ja tuotantoversion arvioidaan valmistuvan vuoden 2023 kuluessa. Tuotantoversion valmistuttua komission edellyttäneen jäsenmailta ilmoituksia kansallisen yhteyspisteen nimeämisestä sekä edellyttäneen esteettömyysinventaarien tulosten toimittamista ERSAD-tietokantaan.

Esteettömyystietojen tuomisen saataville aiempaa laajemmin ETA-alueen laajuisen ERSAD-tietokannan kautta on tarkoitus edistää vammaisten henkilöiden mahdollisuuksia matkustaa ETA-alueella. Tieto aseman eri toimintojen ja sen ympäristön esteettömyydestä on matkustajalle tärkeää niin matkan suunnittelun, kuin toteuttamisen kannalta.

#### *Vastuutahon määrittelystä*

Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/772 7 a artiklassa säädetään asemien esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta. Artiklan mukaan jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta. Toisin sanoen kansallisesti on nimettävä yksikkö, joka vastaa tietojen toimittamisesta ERSAD-tietokantaan. Nimettävä yksikkö olla asemakohtainen tai sama kaikkien asemien kohdalla. Täytäntöönpanoasetuksen mukaan jäsenmaiden olisi tullut nimetä vastuutaho ERSAD-tietokannan ylläpitäjäksi viimeistään 16.3.2020. Suomi pyysi tuolloin lisäaikaa vastuutahon nimeämiseen. Lisäaika vastuuyksikön nimeämiseksi on päättynyt syksyllä 2021. Suomessa ei ole voitu selkeästi määrittää yhtä tahoa, jolle asemanhaltijan velvoitteet tulisi asettaa, mikä on hankaloittanut vastuukysymyksen ratkaisua. Asemilla on useita eri toimijoita, joiden omistukseen asemien eri rakenteet ja toiminnot kuuluvat. Väylävirasto omistaa laiturialueet, mutta asemakiinteistön omistaja voi olla esimerkiksi liikenneoperaattori tai kunta.

#### *Esteettömyysinventaaari*

PRM-YTE-asetuksen 7 artikla velvoittaa kansallisen esteettömyysinventaarin toteuttamiseen. Artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että toteutetaan esteettömyysinventaaari, jotta voidaan yksilöidä esteet, antaa tietoja käyttäjille sekä seurata ja arvioida esteettömyyden edistymistä. Käytännössä esteettömyysinventaarissa kerätään ns. alkutieto ERA:n tietokantaa varten. Tarkemmat tiedot esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta julkaitaan ERA:n soveltamisoppaassa. Soveltamisoppaassa kuvataan tiedot, jotka täytäntöönpanoasetuksen "esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta vastaavan yksikön" on kerättävä.

Esteettömyysinventaaaria koskevan 7 artiklan mukaan esteettömyysinventaaaria on päivitettävä uutta infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa sekä olemassa olevan infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston uudistamista ja parantamista koskevien tietojen sisällyttämiseksi. Tiedon päivittämisen malli jää jäsenmaiden itsensä päätettäväksi. ERSAD-tietokantaan kerättävät tiedot ovat pääosin ns. staattista tietoa eli niiden sisällössä tapahtuu muutoksia pääasiassa esimerkiksi remonttien yhteydessä. Kansallisesti on katsottu, että tietoa voidaan kerätä joko suorittamalla tasaisin väliajoin inventaari tai velvoittamalla tietoa omistavat tahot, kuten esimerkiksi asemien toimijat toimittamaan tietoa tietokantaan.

### *Tehtävän järjestäminen ja vastuutahot*

Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) on säädetty Liikenne- ja viestintäviraston asemasta ja tehtävistä. Lain 2 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan viraston tehtävä on kehittää ja edistää liikenteen ja viestinnän palveluita ja niiden tarjontaa sekä liikenteen ja viestinnän markkinoiden toimivuutta. Virasto huolehtii myös käyttäjien ja matkustajien oikeuksiin liittyvistä tehtävistä. Näin ollen liikenteen esteettömyyden edistämisen sekä liikenteen matkatietokokonaisuuden kehittämisen voidaan katsoa kuuluvan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväkenttään. Lisäksi liikennepalvelulain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on liikennepalvelulain yleinen valvontaviranomainen.

Liikkumisen tiedonvaihdon kehitystyötä ollaan Euroopan laajuisesti viemässä suuntaan, jossa toimijoiden tietotarpeita hallinnoidaan yhä yhtenäisemmillä malleilla. Liikkumisen tieto on vahvasti mukana myös Euroopan komission kestävä- ja älykkään liikenteen strategiassa. Siksi on tärkeää, että asiasta vastaa sellainen toimija, jolla erityistä osaamista tiedonvaihdon kokonaisuudesta.

Valtion erityistehtävayhtiönä vuoden 2019 alusta alkaen toimineen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n toimialana on meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvän tiedonkeruu, hallinta ja hyödyntäminen. Tässä roolissa Fintraffic on vuoden 2021 alusta alkaen vetänyt nk. liikenteen dataekosysteemihanketta. Fintraffic tarjoaa ajantasaista, avointa liikennetietoa sovelluskehitykseen Suomen tie-, rautatie- ja vesiliikenteestä. Fintrafficin palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Yhtiö kerää, hallinnoi ja avaa tietoa sekä luo mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle. Yhtiö tarjoaa ja kehittää edistyksellisiä, uusia palveluita ja edesauttaa liikenteen ekosysteemien kasvua (<https://www.fintraffic.fi/fi/fintraffic/liikenteen-dataekosysteemi-lyhyesti>). ERSAD-tietojen kokoaminen ja siihen liittyvä tietopalvelu ja tiedonvaihto tukevat ja täydentävät yhtiön perustehtävää ja liikenteen dataekosysteemihanketta, jossa toimijat ovat aktiivisesti mukana. Ehdotetun muutoksen myötä Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voisi tuottaa, ylläpitää ja kehittää ERSAD-tietopalvelua osana laajempaa liikennetietojen kokonaisuutta.

Liikenne- ja viestintävirasto olisi komissiolle tiedonvaihdosta vastaavaksi yksiköksi ilmoitettu tahon. Tiedonkeruun sekä tietokannan perustaminen ja sen ylläpito olisi tarkoituksenmukaisinta järjestää Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n toimesta. Fintraffic huolehtisi myös esteettömyysinventaarin toteuttamisesta. Valtion omistamalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä on jo nykyisin samankaltaisia tehtäviä. Yhtiö muun muassa huolehtii EU:n laajusten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun Komission delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 mukaisen kansallisen yhteyspisteen (National Access Point, NAP) tietopalvelun tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävistä. Lisäksi Fintrafficilla on käynnissä matkatiedon koonnin ja datan kehittämisen projekti, jonka tarkoituksena on selvittää muun muassa matkatiedon koonnin ja datan kehittämisen prosessit, tiedonsaanti ja tuotanto sekä EU-asetusten täytäminen (mukaan lukien matkatietoon sisältyvät esteettömyystiedot). Fintraffic kehittää liittyn-täpisterekisteriä, jonka osaksi ERSAD-esteettömyystietokantaan vaadittavat tiedot tulisivat.

Liikenne- ja viestintävirasto on sekä yhteentoimivuusdirektiivin ja sen nojalla komission asetuksella annettujen yhteentoimivuusvaatimusten valvovaviranomainen että rautatieturvallisuusvaatimusten valvova viranomainen. Tehtävä on osoitettu Liikenne- ja viestintävirasto raideliikennelain (1302/2018) 13 §:ssä. Kansallisena turvallisuusviranomaisena Liikenne- ja viestintävirastolla on käytettävissään myös raideliikennelain 23 luvussa tarkoitettut seuraamukset, jos lakia tai suoraan sovellettavia EU-asetuksia ei noudateta. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo,

että jos tehtävä osoitetaan sille ja jos se siirtää tehtävän hoitamisen Fintrafficille, Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi Fintrafficia perustuen hankintasopimukseen ja itseään ERSAD:ista vastaavana tahona.

Hallinnonalalla on myös muita tehtäviä, joissa Liikenne- ja viestintävirastolla on ns. kaksoisrooli valvovana viranomaisena sekä viranomaistehtävää hoitavana tahona. Liikenne- ja viestintävirasto tuotti aikaisemmin itse Liikkumiskatalogin, joka on yksi sen valvomista NAP-palveluista. Tilannetta selkeytettiin muuttamalla liikenteen palveluista annettua lakia niin, että Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollistettiin palvelun hankkiminen Fintrafficilta (HE 202/2020). Tarkoitus on ollut, että virasto voisi keskittyä valvovan ja markkinoita seuraavan viranomaisen rooliin ilman operatiivisia järjestelmävastuita.

#### *Pysäkki- ja terminaalitietoja koskeva muu lainsäädäntö*

Liikkumispalveluiden tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa, jäljempänä *liikennepalvelulaki*. Lain 154 §:n asettaa liikkumispalvelun tarjoajalle velvoitteen huolehtia siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaist tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi. Pykälässä säädetään myös Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tarjota tekninen palvelu, jolla tietojen toimittaminen voidaan toteuttaa ja viraston oikeudesta hankkia tarvittava palvelu Fintrafficilta.

Pykälässä tarkoitettut olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta-, ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot. Olennaisista tiedoista on tarkemmin säädetty Valtioneuvoston asetuksessa liikkumispalvelua koskevista olennaisista tiedoista (643/2017). Asetuksen 3 §:ssä säädetään asemien, satamien ja terminaalien osalta liikkumispalveluun tiedoista. Osa asemien osalta vaaditusta tiedosta on esteettömyystietoa.

Liikennepalvelulain 154 §:n sääntely liittyy tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2010/40/EU (ITS-direktiivi) EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta täydentävään komission delegoituun asetukseen (EU) 2017/1926 (multimodaaliasetus) joka velvoittaa liikkumispalveluiden tietojen avaamiseen. Multimodaaliasetuksen kolmas artikla velvoittaa jäsenvaltion perustamaan kansallisen yhteispisteen, josta datan käyttäjät saavat vähintään asetuksen kohteena olevaa dataa, jota liikenneviranomaiset, liikenteenharjoittajat, infrastruktuurin haltijat sekä kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajat antavat.

Liikennepalvelulain 154 § on asemien esteettömyystietojen kannalta relevantein säädös. Liikennepalvelulain 30 luvussa on myös säädetty Väyläviraston oikeudesta saada muilta viranomaisilta ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalta salassapitosäännösten estämättä tiedot, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tämä sisältää 236 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaan mukaisesti myös pysäkit. Lisäksi tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetussa laissa (991/2003) säädetään tie- ja katuverkon tietojärjestelmistä, joiden tulee sisältää saatavilla olevat tiedot yleisten ja yksityisten teiden sekä katujen sijainnista osana liikennejärjestelmää, tiedot teiden ja katujen nimistä, pituudesta, leveydestä, päällystetyypistä, nopeus- ja kulkurajoituksista ja linja-autopysäkeistä sekä näitä väyliä koskevista muista tärkeimmistä ominaisuuksista. Tarkemmat säännökset järjestelmään tallennettavista muista ominaisuustiedoista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Tietojen päivittämisestä ovat vastuussa kunnat ja ELY-keskukset.

Fintraffic koordinoi useita liikenteen dataekosysteemiä koskevia työryhmiä. *Joukkoliikenteen matkatietopalveluiden digitaalinen infrastruktuuri* –selvityksen pohjalta perustetussa matkatietotyöryhmässä on tehty arviointia pysäkkejä koskevan tietosäätelyn tilasta ja kehittämistarpeista. Työryhmän työstämässä raportissa on tarkasteltu nykyiseen tietosäätelyyn liittyviä ongelmia. Ongelmana on ollut tietojen epäyhtenäisyys niin pysäkeissä, tieverkossa ja myös liikennetiedon standarditiedoissa, kuten reitti- ja aikataulutiedoissa. Epäyhtenäiset ja usean lähteen takana olevat tiedot aiheuttavat ongelmia kuluttajapalveluille ja toisaalta tuovat kustannustaakkaa viranomaisille, joukkoliikennealan yrityksille ja matkaketjupalveluiden rakentajille. Asemien ja terminaalien osalta on myös koettu ongelmalliseksi, että keskeisten tietojen ylläpito on ollut ainoastaan liikenneoperaattorin vastuulla. Työryhmässä on katsottu, että nykyinen pysäkkitiedon hallinta- ja ylläpitoprosessi ei tuota riittävästi riittävän laadukasta pysäkkidataa. Raportissa kannustetaan terminaalitietojen keräämisen ja toimittamisen vastuuden tarkkaa määrittelyä ja tarvittaessa tekemään lakimuutoksia. ERSAD-esteettömyystiedot tuotettaisiin ainakin aluksi keskitetysti inventaarilla.

### *Liityntäpisterekisteri*

Fintraffic on laatinut selvityksen liityntäpisterekisteristä, jonka osaksi ERSAD-tietojen kansallinen toteutus voitaisiin viedä. Ajatuksena on, että multimodaalisten matkatietojen liityntäpisterekisteri muodostaisi kattavan perusaineiston multimodaalisten liikennepalveluiden digitaalisesta pysäkki- ja asematiedosta attribuuttitietoineen. Suunnitelmien mukaan liityntäpisterekisteri sisältäisi sijainnin lisäksi merkittävän määrän kulkuväyliin, palveluihin ja esteettömyyteen liittyvää attribuuttitietoa, joka on sidottu pysäkkitoimintoihin liittyvään toiminnalliseen kokonaisuuteen, kuten esimerkiksi yksittäiseen maantiepysäkki, matkustajasatamaan tai rautatieasemaan. Matkatietojen liityntäpisterekisteri täydentäisi nykyisiä ja tulevia infratiedon hallintajärjestelmiä. Lisäksi liityntäpisterekisterin datan on tarkoitus olla saatavilla ajantasaisesti ja EU:n vaatimissa standardeissa. Suunnitelmien mukaan tulevaisuudessa data-aineistoa tulisi erityisesti olla saatavilla sellaisista kohteista ja alueilta, joiden liikennepalveluiden tarjonnan tiheys on suurta. Valtakunnallisesta liityntäpisterekisteristä aineistoja tuotaisiin keskitetysti osaksi infratiedon hallintaa ja Digiroad-tietoa.

## **2.2 Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset**

### *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset on määritelty liikennepalvelulain 181 §:ssä. Voimassaolevan lain mukaan tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 181 §:n 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.

Kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alue on yhden kunnan laajuinen ja seudullisten toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alue on useamman kunnan laajuinen. Muissa kunnissa toimivaltainen viranomainen on alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Toimivaltaiset tieliikenteen viranomaiset voivat käyttää palvelusopimusasetuksen mukaisia hankintamenettelyjä ja myöntää yksinoikeuksia. Lain 181 §:n 6 momentin mukaan myös muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Kunnallisesta itsehallinnosta johtuen aloite toimivalta-alueen muutoksiin tulee kunnilta itseltään. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee toimivalta-alueiden muutoksen vaatiman lainsäädännön kuntien ehdotuksesta. Lain 181 §:ssä määriteltyihin toimivalta-alueisiin on tehty neljä muutosta (301/2018, 371/2019, 1256/2020 ja 60/2022) sen jälkeen, kun laki liikenteen palveluista on tullut voimaan. Vuonna 2023 liikenne- ja viestintäministeriö on saanut kolme ehdotusta toimivalta-alueiden muutoksista. Ehdotukset koskeva Paimion liittämistä Turun kaupungin seudulliseen toimivalta-alueeseen, sekä Imatran ja Lappeenrannan toimivalta-alueiden yhdistämistä seudulliseksi toimivalta-alueeksi ja Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken kuntien liittämistä Jyväskylän kaupungin toimivalta-alueeseen. Vastaavasti lain 182 §:ssä määriteltyihin palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuihin rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ja niiden toimivalta-alueista on ollut vakiintuneita, eikä niihin ole ollut tarvetta tehdä muutoksia.

### **3 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on lisätä saatavilla olevan esteettömyystiedon määrää ja edistää esteettömiä matkaketjuja ja siten myös yhdenvertaisuutta. Lisäksi tarkoitetaan lisätä kerättävän infrastruktuuritiedon määrää ja vahvistaa kansallista matkatietoekosysteemiä.

Nyt tehtävä ehdotus mahdollistaisi ERSAD-esteettömyystietojen keräämisen ensin Fintrafficin hallinnoimaan kansalliseen tietokantaan, josta ne edelleen toimitettaisiin Euroopan rautatieviraston hallinnoimaan ERSAD-tietokantaan. Fintraffic on parhaillaan valmistelemassa kansallista liityntäpisterekisteriä, jota on käsitelty tarkemmin luvussa 2. ERSAD-tiedot olisivat osa liityntäpisterekisteriin rautatieasemista kerättyä tietoa.

Tietoja voitaisiin hyödyntää kansallisesti multimodaalisten esteettömien matkaketjujen suunnittelussa ja ne voitaisiin viedä avoimien rajapintojen kautta saataville esimerkiksi reittioppaisiin. Lisäksi on tarkoitus mahdollistaa se, että tulevaisuudessa voitaisiin tarvittaessa kerätä muutakin rautatieasemiin liittyvää tietoa kansalliseen käyttöön. Ehdotukset ja niiden vaikutukset

#### **3.1 Keskeiset ehdotukset**

Liikennepalvelulakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiin lisättäisiin uusi 154 a §, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastaamasta esteettömyystietopalvelusta sekä oikeudesta hankkia tietopalvelu Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä.

Lisäksi ehdotetaan, että liikennepalvelulain 181 §:n 2 momentissa mainitut kunnallisten tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ja 181 §:n 3 momentissa mainitut seudulliset tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella, jotta muutosten tekeminen kunnallisiin ja seudullisiin toimivalta-alueisiin olisi jatkossa helpompaa. Ehdotetun muutoksen johdosta tehtäisiin myös teknisluontoisia muutoksia lain 182 ja 187 §:n viittauksiin 181 §:ssä mainittuihin tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.

#### **3.2 Pääasialliset vaikutukset**

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotettujen muutosten vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä. Liikenne- ja viestintävirasto hankkisi kaikki ERSAD-kokonaisuuteen liittyvät operatiiviset toiminnot Fintrafficalta. Liikenne- ja viestintäministeriön esivalmistelussa esteettömyystietojen koostamisen, ylläpidon ja



ERA:an toimittamisen kustannukseksi on arvioitu 100 000 euroa. Lisäksi kertaluontoisen esteettömyysinventaarin kustannukseksi on arvioitu 100 000 - 200 000 euroa. Tietokannan ylläpidon vuosikustannus olisi 20 – 50 000 euroa. Asiasta tehtyjen jatkoselvitysten perusteella kustannukset olisivat kuitenkin todennäköisesti alhaisemmat, sillä inventaariin vaadituista tiedoista merkittävä osa on jo Väylävirastolla hallussa. Lisäksi tietokannan koostamisen ja ylläpidon kustannuksen arvioidaan olevan aikaisempaa arviointia matalampi. Lopullinen kustannus riippuu kuitenkin inventaarin laajuudesta ja valitusta toteutustavasta. Ennakoidut kustannukset vuodelle 2024 olisivat 50 000 euroa tietokannan koostamiseen ja 100 000 euroa inventaarin kustannuksiin, eli yhteensä 150 000 euroa. Jatkossa tietokannan ylläpidon vuosikustannus olisi noin 25 000 euroa.

Esteettömyystietopalvelu olisi osa liikkumisen tietopalveluiden järjestelmäkokonaisuutta, jota Liikenne- ja viestintävirasto rahoittaa jo nykyisin. Esteettömyystietopalvelun kustannukset rahoitettaisiin osana samaa kokonaisuutta. Palveluiden tuottamiseen tarvittava rahoitus hoidettaisiin sopimusjärjestelyin laissa nimetyn tietopalvelun tarjoajan kanssa. Virasto käyttäisi tietopalveluihin osoitettuja määrärahoja hankkiessaan palveluita Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä palveluostoina. Määräraha pysyisi muutoksen myötä edelleen viraston budjetissa. Ehdotettu esitys ei vaadi uutta määrärahaa valtion talousarvioon tai julkisen talouden suunnitelmaan eivätkä määrärahan käyttöperusteet muutu.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi palvelun toteuttamista ja tietojen toimittamista ERA:lle raideliikennelain nojalla. Lisäksi myös palvelun hankintaan liittyvä tehtävä olisi sille uusi. Sopimushallintaan, valvontaan ja neuvontaan liittyviin tehtäviin arvioidaan resursoitavaksi 0,5-1 htv.

#### *Yhteiskunnalliset vaikutukset*

Esteettömyystietojen tuominen rajapintoihin ja sitä kautta esimerkiksi reittioppaisiin parantaisi saatavilla olevan esteettömyystiedon määrää. Tämä edistää erityisesti liikkumis- ja toimimiseisten mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä ja näin ollen vahvistaa liikennejärjestelmän oikeudenmukaisuutta ja sitä kautta myös houkuttelevuutta.

Valtio-omisteisen yhtiön koordinaatorooli tiedonhallintajärjestelmässä ja palveluissa edelleen mahdollistaa tiedon tasapuolisen saannin kaikille. Yhdistämällä esteettömyystiedot jo Fintrafficin nykyisin hallinnoimaan reitti- ja aikataulutietoon, matkaketjuista saatavilla olevien tietojen määrä kasvaa.

## **4 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **4.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Hankkeen esivalmistelussa arvioitiin vaihtoehtoisia toteuttamismalleja ERSAD-esteettömyys-tietoa koskevan tiedonkeruun ja –tuotannon malleille. Vaihtoehtoisissa arvioituissa malleissa vastuutahona toimimisesta olisi vastannut joko Väylävirasto, joka olisi hankkinut vaadittavan palvelun Fintrafficilta tai Fintraffic, joka olisi itse suoraan järjestänyt ja rahoittanut palvelun. Lisäksi luvussa tarkastellaan tietoa omistavien tahojen velvoittamista tiedontuotantoon ja tietojen toimittamiseen.

#### *Väylävirasto vastuutahona*

Useimmissa Euroopan maissa ERSAD-tietokantaan tarvittavien tietojen toimittamisesta ERA:lle vastaa infrastruktuurin haltija, joka usein hoitaa myös ns. asemanhaltijan tehtävää (kts. luku 5). Suomessa raitainfrastruktuurin haltija on Väylävirasto. Näin ollen velvoitteen asettaminen Väylävirastolle olisi ollut linjassa kansainvälisen käytännön kanssa. Kansallisesti Väyläviraston perustehtäväksi on kuitenkin katsottu raitainfrastruktuurin kehittäminen ja siihen suoraan kytköksissä olevat tehtävät. Esimerkiksi esteettömyyden edistämiseen liittyvien tehtävien tai liikennepalvelujen yleisen kehittämisen ei ole katsottu kuuluvan Väyläviraston tehtäväkenttään.

#### *Fintraffic vastuutahona*

Toisessa vaihtoehdoisessa mallissa viranomainen ei hankkisi palvelua, vaan tehtävä osoitettaisiin suoraan laissa erityistehtäväyhtiö Fintrafficille. Tässä vaihtoehdossa jatkoselvitystä vaatisi erityisesti Fintrafficille tehtävistä syntyvien kustannusten kattaminen.

Rahoituksen ohjaaminen erityistehtäväyhtiö Fintrafficille suoraan valtion budjetista ei todennäköisesti olisi mahdollista EU:n valtiotukisääntösten puitteissa. Rahoituksen osalta jatkossa olisi arvioitava, voisiko Fintraffic voisi periä inventaarin tai muun tiedonkeruun toteuttamisesta maksuja tiedon omistajilta. Tämä olisi kuitenkin uusi toimintamalli, jonka toteuttaminen vaatisi lisäselvityksiä.

Ratkaisun etuna olisi se, että ristiriitaa valvonnan ja palvelun hankinnan välillä ei olisi. Jos tehtävä osoitettaisiin suoraan lain nojalla erityistehtäväyhtiö Fintrafficille, Traficom kansallisena turvallisuusviranomaisena valvoisi Fintrafficia suoraan. Lisäksi tätä vaihtoehtoa olisi tukenut se, että virastouudistuksen yhteydessä Liikenne- ja viestintäviraston rooliksi on katsottu sääntely- ja valvovaviranomaisena toimiminen. Väyläviraston on taas katsottu olevan operatiivisempi toimia, joka myös hankkii palveluita Fintrafficilta, mm. useita eri NAP-palveluita.

Kansallisen liikenteen tietokosysteemin sekä EU-sääntelyn kehittyminen vaikuttavat tulevaisuuden toimintamallin muodostumiseen. Mahdolliset selvitykset tulisi kytkeä osaksi laajempaa hallinnonalalla tehtävää arviointia liikenteen tietokosysteemin ja liikkumiseen liittyvien tietojen hyödynnettävyyden kansallisesta tahtotilasta sekä Fintrafficin roolista sen toteuttajana. Tehtävien osoittamista suoraan Fintrafficille ja järjestämismallia voidaan tulevaisuudessa tarkastella uudestaan muun tietosääntelyn uudistamisen yhteydessä, mikäli vastaavia tehtäviä aiottaisiin osoittaa Fintrafficille vielä laajemminkin.

#### *Tiedon omistajien velvoittaminen tiedontuotantoon*

Luvussa 2 on tarkemmin käsitelty liikenteen palveluista annetun lain 154 §:ssä on säädettyä liikkumispalvelun tarjoajalle asetettua velvoitetta tuoda liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot saataville tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi avoimeen rajapintaan. Nyt ehdotettava sääntely eroaisi tästä mallista, sillä Fintraffic ja viime kädessä Liikenne- ja viestintävirasto olisi vastuussa siitä, että ERA:lle vietävä esteettömyystieto on oikein.

Tiedon keräämisen tehokkuuden ja hyödynnettävyyden kannalta tulevaisuudessa olisi arvioitava, voitaisiinko tiedon omistajille osoittaa velvoite kerätä oman vastualueensa esteettömyystiedot. Tiedon omistajilla tarkoitetaan tässä yhteydessä asemien eri toimijoita, jotka omistavat ja/tai hallinovat asemien kiinteää infrastruktuuria, asemarakennuksia ja asema-alueita ympäröiviä katualueita. Tunnistettuja tiedon omistajia ovat Väylävirasto, liikenneoperaattori (VR) ja kunnat.

## 4.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

### *Rautatieasemien esteettömyystieto*

Useissa Euroopan maissa PRM-YTE –asetuksen 7 a artiklan tiedonvaihdosta vastaavan tahon on katsottu olevan asemanhaltija, jolle on asetettu myös muita velvoitteita EU-lainsäädännössä.

Sveitsissä PRM-YTE –asetuksen 7 a artiklan tiedonvaihdosta vastaavia tahoja ovat asemanhaltijoina toimivat infrastruktuuriyhtiöt. Sveitsissä on kuitenkin pyritty kokonaisvaltaiseen matkaketjuajatteluun esteettömyystiedon osalta. Näin ollen kaikki rautatieinfrastruktuuriyritykset, linja-auto-, raitiotie-, laiva- ja köysiratayritykset on veloitettu keräämään tiedot asemiansa ja pysäkkiensä esteettömyydestä Swiss Federal Railwaysin hallinnoimaan Didok-tietokantaan. Toimijoiden on vietävä tiedot Didok-kantaan ja pidettävä ne ajantasaisina. Didok on toteutettu niin, että tiedon vieminen ERA:n ERSAD-tietokantaan on mahdollista. Kaikki Didok-tietokantaan tallennettu tieto on yleisölle saatavilla ns. raakatatana ja sitä hyödynnetään myös esimerkiksi Google Mapsissa ja muissa reittioppaissa.

Ruotsissa liikennevirasto (Trafikverket) vastaa PRM-YTE –asetuksessa tarkoitetusta esteettömyystiedon keruusta, ylläpidosta ja vaihdosta.

Saksassa asemanhaltija on vastuussa PRM-YTE 7 a artiklassa tarkoitetusta tiedonvaihdosta. Saksalaisen tulkinnan mukaan asemanhaltijalla tarkoitetaan tahoja, joka on vastuussa aseman laitureista. Useimmilla asemilla vastuutaho on Deutsche Bahn AG:n tytäryhtiö DB Station&Service AG, joka omistaa valtaosan saksalaisista rautatieasemista.

Espanjassa vastuutaho on määrätty asemanhaltija, joka on joko infrastruktuurin haltija ADIF, joka omistaa kaikki asemat, tai liikenneoperaattori (Renje Viajeros). Renje Viajeros on asemanhaltija sellaisilla asemilla, jotka ovat yksinomaan työmatkaliikenteen käytössä.

Italiassa asetuksessa tarkoitetusta tiedonvaihdosta vastaa asemanhaltija, jolla Italiassa tarkoitetaan infrastruktuurinhaltijaa Rete Ferroviaria Italianaa (RFI). Myös Sloveniassa asemanhaltijuudesta ja tiedonvaihdosta vastaava taho on infrastruktuurin haltija (Slovenske železnice Infrastruktura).

Puolassa infrastruktuurin haltija kerää ensin asemien esteettömyystiedon, jonka jälkeen se vie-dään palvelurekisteriin, jota ylläpitää rautatieliikenneviranomaisen (President of the Railway Transport Authority).

## 5 Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle X.X.2023. Lausunnot pyydettiin toimittamaan X.X.2023 mennessä. Lausuntoja annettiin yhteensä X.

## 6 Säännöskohtaiset perustelut

**154 a §.** *Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastaamasta esteettömyystietopalvelusta sekä oikeudesta hankkia tietopalvelu Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:ltä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpidosta tiedonvaihdosta (tietopalvelu) sekä sen hankkimisesta tietopalvelusta ja sen hankkimisesta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa momentissa mainitusta tietopalvelusta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää tietopalvelun itse tai hankkia palvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Oy:ltä.

Tietopalvelulla tarkoitetaan ERSAD-tietokantaan tehtävää kansallista toteutusta, jossa tiedot tuodaan toimijoiden ja käyttäjien saataville avoimien rajapintojen kautta. Fintraffic tekisi myös järjestelmäsovelluksen, jota kautta asemien esteettömyystietoja tai niissä tapahtuvia muutoksia voisi ilmoittaa. Lailla mahdollistettaisiin se, että jatkossa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tuottaisi, ylläpitäisi ja kehittäisi tietopalvelua. Tietopalveluun voitaisiin jatkossa niin haluttaessa sisällyttää muitakin tietoja asemilta, kuin ERSAD-esteettömyystiedot. Fintraffic vastaisi myös kertaluontoisen esteettömyysinventaarin toteuttamisesta. Esteettömyysinventari tehtäisiin arvioiden mukaan suurilta osin analysoimalla ja yhdistelemällä olevia digitaalisessa muodossa olevia tietoja, mutta joiltain osin se saattaisi vaatia myös käyntejä rautatieasemilla puuttuvien tietojen keräämiseksi. Sellaista tietoa, joka on jo Liikkumisen tietopalvelussa tai muutoin saatavilla, ei ole tarkoitus enää kerätä inventaarilla. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voi kerätä olemassa olevat tiedot avoimista rajapinnoista ja viedä ne suoraan kansalliseen tietopalveluun ja toisaalta edelleen ERA:n ERSAD-tietokantaan.

Tietopalvelun ja sen vaatiman tietojärjestelmän tuottamiseen kuuluu tietojen kerääminen kertaluontoisen esteettömyysinventaarin muodossa sekä tietojen toimittaminen Euroopan rautatievirastoon. Lisäksi Fintraffic toteuttaisi kansallisen tietojärjestelmän, jota kautta tarvittavia tietoja voitaisiin ilmoittaa Fintrafficin järjestelmään. Liikenne- ja viestintävirastolle ei jäisi mitään esteettömyystietopalvelua tai tiedon toimittamista koskevia operatiivisia järjestelmävastuita. Ehdotetun muutoksen myötä yhtiö tulisi tarjoamaan tietopalvelun sekä hoitamaan siihen liittyvät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät. Yhtiö tuottaisi esteettömyystiedot saataville alan toimijoille sekä käyttäjille Digitransit –yhteyden kautta. Ehdotetun lain myötä esteettömyystiedot tulisivat osaksi laajempaa liikenteen tietoaalustaa, jota Fintraffic jo ennestään koordinoi.

Tietopalvelun ja esteettömyysinventaarin sekä niihin liittyvien välittömien tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävien hankkiminen toteutettaisiin sopimusjärjestelyn kautta. Tietopalveluiden tuottamiseksi tarvittava rahoitus järjestettäisiin yhtiölle sopimuksen kautta. Liikenne- ja viestintävirasto ostaisi palvelun ja maksaisi hankinnan sille tehtävään osoitetuista määrärahoista.

Ehdotettu sääntely mahdollistaisi tietopalvelun tuottamisen ainoastaan Liikenne- ja viestintävirastolle sekä valtion täysin omistaman Fintraffic-konsernin emoyhtiö Fintraffic Liikenteenohjaus Oy:lle. Tehtävän siirtäminen Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:lle katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, koska yhtiö voisi virastoa joustavammin järjestää ja kehittää tietopalvelun ja tiedonkeruun. Lisäksi järjestelyllä saataisiin kansallisia synergiahyötyjä, sillä yhtiö jo nykyisin hoitaa useita vastaavia tehtäviä, esimerkiksi Liikkumisen tietopalvelua, jota on käsitelty tämän hallituksen esityksen luvussa 2.

Fintrafficille ehdotettava esteettömyystietopalvelun koordinaattorooli vauhdittaisi myös yleistä liikenteen tietoekosysteemin kehitystä. Ehdotetun muutoksen myötä myös rautatieasemien esteettömyystiedot saatettaisiin osaksi aiemmin mainittua laajempaa Fintrafficin koontitietokantaa. Ehdotettu muutos edistäisi esteettömyystiedon saatavuutta käyttäjille myös kansallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen valvontaviranomainen PRM-YTE –asetuksen valvonnassa. Se valvoisi tietojen toimittamista ERA:an sekä olisi viime kädessä vastuussa tietojen oikeellisuudesta.

**181 §.** *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälässä säädettäisiin asetuksenantovaltuus. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuus, jonka mukaan kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimivalta-alueista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälästä poistettaisiin 2 momentin luettelo kunnallisista viranomaisista sekä 3 momentin luettelo seudullisista viranomaisista, joista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Muutoksen johdosta muutettaisiin myös pykälän 6 momentin viittausta kunnallisiin ja seudullisiin viranomaisiin. Lakiteknisistä syistä pykälä muutettaisiin kokonaisuudessaan.

**182 §.** *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälää muutettaisiin viittaussäännöksen muuttumisen vuoksi.

**187 §.** *EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen.* Pykälää muutettaisiin viittaussäännöksen muuttumisen vuoksi.

## **7 Lakia alemman asteinen sääntely**

Kunnallisista ja seudullisista tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueista ehdotetaan säädettävän jatkossa valtioneuvoston asetuksella. Asetuksenantovaltuudesta säädettäisiin lain 181 §:n 1 momentissa. Hallituksen esityksen liitteenä on luonnos valtioneuvoston asetukseksi kunnallisista ja seudullisista palvelusopimusasetuksessa tarkoitetuista tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista.

Verrattuna voimassaolevaan sääntelyyn, toimivalta-alueita esitetään muutettavaksi siten, että Paimio lisättäisiin Turun kaupungin seudulliseen toimivalta-alueeseen ja Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken kunnat liitettäisiin Jyväskylän kaupungin seudulliseen toimivalta-alueeseen. Lisäksi seudullisten viranomaisten luetteloon lisättäisiin uutena kohtana 14 Lappeenrannan kaupunki, joka olisi toimivaltainen viranomaisen Imatran ja Lappeenrannan kaupunkien alueella. Voimassa olevan lain mukaan Turun kaupunki on seudullinen toimivaltainen viranomaisen Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella. Paimio on osa Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimivalta-alueita. Imatra ja Lappeenranta ovat tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia omalla alueellaan. Jyväskylän kaupunki on seudullinen toimivaltainen viranomaisen Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella. Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken kunnat kuuluvat Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alueeseen. Asianomaiset kunnat ovat toimittaneet muutoksia koskevat ehdotukset liikenne- ja viestintäministeriölle. Ehdotetut muutokset mahdollistaisivat joukkoliikenteen seudullisen kehittymisen. Ihmisten liikkuminen tapahtuu kuntarajoista riippumatta, joten liikennepalvelut on tarkoituksenmukaista suunnitella ja toteuttaa seudullisena kokonaisuutena. Lisäksi kohdasta 7 poistettaisiin Hämeenkoski, joka on liittynyt Hollolan kuntaan ja Nastola, joka on liittynyt Lahden kaupunkiin.

## **8 Voimaantulo**

Lakia ehdotetaan tulevan voimaan 1.1.2024.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa muutosten toimivuutta yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Toimijoiden velvoittamista tiedontuotantoon arvioidaan muun sääntelyn kehittämisen yhteydessä.

## 10 Suhde muihin esityksiin

Hallituksen esitys ei liity muihin eduskunnan käsittelyssä oleviin hallituksen esityksiin. Hallituksen esityksen mukaisella sääntelyllä ei ole myöskään vaikutuksia valtion talousarvioesitykseen.

## 11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

### *Asetuksenantovaltuus*

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslakivaliokunnan käytännössä asetuksenantovaltuuksien on vaadittu olevan täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskeva perussäännös jäisi lain tasolle, mutta kunnallisten ja seudullisten tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueet määriteltäisiin jatkossa asetuksen tasolla.

Asetuksenantovaltuutta on valmistelussa arvioitu myös perustuslain 121 §:ssä säädetyn kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta. Kunnan asukkaiden itsehallinnon periaatteeseen kuuluu, että kunnan tulee voida itse päättää tehtävistä, joita se itsehallintonsa nojalla ottaa hoidettavakseen, ja että muuten kunnalle voidaan antaa tehtäviä vain lailla.

Kaikille avointen joukkoliikennepalvelujen järjestäminen ei ole kuntien lakisääteinen tehtävä, vaan kunnat voivat järjestää joukkoliikennettä itsehallintonsa nojalla. Kunta voi päättää, järjestääkö se avointa joukkoliikennettä, missä laajuudessa avointa joukkoliikennettä järjestetään ja kuinka paljon resursseja siihen käytetään. Lähtökohtaisesti avoin joukkoliikenne toimii markkinaehtoisesti. Kunnat vastaavat suurelta osin avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuista kustannuksista, minkä lisäksi avointa joukkoliikennettä tuetaan julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen osoitetusta määrärahasta. Avoimen joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ei huomioida kuntien valtionosuudessa.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuina tieliikenteen toimivaltaisina viranomaisina toimivat kunnat noudattavat palvelusopimusasetuksen ja liikennepalvelulain hankintamenettelyjä hankkiessaan joukkoliikennepalveluita. Muut kunnat ja kuntayhtymät noudattavat hankintalakia hankkiessaan alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä. Esityksellä ei olisi vaikutusta kuntien itsehallintoon, sillä kunnan kuulumisella palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuihin tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin on merkitystä pääasiassa sen kannalta, minkälaisia hankintamenettelyitä käytetään, mikäli kunta päättää hankkia joukkoliikennepalveluita.

### *Säätämisjärjestys*

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

### *Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan 181 §, 182 §:n 1 momentti ja 187 §,  
sellaisina kuin niistä on, 181 § osaksi laeissa 301/2018, 371/2019, 1256/2020 ja 60/2022, 182  
§:n 1 momentti ja 187 § laissa 371/2019, sekä  
lisätään lakiin uusi 154 a § seuraavasti:

154 a §

#### *Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu*

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta (*tietopalvelu*). Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia tarvittavan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Liikenteen-ohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.

181 §

#### *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, sekä toimivaltaiset kunnalliset ja seudulliset viranomaiset. Valtioneuvoston asetuksella säädetään kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimivalta-alueista.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitettulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta.

Muu kuin 1 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

182 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n tarkoitetut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

---

187 §

*EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuultuaan asiassa 181 §:ssä tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, terminaalien haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia.

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

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Etunimi Sukunimi**

Lministeri Etunimi Sukunimi



## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan 181 §, 182 §:n 1 momentti ja 187 §,  
sellaisina kuin niistä on, 181 § osaksi laeissa 301/2018, 371/2019, 1256/2020 ja 60/2022, 182  
§:n 1 momentti ja 187 § laissa 371/2019, sekä  
lisätään lakiin uusi 154 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*(uusi)*

*154 a §*

*Rautatieasemien esteettömyystietopalvelu*

*Liikenne- ja viestintävirasto vastaa asemien esteettömyystiedon keräämisestä, ylläpitämisestä ja tiedonvaihdosta (tietopalvelu). Liikenne- ja viestintävirasto voi myös hankkia tarvittavan tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämissuhteet Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lta.*

181 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.*

*Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvolaa, Lappeenranta, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna ja Seinäjoki ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.*

181 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, sekä toimivaltaiset kunnalliset ja seudulliset viranomaiset. Valtioneuvoston asetuksella säädetään kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimivalta-alueista. (kumotaan.)*

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;

5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;

6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän kuntien muodostamalla alueella;

10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella;

13) Vaasan kaupunki Mustasaaren ja Vaasan kuntien muodostamalla alueella.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitettulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitettulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina

*kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.*

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta.

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

## 182 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta.

Muu kuin 1 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

## 182 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:ssä tarkoitettut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

187 §

*EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuul-tuaan asiassa 181 §:ssä *mainittuja* toimival-taisia viranomaisia, terminaalin haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia.

187 §

*EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja lii-kuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuul-tuaan asiassa 181 §:ssä *tarkoitettuja* toimival-taisia viranomaisia, terminaalin haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta  
20 ..

## Valtioneuvoston asetus

### kunnallisista ja seudullisista palvelusopimusasetuksessa tarkoitetuista tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n 1 momentin nojalla, sellaisena kuin se on laissa xxx/2023:

#### 1 §

##### *Kunnalliset ja seudulliset palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Hyvinkää, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna ja Seinäjoki ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

- 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;
- 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;
- 3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;
- 4) Jyväskylän kaupunki Hankasalmen, Jyväskylän, Laukaan, Muuramen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken kuntien muodostamalla alueella;
- 5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;
- 6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Iitin, Kärkölän, Lahden, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;
- 8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;
- 9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;
- 10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;
- 11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalın, Paimion, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella;
- 13) Vaasan kaupunki Mustasaaren ja Vaasan kuntien muodostamalla alueella;
- 14) Lappeenranta Imatran ja Lappeenrannan kuntien muodostamalla alueella.

---

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 2024.

Helsingissä x.x.2023

Liikenne- ja viestintäministeri Etunimi Sukunimi

Neuvotteleva virkamies Tiia Orjasniemi