

Fintrafficin huomiot liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 182/2024)

Teemu Heikura



Meille annettu tehtävä - Fintrafficin olemassaolon tarkoitus

FINTRAFFICIN SUOMELTA SAAMA TEHTÄVÄ

Yhteiskunnan, elinkeinoelämän sekä viranomaisten tarvitsemien **liikenteenohjaus-** ja **hallintapalveluiden** tuottaminen ja kehittäminen

Yhteistyöverkostojen rakentaminen sekä **kansainvälisesti kilpailukykyisten** liikennealan **liiketoimintaekosysteemien** kehittymisen edistäminen

Alan markkinaehtoisten tuotteiden ja **palvelujen kehityksen** sekä toimialan yritys- ja **vientivetoisen kasvun** vauhdittaminen

Uusien, liikennetietoja nykyistä laaja-alaisemmin jakavien ja hyödyntävien **alustaratkaisujen** luominen sekä uuden **datapohjaisen palveluliiketoiminnan** ja **arvonluonnin** edistäminen

MITEN SUOMI MITTAA ONNISTUMISTAMME?

Liikkumisen ja kuljettamisen tehostuminen, liikenteen sujuvoituminen ja liikenneturvallisuuden parantuminen

Viranomaisten yhtiöltä saamien palveluiden luotettavuus ja laatu

Elinkeinoelämän uusien liiketoimintamahdollisuuksien edistäminen

Liikenteen kehittäminen ympäristön kannalta kestäväällä tavalla

Liikenteen digitalisaatio on tehokas työkalu kestäväen ja tuottavan Suomen rakentamisessa

Digitalisaatio tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden:

- luoda entistä parempia ja tasa-arvoisempia liikenteen ja logistiikan palveluja asiakkaille koko Suomessa
- rakentaa tehokkaampaa liikennejärjestelmää, pienentää yritysten ja kotien liikennemenoja sekä vähentää päästöjä
- luoda kasvua alalle, tukea Suomen kilpailukykyä
- parantaa kv-saavutettavuutta

70%

Gloaalien liikennemarkkinoiden kasvuennuste vuoteen 2030 mennessä*

14%

kaikista yritysten ja kotitalouksien varoista katoaa logistiikan ja liikkumisen kuluihin.

20%

päästöistä aiheutuu liikenteestä. Liikenteen päästöt on puolitettava vuoteen 2030 mennessä.

*Lähde: Liikennealan kestäväen kasvun ohjelma 2021–2023

AFIR - Jakeluinfra-asetus

Fintraffic puoltaa AFIRin (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) jakeluinfra-asetuksen tuomia lakimuutoksia.

Fintrafficin kommentit:

- Kansallisen toteutuksen sisältö ja resursointi ovat Väyläviraston kanssa vielä keskustelussa johtuen lain viivästymisestä.
- Sääntely mahdollistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden (sähkölataus, kaasu jne.) koottuun kokonaisvaltaiseen tietoon asemista, niiden saatavuudesta ja hinnoista kaikilta toimijoilta, joka helpottaa kolmansien osapuolten palveluiden rakentamista. Sääntely myös tulee todennäköisesti parantamaan kuluttajille näkyvien vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyvien digitaalisten palveluiden laatua.
- AFIRin osalta tilanne tulee muuttumaan Data-avaruus 2 -lainsäädännössä, jolloin AFIRin on tarkoitus tulla suoraan Fintrafficin vastuulle. Lainsäädännön myötä Fintrafficin vastuulle tulee tiedon kokoaminen käytettäväksi yhden yhteyspisteen kautta.
- Fintraffic voi tuottaa koontipalvelun ympärille lisäarvopalveluita yrityksille. AFIRin osalta voidaan auttaa suomalaisia yrityksiä lain toteuttamisessa tuottamalla heille esimerkiksi datan käsittelypalveluita. Näin suomalaiset yritykset voivat keskittyä ydinliikentoimintaansa.



eFTI - Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus

Fintraffic puoltaa eFTIn (European Freight Transport Information) tuomia lakimuutoksia

Fintrafficin kommentit:

- Sähköisten kuljetustietojen asetus (eFTI) mahdollistaa yritysten luopumisen paperisista rahtikirjoista Euroopan alueella. On laskettu, että paperin käsittely on kolme kertaa kalliimpaa kuin sähköisillä kuljetustiedoilla toiminen. Lisäksi sähköiset kuljetustiedot lisää tiedon oikeellisuutta ja luotettavuutta. Kansallisella tasolla sähköisillä kuljetustiedoilla (eCMR sähköinen rahtikirja) on voinut maantielogistiikassa toimia jo aikaisemmin, mutta eFTIn myötä se on mahdollista myös Euroopan laajuisesti.
- Jotta sähköisten kuljetustietojen (eFTI) osalta lasketut hyödyt toteutuisivat, tulisi yritysten siirtyä käyttämään niitä. Nyt tämä on yrityksille vapaaehtoista. Näkemyksemme mukaan valtion tulisi asettaa päivämäärä, josta lähtien eFTIn käytön tulisi olla pakollista yrityksille, jotta eFTIn käyttö yleistyisi ja hyödyt saavutettaisiin.
- Kansallisesti tulee huolehtia, ettei saatavilla olevaa potentiaalia hukata. Yrityksiä tulee kannustaa sähköisten kuljetustietojen käyttöön, sekä viranomaisille tulee mahdollistaa tehokas tiedon hyödyntäminen etävalvonnassa esim. kameroiden ja automaation avulla.
- Myöhemmin tulisi arvioida mahdollisuutta sallia Fintrafficin liikenteenohjauksen oikeus päästä sähköisiin kuljetustietoihin (eFTI – tietoon) käsiksi esim. tunneliturvallisuuden parantamiseksi. Esimerkiksi, jos rekka palaa tunnelissa, liikenteenohjaus voisi hakea rekan lastin tiedot sähköisistä kuljetustiedoista ja ilmoittaa ne pelastusviranomaisille. Liikenteenohjaus voisi jo nykyisten valvontakameroiden avulla tunnistaa rekan rekisterinumeron, jonka avulla voitaisiin hakea sähköiset kuljetustiedot eli eFTI-tiedot.
- eFTIn kehitysvaiheen rahoitus on taattu, mutta kuten esityksessä on mainittu, tulee ylläpidon kustannuksista sopia erikseen. eFTIn ylläpidon osalta tulee varmistaa riittävä resursointi ja rahoitus.



Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Fintraffic puoltaa Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden tuomia lakimuutoksia

Fintrafficin kommentit:

- Lailla tähdätään liikennepalveluiden markkinan kasvattamiseen. Mutta nyt vaaditut kertaliput eivät tue tätä riittävästä, sillä kausi- ja sarjalipputuotteet jäävät lain ulkopuolelle. Jatkossa lakikirjausta tulisi laajentaa koskemaan myös muita lipputuotteita kuin kertalippuja.
- Suomessa ei ole teknisiä vaatimuksia toimijoille, kuten muissa pohjoismaissa. Tämä on johtanut siihen, että jokaisella toimijalla on erilainen rajapintatoteutus eikä yhteistä standardia ole. Tästä johtuen jatkossa tulisi myös standardoida rajapinta, joka helpottaisi eri kulkumuodot yhdistävien liikennepalveluiden (MaaS) kehitystä.
- Standardien puute tekee kehityksen yrityksille kalliiksi eikä helpota alan kehittymistä.



Muut huomiot

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.”

Fintraffic hoitaa tietopalveluja viranomaisen (Väylävirasto, Traficom) lukuun **toimeksiantoon rinnastettavana tehtävänä**. Virkavastuun soveltaminen Fintrafficin henkilöstöön tietopalvelujen (AFIR ja eFTI) osalta ei ole selkeää. Jotta virkavastuu voisi toteutua, tulisi vastuuviranomaisen ja Fintrafficin keskinäisiä vastuuta tarkentaa.

Fintraffic on eFTIn, AFIRin ja muiden tietopalveluiden osalta verrattavissa sovellustoimittajaan/alihankkijaan. Viranomaiset määrittävät tietoturva- ja tietosuojavaatimukset, budjetin ja tukipalveluajat. Viranomaiset ovat myös henkilötietojen käsittelyn osalta rekisterinpitäjiä.

Tiedonhallintalain 4 luvun tietoturvallisuutta koskevat vaatimukset sekä 22–24 ja 25–27 § sekä 6 a luku velvoittavat samanaikaisesti sekä viranomaista että julkista hallintotehtävää hoitavaa yksityistä yhteisöä. Vastuunjakoon liittyvät ongelmat liittyvät tilanteeseen, joissa kyse on 'viranomaista avustavasta julkisesta hallintotehtävästä' ja johon liittyy tietoaineistojen, tietovarantojen ja tietojärjestelmien ylläpitoon liittyviä tehtäviä.

Eri viranomaisten eri tietopalveluille asettamat ehdot ja tietoturvavaatimukset saattavat poiketa toisistaan, jolloin tietopalvelujen kokonaisuuden hallinnasta saavutettavissa olevat synergia- ja skaalautumishyödyt voivat jäädä toteutumatta.

=> Tiedonhallinnan vastuiden jakautumisesta tulisi Fintrafficin näkemyksen mukaan säätää erityislaissa. Nykyinen tilanne ei ole selkeä ja Fintrafficille sovellettava virkavastuu on epäselvä ja erittäin epämääräisesti tulkittava.

