

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätös vuodelta 2022

Sisällysluettelo

1	TOIMINTAKERTOMUS	2
1.1	Johdon katsaus	2
1.2	Tuloksellisuus.....	5
1.3	Vaikuttavuus.....	7
1.3.1	Toiminnan vaikuttavuus.....	7
1.3.2	Siirto- ja sijoitusmenojen vaikuttavuus	24
1.4	Toiminnallinen tehokkuus	29
1.4.1	Toiminnan tuottavuus.....	29
1.4.2	Toiminnan taloudellisuus.....	29
1.4.1	Maksullisen toiminnan tulos ja kannattavuus	30
1.4.2	Yhteisrahoitteisen toiminnan kustannusvastaavuus	35
1.5	Tuotokset ja laadunhallinta	36
1.5.1	Suoritteiden määrät ja aikaansaadut julkishyödykkeet	36
1.5.2	Palvelukyky sekä suoritteiden ja julkishyödykkeiden laatu	41
1.6	Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen	43
1.7	Tilinpäätösanalyysi.....	46
1.7.1	Rahoituksen rakenne	46
1.7.2	Talousarvion toteutuminen	47
1.7.3	Tuotto- ja kululaskelma	49
1.7.4	Tase	50
1.8	Sisäisen valvonnan arviointi- ja vahvistuslausuma	51
1.9	Arviointien tulokset	54
1.9.1	Yleistä	54
1.9.2	Tietoturvallisuuden arvioinnit.....	54
1.9.3	Liikenteen ulkoiset ja sisäiset arvioinnit	55
1.9.4	Kyberturvallisuuskeskukseen kohdistuneet arvioinnit.....	56
1.10	Yhteenveto havaituista väärinkäytöksistä.....	56
1.10.1	Virheitä ja väärinkäytöksiä koskevat yhteenvetotiedot	56
1.10.2	Takaisinperintää koskevat yhteenvetotiedot	56
2	Talousarvion toteumalaskelma	57
3	Tuotto- ja kululaskelma	62
4	Tase.....	63
5	Liitteet.....	64
6	Allekirjoitus	75

1 TOIMINTAKERTOMUS

1.1 Johdon katsaus

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (myöhemmin Traficom) edistää uusien liikenteen ja viestinnän palvelujen laatua, kehittymistä ja käyttöä, varmistaa liikennejärjestelmän ja viestintäverkkojen toimivuutta, lisää luottamusta digitaalisiin palveluihin sekä huolehtii viestintäverkkojen ja palvelujen toimivuuden ja turvallisuuden lisäksi myös terveysturvallisuudesta. Edistämme myös uusien liikenteen ja viestinnän palveluiden kehittymistä ja käyttöä, liikkumispalveluiden, liikenteen ja viestinnän automaation kokeiluja sekä yleistä tietoturvatietoisuutta. Näiden lisäksi vaikutamme liikenteen ja viestinnän tekniseen kehitykseen huomioimalla liikkumisen ja kuljetuksen muutoksia, edistämme liikennemarkkinoiden avaamisella ja liikkumispalveluiden kehittämällä kestävien ratkaisujen käytön lisääntymistä sekä tuotamme tietoa päätöksenteon ja kuluttajavalintojen tueksi.

Vuosi 2022 oli Traficomien neljäs toimintavuosi ja ensimmäinen toimintavuosi edellisinä vuosina toteutettujen organisoitumisten ja toiminnan tehostamisen toimenpiteiden jälkeen. Kuluneen vuoden aikana vakiinnutimme toimintatapoja, selkeytimme edelleen päätöksentekoa ja kehitimme sisäistä toimintaamme suunnitelmallisesti. Saavutimme haasteellisen vuoden aikana pääosin kaikki meille asetetut tulostavoitteet ja ainoastaan kahden osatavoitteen osalta jäi saavuttamatta yksittäiset tavoitetasoihin sisältyneet osiot.

Vuoden 2022 aikana tapahtuneet maailmanpoliittiset muutokset ja voimaan tulleet Euroopan komission pakotteet vaikuttivat merkittävästi viraston toimialaan sekä viranomaisen yhteistoimintaan. Varautumisen ja valmiuden kehittäminen sekä aktiivinen yhteistyö eri sektoreiden kesken on leimannut merkittävästi kulunutta vuotta ja virastomme toimintaa. Aiempien vuosien resurssipula vaikutti vielä kuluneeseen vuoteen 2022 sekä toimintaympäristön jatkuva muutos tarkoittivat myös sitä, että emme saaneet käynnistettyä suunnitellun mukaisesti kaikkia kehityshankkeita. Erityisesti viraston teknologiaratkaisujen kehittäminen on vaatinut ennakoitua enemmän aikaa ja vaikuttanut myös muiden hankkeiden etenemiseen. Tämän vuoksi viraston toimintamenomomentin siirtomäärärahan määrä kasvoi vuoden 2022 aikana.

Liikenteen ja viestinnän varautuminen ja tilannekuva

Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena koronakriisin aikaisen terveysturvallisuuteen keskittyneen varautumisen ja toimintavarmuuden tilannekuvaan painopiste muuttui. Venäjän aloittama hyökkäyssota nosti esiin aikaisemmasta poikkeavia skenaarioita ja varautumisen painopiste muuttui päivittynyttä uhkakuvaan vastaavaksi.

Hallinnonalalle perustettiin poikkihallinnollinen Valmiuden ja varautumisen yhteistyöryhmä. Yhteistyöryhmän jäseniä ovat liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Traficom, Väylävirasto, Huoltovarmuuskeskus, Poliisihallitus, Tulli, Puolustusvoimat sekä ELY-keskus. Traficom johtaa yhteistyöryhmän työs-kentelyä.

Hallinnonalan tilannekuvatoimintaa kehitettiin vuoden 2022 aikana muuttuneen tilanteen pohjalta painottuen Ukrainassa käynnissä olevan sodan vaikutuksiin. Tilannekuvaa on tuotettu kaikkien hallinnonalan virastojen yhteistyönä. Hallinnonalan tilannekuvatuotanto on vakiintunut vuoden 2022 aikana pysyväksi toiminnaksi.

Kuluneena vuonna olemme kehittäneet merkittävästi kyberturvallisuuden tilannekuvan tuottamista ja analyysikykyä. Tilannekuvakoosteessa analysoidaan viikon merkittävimmät kansalliset ja kansainväliset kybertapahtumat. Kyberturvallisuuden strateginen tilannekuva julkaistaan kerran viikossa ja sen kohderyhmä on valtiohallinnon ylin virkamies- ja valmiusjohto.

Tuotamme myös strategista kokonaiskuva liikennejärjestelmästä ja sen kehittämistarpeista yhteistyössä Väyläviraston ja muiden sidosryhmien kanssa. Strategisen kokonaiskuva eli liikennejärjestelmäanalyysi päivittyy säännöllisesti ja sen kohderyhmänä ovat ensisijaisesti liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat toimijat valtiolla ja aluehallinnossa.

Tuottamillamme tilannekuvatuotteilla on merkittävä rooli yhteiskunnallisen tilanneymmärryksen, vaikuttavuuden ja varautumisen kehittämisessä.

Kyberturvallisuustehtävät

Kuluneena vuonna kyberturvallisuuden uhkataso nousi korkeammalle kuin koskaan aiemmin. Muutoksesta on tullut pysyvä. Pitkään jatkunut kyberhäiriöiden määrän kasvu tasaantui, mutta kyberhäiriöt muuttuivat Ukrainan sodan myötä entistä vakavammiksi ja kohdennetuimmiksi. Huijaukset, palvelunestohyökkäykset, haittaohjelmat ja kiristyshyökkäyksen organisaatioiden ICT-ympäristöihin sekä tietojenkalastelu vaikuttivat suomalaisten ja Suomessa toimivien organisaatioiden arkeen.

Ukrainan sodan käynnistyttyä tiedotimme eri kanavissa mahdollisesta kyberuhkien kasvusta. Vakavien kyberhäiriöiden, kuten tietojärjestelmiä lamauttavien haittaohjelmatapauksien määrä lähtikin heinäkuussa 2022 merkittävään kasvuun. Näitä tapauksia todettiin vuonna 2021 kaksi kappaletta ja vuonna 2022 kirjattiin jo 15 tapausta yhteiskunnan kriittisissä toiminnoissa. Kyberturvallisuuskeskus tuki näissä tapauksissa uhriorganisaatiota toipumisessa.

Laajensimme teknistä havaintokykyämme ja kykyämme tukea vakavien kyberhäiriöiden uhrina olevia organisaatioita siten, että yhteiskunnalle tärkeitä toimijoita voidaan auttaa kyberhäiriötilanteessa entistä nopeammin. Vakavien kyberhäiriöiden yhteiskuntavaikutuksien pysymiseen maltillisena vaikutti varmasti viraston Kyberturvallisuuskeskuksen tekemä tiedottaminen ja muu ennalta ehkäisevä työ.

Kyberturvallisuuskeskus arvioi, että yksin sen tietoturvaloukkausten käsittelyä ja kansalaisten auttamista koskevat toimet tuottavat yhteiskunnalle merkittävän euromääräisen nettohyödyn vuosittain.

Yrityksille suunnatun tietoturvallisuuden kehittämisen tuen eli niin sanotun tietoturvasetelin kysyntä oli suurta ja setelille myönnetty määräraha varattiin muutamien päivien aikana joulukuussa 2022. Tuilla odotetaan olevan positiivinen vaikutus erityisesti pk-sektorin kriittisten organisaatioiden tietoturvallisuuteen ja se on herättänyt kiinnostusta kansainvälisissä viranomaiskumppaneissa.

Valtiontukiviranomaisena toimiminen

Traficom toimii merkittävänä valtiontukiviranomaisena ja laaja-alaisesti erilaisten valtion avustusten ja -tukien myöntäjänä. Tukia myönnetään niin yksityishenkilöille, julkiselle sektorille, järjestöille kuin yrityksillekin, joten vaikutukset ulottuvat laajalle yhteiskuntaan. Vuonna 2022 Traficom myönsi erilaisia tukia yli 300 M€ arvosta. Tukien yhteisenä nimikkeenä on pääsääntöisesti vauhdittaa tai nopeuttaa muutoksen tai kehityksen kulkua tukemalla sitä taloudellisesti.

Käynnistimme vuonna 2022 kuusi valtionavustusten vaikutusarviointia, joista vuoden 2022 aikana ehti valmistua selvitys Julkisen henkilöliikenteen tukien vaikuttavuudesta (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 17/2022). Selvityksessä todettiin valtionrahoituksen tukevan Liikenne 12-suunnitelman tavoitteita, joukkoliikenteen riittävän peruspalvelutason turvaamista kaupunkiseutujen ulkopuolella sekä kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvattamista etenkin MAL-seuduilla. Ilmastoperusteisen rahoituksen kohdentamisesta ja vaikutustenarvioinnista laadittiin raportti, jossa todettiin rahoituksen varmistavan ja nopeuttavan puhtaan kaluston ja käyttövoimien käyttöönottoa viranomaisten hankkimassa linja-autoliikenteessä sekä tukevan nykyisen joukkoliikennekapasiteetin käytön tehostamista, joiden avulla saavutettava keskeisin vaikutus on CO₂-päästöjen väheneminen.

Henkilöstö

Laadimme alkuvuodesta 2022 henkilöstöstrategian, joka perustuu arvoihimme luottamus, yhteistyö ja uudistumiskyky. Henkilöstöstrategiassa määrittelimme toimenpiteet, joilla edistämme siinä asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Toimintaamme vaikutti vielä vuoden 2022 alkupuoliskolla vuosille 2020-2021 ajoittuneista rekrytointikielloista ja YT-neuvotteluista seurannut henkilöstövaje. Henkilöstövajeen korjaamiseksi virastoon rekrytoitiin uutta henkilöstöä vuoden 2022 aikana sekä vakituisiin tehtäviin ja myös määräaikaista henkilöstövajeesta aiheutuneiden ruuhkien purkamiseen. Määräaikaisten resurssien avulla pystyimme vähentämään viraston vakituisen henkilöstön kuormitusta, mikä on näkynyt työtyytyväisyyden positiivisena kehityksenä.

Jatkoimme vuoden aikana vuorovaikutuksellisen toimintakulttuurin kehittämistä. Käynnistimme esihenkilöille Talentti-valmennusohjelman, jolla vahvistetaan valmentavaa työskentelytapaa virastossa. Myös viraston kehityskeskusteluprosessia kehitettiin vuoden aikana siten, että aiemmin kerran vuodessa käydyn kehityskeskustelun sijaan työstä, tavoitteista ja kehittymisestä keskustellaan jatkossa jatkuvammin pitkin vuotta. Kehitimme vuoden 2022 aikana myös henkilöstön osaamisen hallintaa ja kehittämistä sekä valmistelimme uuden osaamisen hallinnan järjestelmän käyttöönottoa.

Lisäsimme vuoropuhelua viraston johdon ja henkilöstön välillä järjestämällä Traficomin juttutunteja, joissa viraston johto kertoo koko virastoa koskevista ajankohtaisista asioista ja vastaa henkilöstön kysymyksiin. Myös esihenkilöille järjestettiin kyselytunteja ajankohtaisista aiheista.

Päätoimipisteemme henkilöstö muutti elokuussa 2022 Vallilan toimipisteestä Pasilan virastokeskukseen valmistuneeseen uuteen toimitilaan. Monitilaympäristöön muuton yhteydessä kehitimme työnteon tapoja. Koronapandemiasta johtuneiden

rajoitusten poistuttua virastossa siirryimme monipaikkaiseen työhön, jossa yhdistellään etätöitä ja toimipisteissä tehtävää läsnätyötä.

Työtyytyväisyyttä mittaavan VM Baro -kyselyn virastotasoinen työtyytyväisyyden kokonaisindeksi oli 3,66 (asteikko 1 - 5). Työtyytyväisyyden kokonaisindeksi oli kehittynyt erittäin hyvin edelliseen vuoteen verrattuna (3,52). Vuoteen 2021 verrattuna kaikki VM Baron osa-alueet olivat kehittyneet positiivisesti. Olemme erityisen tyytyväisiä tästä myönteisestä kehityksestä ja virastossa toteutettujen kehittämistoimenpiteiden vaikutuksesta.

1.2 Tuloksellisuus

Viraston tulostavoitteet 2022

Hallinnonalan yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoite 1: Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää.			
Viraston tulostavoite	Mittari	Tavoitetaso 2022	Toteuma
1.1. Liikenteestä ja viestinnästä aiheutuvat päästöt ovat vähentyneet.	1.1.1. Fossiilittoman liikenteen tiekartan valmisteluun osallistuminen ja sen toimeenpano	Virasto on toteuttanut tiekartan toimeenpanotehtäviä ministeriön kanssa sovitulla tavalla. Virasto on kehittänyt ilmasto- ja ympäristöosaamistaan. Lisäksi virasto toteuttaa annetut toimeksiannot ja komission Fit-for-55 säädöspakettiin liittyvät asiantuntijaselvitykset yhdessä sovitussa määräajassa.	Toteutunut
	1.1.2. Tieto- ja viestintä-tekniikka-alan ilmasto- ja ympäristöstrategian valmisteluun osallistuminen ja sen toimeenpano	Virasto on osallistunut verkkojen ekologisen kestävyys-arviointiperusteiden kehittämiseen EU-tasolla. Virasto on jatkanut ICT-ympäristöstrategiassa mainittua ja aiemmin aloitettua ympäristöindikaattoritöitä. Passiivisen infran asiantuntijaryhmässä on edistetty ympäristönäkökohtien käsittelyä työkohteissa. Virasto on toteuttanut annetut toimeksiannot yhdessä sovitussa määräajassa.	Toteutunut
	1.1.3. Joukkoliikenteen ilmastoperusteisen lisärahoituksen osoittaminen ja tuen vaikutusten seuranta	On tehty raportti ilmastoperusteisen lisärahoituksen kohdentamisesta sekä seurattu ja tehty arvio tuen käytännön vaikutuksista.	Toteutunut
Hallinnonalan yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoite 2: Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista.			
Viraston tulostavoite	Mittari	Tavoitetaso 2022	Toteuma
2.1. Markkinoille tulon esteitä on purettu ja kilpailua edistetty lainsäädännön tehokkaan toimeenpanon valvonnan kautta sekä palvelujen kehittymistä ja käyttöä on vauhditettu käyttäjälähtöisesti.	2.1.1. Liikenne- ja viestintämarkkinoita koskevan lainsäädännön, kuten liikennepalvelulain (esim. taksisääntely) ja sähköisen viestinnän palvelulain valvonnan ja markkinoiden seurannan kehittäminen	Valvonnan ja markkinaseurannan kehittämisessä on ollut painopisteenä taksimarkkinan seuranta (saatavuus, hinta). Lisäksi SVPL:n mukaisten esteettömyysvelvoitteiden valvonta on käynnistetty.	Toteutunut
	2.1.2. Uusien liikkumispalveluiden parantaminen	Säännöllisten raporttien ensimmäiset pilotit ovat käynnistyneet.	Ei toteutunut
	2.1.3. Liikkumisen ekosysteemin rakentaminen	On edistetty puolesta-asiointiratkaisujen syntymistä ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuutta liikennepalvelulain tehokkaalla täytäntöönpanolla. On tehty selvitys omadatan soveltuvuudesta puolesta-asioinnissa. On osallistuttu ITS-direktiivin ja multimodaalisten matkietopalvelujen uudistamistyöhön osana ministeriön ITS-työryhmän toimintaa tavoitteena tukea toimivien markkinoiden ja uusien liikkumispalveluiden syntymistä	Toteutunut
	2.1.4. Edellytysten luominen mediasisältöjen vaihtoehtoiselle jakelulle	On luotu vaiheittaisen suunnitelman kautta valmius ekosysteemin rakentamiseksi, jotta kehittämistoimet voidaan käynnistää nopeasti rahoitusmallin vahvistamisen myötä.	Toteutunut
	2.1.5. Maailman radiotaajuuskonferenssin 2023 valmistelutyöt	Ei tavoitetasoa vuodelle 2022	
	2.2.1. Luottamuksen parantaminen digitaalisiin palveluihin	On huolehdittu yhteistyössä sidosryhmien kanssa siitä, että langattomien viestintäverkkojen osalta Suomen näkemykset tulevat huomioiduksi valmistelutyössä (erityisesti WRC23-työ ja komission taajuuspäätösten valmistelu).	Toteutunut osittain

		siirtyy vuoden 2022 aikana Traficomille annettuun EU:n kyberturvallisuusasetuksen mukaiseen sertifiointitehtävään.	
		On tehty arviointi viestintäverkkojen kriittisistä osista annetun määräyksen muutostarpeista.	Toteutunut
		On päivitetty kansallinen riskiarviointi matkaviestinverkkojen tietoturvallisuudesta suhteessa uusiin tunnistettuihin riskeihin sekä tarvittavat ohjaus- ja valvontatoimenpiteet.	Toteutunut
		On kartoitettu teleyrityksiltä referenssiarkkitehtuurin käyttöönottoa niiden toiminnassa ja arvioitu referenssiarkkitehtuurin muutos- ja päivitystarpeet.	Toteutunut
		On toteutettu selvitys sektorikohtaisesta tietoturvan tilanteesta ja kehittämisestä suhteessa sektorikohtaisiin vaatimuksiin. Tietoturvatilanteen jatkuvan seurannan malli kokonaiskuvan muodostamiseksi on kehitetty.	Toteutunut
		Kybermittaria on hyödynnetty tietoturvallisuuden tason itsearvioinnissa vähintään kolmella NIS-toimialalla.	Toteutunut
	2.2.2. Viraston palvelutason, tietoturvallisuuden, toimintavarmuuden ja vaurautumisen varmistaminen	On varmistettu palveluiden toiminnan jatkuvuus- ja toipumissuunnitelmien toimivuus.	Toteutunut
		On läpäisty ISO27001 uudelleen sertifiointi-auditointi	Toteutunut
		On luotu henkilöstön kokonaisturvallisuuden koulutuspolku ja osaamisen mittarit	Toteutunut
2.3 Digitaalisen tiedon saata- vuutta ja yhteentoimivuutta on lisätty ja MyData-toiminta- mallia on hyödynnetty datata- louden vauhdittamiseksi.	2.3.1. Uusien liikennejärjestelmäpalveluiden mahdollistaminen	Ei tavoitetasoa vuodelle 2022	
	2.3.2 Logistiikan digitalisaatiostrategian valmisteluun osallistuminen ja sen toimeenpano	Efti-kehitystyön rinnalla on määritelty logistiikan tiedonvaihdon ekosysteemin syntymismalli toimialalle ja erityisesti huolehdittu turvallisuus- ja valvontaviranomaisten tiedonsaannin tarpeista osana logistiikan digitalisaation tietoympäristön kehitystyötä.	Toteutunut
	2.3.3 EU:n datatalouden sääntelyn kansallinen toimeenpano	Virasto on tehnyt arvion EU:n datasääntelyn ja data-avaruuskehityksen merkityksestä sekä arvion näihin liittyvistä uusista viranomaistehtävistä oman toimialansa osalta	Toteutunut
2.4 Viestintäverkkojen ja liikennejärjestelmän laatu, turvallisuus ja häiriöttömyys ovat parantuneet.	2.4.1. Liikennejärjestelmätyön toimintamallien vakiinnuttaminen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpano	Liikennejärjestelmäanalyysin päivitysprosessi on kuvattu ja se on vakiintunut niissä analyysin tilannekuviissa, jotka on julkaistu vuonna 2021.	Toteutunut
		Laadunvalvonnan toimintamallit on käynnistetty (toimintamallit on kuvattu, pääväylien palvelutason auditointipilotti suunniteltu ja mahdollisuuksien mukaan toteutettu).	Toteutunut
		Yhteisesti sovitut vaikutusten arvioinnin toimintatavat liikennejärjestelmäsuunnittelussa on kuvattu ja ne ovat hyödynnettävissä alueiden liikennejärjestelmäsuunnittelussa.	Toteutunut
		Liikenteen palvelutarjonnan kokonaiskuva on laadittu. Tietopohja kaukoliikenteen ja solmupisteiden palvelutasotavoitteiden määrittelyyn on toimitettu	Toteutunut
		Verkkojen Eurooppa -ohjelman kansallinen sidosryhmäyhteistyö on vakiinnutettu ja sen toimivuutta on kehitetty. Suomesta tehtävien rahoitushakemusten arviointia on kehitetty.	Toteutunut
		Raideliikenteen kyberturvallisuusvaatimusten kehittämisen edellytyksiä on selvitetty yhteistyössä Euroopan rautatieviraston ja EU-jäsenvaltioiden kansallisten rautatieturvallisuusviranomaisten kanssa	Toteutunut
	2.4.2. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttaminen	On vaikutettu yhtenäiseen eurooppalaisen ilmatilan toteutumiseen liittyvän EU:n lainsäädäntö-hankkeeseen siten, että Suomen kannat on huomioitu	Toteutunut
2.5. Jakelutuki on toteutettu viisipäiväisen sanomalehtijakelun turvaamiseksi koko maassa	2.5.1. Jakelutuen toimeenpano	Ei tavoitetasoa vuodelle 2022	
Hallinnonalan yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoite 3: Uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä.			
Viraston tulostavoite	Mittari	Tavoitetaso 2022	Toteuma
3.1. Kansainvälisellä viranomaisyhteistyöllä on vahvistettu automaattiliikenteen edistämistä.	3.1.1. Edellytysten luomisen automaattiliikenteelle	Virasto on laatinut suunnitelman toimenpidesuunnitelmassa sille osoitettujen toimenpiteiden toteuttamisaikataulusta sekä hankkeistanut, aikatauluttanut ja aloittanut viraston resurssitilanne huomioiden toimenpiteet.	Toteutunut

3.2. Vaikutustenarviointia ja sen edellyttämää tiedon tuotantoa on kehitetty.	3.2.1. Liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arviointimallien kehittäminen	Markkina-seurannan, politiikka-valmistelun ja liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arvioinnin sekä liikenne-ennustemallinnuksen kehittäminen on käynnissä ja toimintakyky tietotuotanto-tarpeisiin vastaamiseksi on olemassa.	Toteutunut
	3.2.2. EU:n ajokorttidirektiiviin vaikuttaminen	Ei tavoitetasoa vuodelle 2022	
	3.2.3. Ajokorttilain seurantalutkimus	Seurantatutkimus on kokonaisuudessaan valmis ja virasto on tehnyt ehdotukset jatkotoimenpiteistä	Toteutunut

Viraston tunnusluvut 2022: Toiminnallinen tehokkuus

Ajoneuvoverotuksen kustannus/verokertymä (€/€)		≤vuoteen 2021 verrattuna	Toteutui
Ajoneuvon rekisteröinti, yksikkökustannus, €		≤vuoteen 2021 verrattuna	Ei toteutunut
Tietoyksikkö, yksikkökustannus, €		≤vuoteen 2021 verrattuna	Toteutui
Ajokorttihakemus, yksikkökustannus, €		≤vuoteen 2021 verrattuna	Toteutui
Kuljettajantutkinto, yksikkökustannus, €		≤vuoteen 2021 verrattuna	Toteutui
Verkkotunnus, yksikkökustannus, €		≤vuoteen 2021 verrattuna	Toteutui
Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastavuus, % (kolmen vuoden keskiarvo)		97-103	Ei toteutunut
Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastavuus, % (kolmen vuoden keskiarvo)		116-122	Ei toteutunut

Analyysi tulostavoitteiden saavuttamisesta on esitetty luvussa 1.5.

1.3 Vaikuttavuus

1.3.1 Toiminnan vaikuttavuus

Liikenne- ja viestintävirasto edistää tietoyhteiskunnan ja liikennejärjestelmän kehittymistä sekä toimivia ja turvallisia liikenne- ja viestintäyhteyksiä sekä -palveluita. Lisäksi virasto edistää toiminnallaan liikennejärjestelmän toimivuutta ja automatisointia, liikenteen turvallisuutta, alueiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä kestäväää kehitystä valtakunnallisesti. Virasto toimii asiakaslähtöisesti ja monialaista asiantuntemusta hyödyntäen. Viraston toiminta on ennakkoivaa, tieto- ja riskiperusteista. Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden näkökulmasta Liikenne- ja viestintäviraston vuoden 2022 toiminnasta voidaan nostaa erityisesti seuraavat asiat:

Liikenne- ja viestintäsektorin varautuminen ja tilannekuva

Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena koronaviruksen aikaisen terveys- ja turvallisuuden keskittyneen varautumisen ja toimintavarmuuden tilannekuvan painopiste muuttui. Venäjän aloittaman hyökkäyssota nosti esiin aikaisemmasta poikkeavia skenaarioita ja varautumisen painopiste muuttui päivittyntä uhkakuvaan vastaavaksi.

Varautumisen työtä tehtiin virastossamme poikkihallinnollisesti yhdessä muiden viranomaisien kanssa. Hallinnonalalle perustettiin Valmiuden ja varautumisen poikkihallinnollinen yhteistyöryhmä. Yhteistyöryhmän jäseniä ovat liikenne- ja

viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Traficom, Väylävirasto, Huoltovarmuuskeskus, Poliisihallitus, Tulli, Puolustusvoimat sekä ELY-keskus. Traficom on asettanut ryhmälle puheenjohtajan ja johtaa yhteistyöryhmän työskentelyä.

Hallinnonalan tilannekuvatoimintaa kehitettiin vuoden 2022 aikana muuttuneen tilanteen pohjalta painottuen Ukrainassa käynnissä olevan sodan vaikutuksiin. Hallinnonalan tilannekuvatuotanto on vakiintunut vuoden 2022 aikana pysyväksi toiminnaksi.

Vaikutukset liikennejärjestelmään

Ukrainan sota seurauksineen on vaikuttanut merkittävästi Suomen liikennejärjestelmään ja liikennevirtoihin. Julkaisimme kesäkuussa 2022 liikennejärjestelmä-analyysin osana koosteen, jossa on tarkasteltu maailmantilanteen vaikutuksia Suomen liikennejärjestelmään. Koosteessa on arvioitu muun muassa sitä, miten Ukrainan sota on muuttanut Venäjän rajan ylittävää liikennettä ja mitä vaikutuksia sillä on kuljetusvirtoihin.

Ilmailun osalta Venäjän ylilentokielto on vaikuttanut merkittävästi Suomen ja Aasian väliseen liikenteeseen. Tarjonta on laskenut merkittävästi ja operoitavien kohteiden matka-ajat ovat pidentyneet merkittävästi.

Vaikutukset ovat merkittäviä kansainväliselle rautatieliikenteelle. Venäjän Allegro-liikenne on toistaiseksi keskeytetty. Venäjän yli 8 miljoonan tonnin transitoliikenne on pääosin pysähtynyt. Tämä on vähentänyt myös poikittaisliikennettä rataverkolla sekä vapauttanut rata- ja satamakapasiteettia muille kuljetuksille. Toisaalta merkittävä osa korvaavasta Venäjältä aiemmin tuodusta puuraaka-aineesta pyritään todennäköisesti kuljettamaan rautateitse, mikä vaikuttaa muun muassa pohjois-eteläsuuntaisten rautatiekuljetusten määrään Kainuun alueelta etelän suuntaan sekä merisatamista tuotantolaitoksiin.

Myös satamien toimintaympäristö on muuttunut. Osana Euroopan unionin Venäjän vastaisten pakotteiden tiukentamista Venäjän lipun alla purjehtivien alusten Suomen satamaan tulo kiellettiin huhtikuussa 2022. Kielto koskee aluksia, jahteja ja huviveneitä. Venäjän transitoliikenteen kuljetusmäärät Suomen satamien kautta olivat vuonna 2021 noin 8,2 miljoonaa tonnia, nyt transitoliikenne on pysähtynyt. Tämä asettaa osaltaan lisää haasteita Suomen konttiliikenteeseen ja sen palvelutasoon.

Saimaan kanavan liikenteen pysähtyminen on lopettanut Saimaan alueen satamien suorat ulkomaankuljetukset. Alueen sisäiset kuljetukset saattavat kuitenkin jonkin verran kasvaa muun muassa muuttuneiden raakapuu- ja hakekuljetusten takia.

Tieliikenteeseen on vaikuttanut raaka-aineiden saannin loppuminen Venäjältä, polttoaineiden hinnan nousu, pahentunut kuljettajapula ja mahdollinen liikenteen päästökauppa. Näillä on vaikutuksia myös maanteiden liikennesuoritteeseen, mutta kokonaisuutena vaikutusten voidaan arvioida olleen maltillisia. Aiemmin Venäjältä tuodun raakapuuvirran korvaaminen on lisännyt painetta myös vähäliikenteisen tieverkon palvelukyvylle.

Vaikutukset viestintäsektoriin

Ukrainan sodan vaikutukset heijastuvat myös viestintäverkkojen ja palvelujen toimintavarmuudesta huolehtimiseen ja toimivien digitaalisten palveluiden varmistamiseen liittyviin varautumistoimiin.

Viestintäverkkosektorilla Venäjän aloittama hyökkäyssota heijastui suoraan myös Venäjän kanssa käytävään kahdenväliseen taajuusyhteistyöhön. Pyrimme edelleen varmistamaan yhteiskunnan toimivuuden kannalta tärkeiden verkkojen toimivuuden ja välttämään häiriötilanteet niissä.

Maailmantilanteen vaikutukset sähkön tuotantoon ja saatavuuteen vaikuttavat laajasti yhteiskunnan toimintaan. Vuoden 2022 aikana on jouduttu varautumaan kaikilla sektoreilla sähkön saannin niukkuuteen ja talvikauden aikaisiin mahdollisiin sähkönjakelun rajoituksiin sekä sähkökatkoihin.

Mahdolliset sähkön jakelun keskeytykset ja sähkökatkot vaikuttavat eri tavoin eri viestintäpalveluihin eivätkä ne kaikilta osin ole normaalisti toiminnassa katkojen aikana ilman erityisiä varautumistoimia. Teleyrityksen on huolehdittava siitä, että sen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös normaaliolojen häiriötilanteissa sekä valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa. Tämä niin sanottu varautuminen toteutetaan arvioimalla toiminnan jatkuvuuteen kohdistuvat riskit, minkä perusteella suunnitellaan ja toteutetaan jatkuvuuden turvaaminen.

Valvomme teleyritysten toimintavarmuutta, varautumista ja häiriöiden hallintaa koskevien velvoitteiden noudattamista. Valvonnan lisäksi teemme niin kansallista kuin kansainvälisellä tasolla yhteistyötä useiden eri toimijoiden kanssa viestintäverkkojen ja -palvelujen häiriöttömyyden edistämiseksi. Traficomien vetämänä toimii esimerkiksi Häiriötilanteiden yhteistoimintaryhmä HÄTY, jonka tehtävänä on yhteistoiminnallisesti teleyritysten, sähköyhtiöiden, urakoitsijoiden ja tarvittavien viranomaisten kesken varautua ennalta erilaisiin häiriötilanteisiin ja parantaa niistä toipumista.

Mediakentällä komission asettamien mediapakotteiden kautta vaikutukset heijastuivat myös kotimaisiin toimijoihin. Olemme viestineet toimialalle, ettei avoimen internetin asetus ei estä Suomessa pakotteiden toteuttamista. Olemme myös antaneet jokaisen pakotepaketin jälkeen näkemyksemme sivuistoista, joiden estäminen olisi sallittua pakoteasetuksen perusteella ja käyneet aktiivista vuoropuhelua teleyritysten kanssa aiheesta. Olemme koordinoineet asiaa aktiivisesti myös Euroopan Regulaattorien yhteistyöelimestä BERECissä.

Kansainvälinen vaikuttaminen ja sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmäyhteistyöllä on keskeinen rooli liikenne- ja viestintäsektorin viranomaistehtävien hoitamisessa. Liikenne- ja viestintävirasto toimii useissa kansallisissa ja kansainvälisissä verkostoissa ja foorumeissa. Liikenteen ja viestinnän asiantuntijana ja suomalaisena viranomaisena pyrimme tuomaan esille ja vaikuttamaan yhteiskunnalle tarjottaviin liikenteen ja viestinnän yhteyksien ja palveluiden riittävytyteen, turvallisuuteen, toimivuuteen, kestävytyteen ja markkinoihin.

Kansainvälinen vaikuttaminen jatkui aktiivisena vuonna 2022 ja yhteistyössä siirryttiin pandemian jälkeiseen aikaan. Tämä tarkoitti muun muassa kasvua läsnäoloa vaativissa kansainvälisissä kokouksissa. Viime vuoden aikana erityisesti ympäristösääntelyssä ja turvallisuuskehityksessä otettiin merkittäviä askeleita eteenpäin

sekä EU:n tasolla että kansainvälisissä järjestöissä. Lisäksi teimme vaikuttamistyötä esimerkiksi uusien teknologioiden ja innovaatioiden edistämiseksi. Operatiivinen ja strateginen yhteistyö korostui puolestaan kyberturvallisuuden kohdalla. Vuoden lopulla käynnistettiin kampanja tavoitteena päästä IMO-neuvoston jäseneksi (vv. 2024-2025) IMO:n yleiskokouksessa vuoden 2023 lopulla järjestettävissä vaaleissa. Tässä hankkeessa teemme tiivistä yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön sekä ulkoministeriön kanssa.

Vuonna 2022 osallistuimme monipuolisesti Euroopan Rautatieviraston työhön ja vaikutimme muun muassa yhteentoimivuuden teknisten eritelmien uudistustyöhön, toimijoiden turvallisuustasoa ja turvallisuussuoriutumisen arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän täytäntöönpanon valmisteluun sekä turvallisuuskulttuurin kehittämiseen. Rautateiden kansainvälisessä järjestössä OTIF:ssa osallistuttiin työhön, jossa hyväksyttiin vuoden 2023 alussa voimaan tulevat RID-sopimuksen muutokset (Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskeva kansainvälinen sopimus).

Merenkulun kansainvälisessä yhteistyössä keskeisiä teemoja vuonna 2022 olivat ilmastomuutoksen torjuntaan ja digitalisaation ja automaation edistämiseen tähtäävät säädös- ja kehityshankkeet. Tuimme liikenne- ja viestintäministeriötä komission 55-valmiuspaketin merenkulkua koskevia aloitteita käsittelevissä neuvotteluissa. Kehitimme FueEU Maritime -asetukseen sisällytettävän menetelmän, jonka perusteella voidaan arvioida jääluokitettujen ja jäissä kulkevien alusten ylimääräinen hyvitetty polttoaineen kulutus. IMO:ssa Traficom valmisteli hiili-intensiteetti-määräyksen (CII) talvimerenkulun poikkeukset, työsti IMO:n meripolttoaineiden elinkaarianalyysiohjesääntöjä sekä edisti vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa merenkulussa. Vuonna 2022 Traficom oli myös hyvin aktiivinen mustahiilipäästöjen rajoittamiseksi arktisilla alueilla.

Edistimme aktiivisesti merenkulun uusien teknologioiden turvallista ja ympäristöystävällistä käyttöönottoa, merenkulun digitalisaatiota, tiedon harmonisointia ja automaatiota sekä IMO:ssa että EU:n tasolla. Samoin teimme aktiivista vaikutusta IMO:n meriturvallisuuskomiteassa sekä sen alaisissa alakomiteoissa toimivan merenkulun turvallisuus- ja turvasääntelyn kehittämiseksi. Myös kansainvälisen merikartoitusjärjestö IHO:n asiantuntijaryhmissä edistimme merenkulun digitalisaatiota ja automaatiota helpottavien navigointituotestandardien kehitystyötä.

Ilmailun kansainvälisessä yhteistyössä vuonna 2022 keskeisiä teemoja olivat edelleen COVID-19-pandemian toimialaan kohdistuvien negatiivisten vaikutusten minimointi ja erityisesti korkean turvallisuustason säilyttäminen pandemian aiheuttamista taloudellisista ja resurssihaasteista huolimatta. EU:ssa keskeisenä ilmailusektorin hankkeena jatkui Single European Sky -säädösten päivittäminen (ns. SES 2+ -hanke), jota koskevissa neuvotteluissa Suomi oli aktiivinen. Lisäksi EU:n tasolla merkittävää edistystä saatiin ilmailun ympäristösääntelyn osalta esimerkiksi osana 55-valmiuspakettia, johon liittyviä aloitteita koskevissa neuvotteluissa virasto tuki liikenne- ja viestintäministeriötä. Valmistelimme vaikutusarvioita esimerkiksi valmiuspaketin lentoliikennettä koskevien aloitteiden kokonaiskustannuksista.

Viranomaistyö lentoliikenteen päästökaupan ja kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmä CORSIA:n toimeenpanossa jatkui vuonna 2022 ja virasto osallistui siihen liittyvään yhteistyöhön sekä EU:ssa että ICAO:ssa. Aloitimme niin ikään EU:n lentoliikenteen päästökaupan ja CORSIA:n toimivaltaisten viranomaisien yhteistyöryhmän sekä pohjoismaisen ilmailun ympäristöryhmän puheenjohtajana.

Miehittämättömän ilmailun lainsäädäntökehityksen muutostahti on ollut kova. Vuonna 2022 on pyritty rauhoittamaan ja harmonisoimaan tilannetta luoden samalla pysyvyyttä, jotta dronevalmistajat pystyvät saattamaan markkinoille uusien vaatimusten mukaisia laitteita ja palveluja. Vuonna 2022 on myös valmistauduttu U-space regulaation soveltamiseen, joka on alkanut vuoden 2023 alusta. Tämä mahdollistaa uusien liikenteenohjausratkaisujen käytön miehittämättömän ja miehitetyn ilmailun yhteensovittamisessa.

Tieliikenteen kansainvälisessä yhteistyössä keskeiset teemat olivat tieliikenteen päästöjen vähentäminen, tieliikenteen automaatio sekä digitaaliset liikkumispalvelut. Tieliikenteen sääntelyyn liittyvissä EU-aloitteissa viraston työpanosta tarvittiin erityisesti 55-valmiuspakettia koskevissa neuvotteluissa esimerkiksi henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja koskeva ehdotuksen tai vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan ehdotuksen kohdalla.

Lisäksi asiantuntemustamme tarvittiin älyliikenteen kehittämisessä ja esimerkiksi ITS-direktiivin uudistamiseen tähtäävissä neuvotteluissa. Vuonna 2022 virasto tuki liikenne- ja viestintäministeriötä myös lukuisissa EU-ennakkovaikuttamiseen liittyvissä hankkeissa, jotka koskivat esimerkiksi ajokorttidirektiivin uudistamista tai raskaan kaluston mittoja ja massoja koskevaa EU-sääntelyä. Merkittävää vaikuttamispainostusta edellytti myös tieliikenteen automaation edistäminen esimerkiksi lukuisissa YK:n UNECE-työryhmissä, joihin asiantuntijamme osallistuvat aktiivisesti.

Digitaalisten yhteyksien edistämisen ja langattomien viestintäverkkojen ja -palveluiden kehityksen mahdollistamisen osalta kansainvälisen työme aktiiviset vaikuttamishankkeet vuoden 2022 lopussa olivat 5G:n uusien taajuuksien osoittaminen ja joustavan käytön varmistaminen, 6G:n taajuudet ja uudet regulaatiomallit sekä verkkotunnusvälittäjien valvontakäytäntöjen ja valvonnan kehittäminen. Vuoden aikana saatiin tavoitteiden mukaisesti osoitettua laajasti lisätaajuuksia WLAN-verkoille, edistettyä IoT-radiolaitteiden kyberturvallisuussääntelyä sekä vaikutettua laajalti uusiin EU-tasoisii lainsäädäntöhankkeisiin.

Kyberturvallisuuden kansainvälisessä yhteistyössä vuonna 2022 keskeiset teemat olivat operatiivinen yhteistyö, strategisen tason yhteistyön kehittäminen EU:ssa ja lukuisat kyberturvallisuutta koskevat sääntelyhankkeet niin ikään EU:n tasolla. Muutokset Euroopan turvallisuusympäristössä heijastuivat vahvasti kansainväliseen operatiiviseen yhteistyöhön ja verkostot osoittivat kykynsä sopeutua nopeastikin muuttuviin tilanteisiin turvallisuusympäristössä. Sääntelyn osalta keskeisiä EU-hankkeita vuonna 2022 olivat muun muassa sähköisen viestinnän tietosuoja ja tunnistuspalveluja koskevien säädöskokonaisuuksien edistäminen, NIS2-direktiivin viimeistely, kyberkestävyysäädöstä koskevat neuvottelut ja lukuisat työryhmäkeskustelut kriittisen infrastruktuurin suojaamisen vahvistamiseksi.

Jatkuva vuoropuhelu sidosryhmien ja alan toimijoiden kanssa on edellytys viranomaistehtävien hoitamisessa. Järjestimme vuonna 2022 lähes 100 sidosryhmätai asiakastilaisuutta, koronatilanteen vuoksi tilaisuudet järjestettiin verkon välityksellä virtuaalisesti. Eniten kuulijoita keräsivät tulevaisuuteen suuntautunut Kaikki Liikkeessä 2030 - sekä Tietoturva 2022 -webinaarit, joissa oli yhteensä noin 2000 kuulijaa.

Vuoden 2022 Kaikki liikkeessä 2030 -tilaisuudessa oli kotimaisten puhujien lisäksi vahva kansainvälisten edelläkävijöiden edustus. Aiheena olivat liikkumisen ja liikenteen tulevaisuus, tiedonsiirron uudet ratkaisut, supertietokoneiden tuomat mahdollisuudet ja metaversumi.

Kohti kestävämpää YMPÄRISTÖÄ

Keskeisenä tehtävänä on vaikuttaa liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämiseen. Kestävän liikkumisen edistämisen tavoitteena on vaikuttaa ihmisten kulkutapavalintoihin, tukea kestävästä liikkumisesta ja vähentää liikenteen päästöjä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta ja pudottaa päästöt nolnaan vuoteen 2045 mennessä. Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut EU:n 55-valmiuspaketin valmisteluun yhteistyössä liikenne- ja viestintäviraston kanssa ja kansallisen fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanoon.

Tekoja puhtaamman liikenteen puolesta

Tärkeä keino liikenteen päästöjen vähentämisessä on ajoneuvokannan uudistuminen ja fossiilisten polttoaineiden käytön vähentyminen. Jatkoimme vähäpäästöisten ajoneuvojen muunto- ja hankintatukien myöntämistä. Tuki laajeni sähkö- ja kaasukäyttöisiin paketti- ja kuorma-autoihin vuoden 2022 alusta alkaen.

Ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukien myöntäminen on osa fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteitä ja näillä kannustetaan kotitalouksia sekä yrityksiä siirtymään fossiilisista polttoaineista vaihtoehtoihin käyttövoimiin, mikä vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Valtionavustuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen myönnettiin kertomusvuonna noin 25 miljoonaa euroa yht. noin 80 hankkeelle. Myönsimme avustusta hankkeisiin, joissa parannetaan arkikävelyn ja -pyöräilyn olosuhteita sekä kuntien/seutujen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien laadintaan ja pyörämatkailun edistämiseen. Tavoitteena on lisätä kävelyä ja pyöräilyä, vähentää liikkumatto- muudesta aiheutuvia terveyshaittoja sekä pienentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä

Sähköinen lentäminen on Suomen pienille matkustajavirroille varteenotettava vaihtoehto tulevaisuudessa. Teettämämme selvityksen mukaan sähköisen lentämisen kysyntä muodostuu tulevaisuudessa erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeista, ja sen arvioidaan yleistyvän 2030-luvulla. Selvityksessä kartoitettiin sähköisen lentämisen mahdollisuuksia ja reunaehdot Suomessa.

Valmistelimme julkisen latausinfrastruktuurin nykytilan kuvauksen. Selvityksen mukaan useampi kuin joka kolmas uusi henkilöauto kulki vuonna 2022 uusilla

käyttövoimilla. Myös sähköautoja ja ladattavia hybridejä palveleva julkinen latausinfrastruktura oli jo varsin kattava koko maassa. Muistio tehtiin liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta kansallisen jakeluinfratyon tueksi.

Meriliikenne on kansainvälistä toimintaa ja merenkulun ympäristöasioiden kansainvälistä sääntelyä laaditaan IMO:ssa. Virastolla on merkittävä rooli tässä sääntelytyössä, jonka tavoitteena on kehittää teknisiä ja operatiivisia ratkaisuja alusten aiheuttamien haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Vaikutimme vuonna 2022 aktiivisesti puhtaamman merenkulun edistämiseksi ja myös talvimerenkulun erityispiirteiden huomioimiseksi kasvihuonekaasujen päästötavoitteista päätettäessä.

Tutkimme sähköisen viestinnän energiakulutusta

Roolimme viestintäverkkojen ympäristönäkökulman edistämässä muotoutuu ennen kaikkea viestintäverkkojen ympäristövaikutuksia kuvaavien indikaattorien ja tietojen tuottamisen kautta. Jatkoimme aktiivista osallistumista eurooppalaisella tasolla aiheeseen liittyvien kysymysten käsittelyssä muun muassa BERECESS ja RSPG:ssä.

Julkaisimme vuonna 2022 ensimmäisen pilottitutkimuksen viestintäverkkojen energiankulutuksesta Suomessa. Tutkimusta varten keräsimme suurimmilta teleyrityksiltä verkkojen energiankulutustiedot. Tutkimuksen mukaan vuonna 2021 viestintäverkkojen energiankulutus kokonaisuudessaan oli noin 650 gigawattituntia. Matkaviestinverkossa tiedonsiirto kuluttaa enemmän energiaa kuin kiinteässä verkossa. Suurin osa teleyritysten kuluttamasta energiasta perustuu kuitenkin uusiutuviin energialähteisiin. ICT-alalla on kahdenlainen rooli. Tieto- ja viestintäteknologia-ala tuottaa päästövähennyksiä edistäviä ratkaisuja, mutta samalla on kiinnitettävä huomiota alan omaan hiilijalanjälkeen ja muihin ympäristövaikutuksiin. Kaikkiaan viestintäverkkojen energiankulutus kattaa arviolta noin neljänneksen koko ICT-sektorin hiilijalanjäljestä ja viestintäverkkojen energiatehokkuus onkin tärkeää sähkönkulutuksen kannalta.

Parhaita YHTEYKSIÄ kaikille

Liikennejärjestelmää kehitetään pitkäjänteisesti yhteistyöllä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on liikennejärjestelmä, joka toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle.

Roolimme suunnitelman toimeenpanossa painottuu erityisesti tietopohjaisen päätöksenteon edistämiseen. Vaikutusten arvioinnin kehittämistyötä on tehty laajassa yhteistyössä hallinnonalan ja alueiden kanssa. Julkaisimme mm. oppaan maakuntien, kaupunkiseutujen ja ylimaakunnallisten alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnin tueksi sekä laadimme suositukset kaupunkirakenteiden hankearvioinnin kehittämiseen.

Jatkoimme kuluneena vuonna liikennejärjestelmäanalyysin kehitystyötä. Liikennejärjestelmäanalyysissa kuvataan liikennejärjestelmän nykytilaa, arvioidaan tulevaisuudennäkymiä ja seurataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman

tavoitteiden toteutumista. Analyysiä tuotetaan, jotta voimme yhdessä tehdä järkeviä ratkaisuja sujuvan, turvallisen ja ympäristöystävällisen liikkumisen ja kuljettamisen kehittämiseksi.

Liikennejärjestelmäanalyysin uusina osina julkaistiin liikenneturvallisuuden, liikenteen automaation ja ympäristön tilannekuvat. Liikenneverkon strategista tilannekuvaa täydennettiin ja liikenteen palveluiden tilannekuvan kokonaisuuteen lisättiin analyysit uusien palveluiden kehittymisestä. Analyysiin tuotettiin näkymä maailmanpoliittisen tilanteen vaikutuksista liikennejärjestelmään.

Kansainvälinen saavutettavuus on Suomen liikennejärjestelmässä keskeinen asia. Vuoden 2022 aikana määriteltiin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden tarkastelukehikko, joka koostuu kansainvälisen saavutettavuuden käsitteestä, Suomen kansainvälisen saavutettavuuden mittaamisen tietolähteistä ja menetelmistä sekä ehdotuksesta Suomen kansainvälisen saavutettavuuden seurannasta.

Julkaisimme vuodenvaihteessa tuoreen henkilöliikennetutkimuksen, jossa kuvataan perustiedot suomalaisten liikkumisesta. Koronapandemian vaikutukset suomalaisten liikkumiseen näkyivät matkojen määrissä ja pituuksissa selvästi. Suomalainen valitsee edelleen mieluiten henkilöauton liikkumiseen, seuraavaksi eniten kuljetaan jalan. Lisääntyneen etätyön vaikutus liikkumisen kokonaismäärään oli kuitenkin pieni.

Laadimme vuonna 2022 myös uudet valtakunnalliset liikenne-ennusteet tie-, rautatie- ja meriliikenteelle. Tuotettujen ennusteiden aikajänne ulottuu vuoteen 2060 saakka. Tuotetut liikenne-ennusteet ovat perusennusteita, jotka perustuvat olemassa oleviin päätöksiin. Tieliikenteessä sähköautojen määrän ennustetaan kasvavan voimakkaasti, myös henkilöautojen suoritteiden ennustetaan kasvavan. Raskaan liikenteen kuljetussuoritteiden ennustetaan kasvavan vuoteen 2040 saakka, jonka jälkeen se kääntyy lievään laskuun. Rautateiden tavarankuljetusten ennustetaan vähenevän ja henkilöliikenteen matkustajamäärien kasvavan vuoteen 2030 mennessä, mutta kääntyvän sen jälkeen laskuun. Meriliikenteessä kuljetusmäärät kasvavat.

Keskeinen osa Traficomien liikennejärjestelmätyötä on myös osallistumien alueiden liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti liikenteen palveluiden, markkinoiden toimivuuden, tiedon hyödyntämisen ja automaation edistämisen asiantuntijana.

Tavoitteena internetyhteydet koko maahan

Nopeiden ja toimintavarmojen yhteyksien merkitys kasvaa vuosi vuodelta ja korostuu erilaisissa kriisitilanteissa. Suomessa on kattavat mobiiliverkot, mutta kotitaloudet ja yritykset tarvitsevat myös valokuitua, jonka nopeus ja laatu riittävät vuosikymmeniksi eteenpäin. Koronapandemian vaikutus on nähtävissä muun muassa julkisen sektorin palveluiden digitalisoitumisessa, mikä asettaa entisestään paineita tietoliikenneyhteyksille.

Digitaalista infrastruktuuria ja sen käyttöönottoa mittaavan laajakaistaluokituksen perusteella koko Suomi saa kiinteiden yhteyksien osalta arvosanaksi kolme tähteä viisiportaisella asteikolla. Kuntien välillä on kuitenkin edelleen suuria eroja viestintäverkkojen laajuudessa ja käytössä, vaikka verkkoja on rakennettu aktiivisesti ja monissa kunnissa kiinteän verkon tähtimäärä on noussut vuoden takaiseen verrattuna.

Suomessa on kuitenkin vielä huomattava määrä alueita, joissa asiakaspotentiaali ei riitä kaupallisen tarjonnan toteuttamisen pohjaksi. Näissä tapauksissa tarvitaan tukitoimenpiteitä, joita ovat muun muassa Traficomien jakama valtiontuki valokuitu- ja mobiiliyhteyksille. Valokuituverkkojen rakentamiselle myöntämämme tuki on sidottu siihen, että kunnat, joiden alueelle verkkoja rakennetaan, osallistuvat kustannuksiin omalla osuudellaan.

Julkaisemme viestintäverkkoja ja niiden käyttöä kuvaavia tilastoja, joiden avulla seurataan viestintämarkkinoiden kehitystä. Keväällä 2022 julkaistujen tietojen mukaan kansainvälisesti verrattuna Suomessa ollaan mobiiliyhteyksien suurkuluttajia. Mobiilidatan käyttö ei jakaudu käyttäjien kesken tasaisesti, vaan pieni osa käyttäjistä käyttää ison osan tiedonsiirrosta. Nopea 5G-verkko on kasvanut merkittävästi ja kattaa jo yli 80 prosenttia kotitalouksista, minkä voidaan odottaa kasvattavan tiedonsiirtomäärää entisestään.

Käynnistimme uuden laajakaistatukiohjelman, kun laki kiinteän laajakaistan rakentamisen tuesta tuli voimaan helmikuussa 2022. Tukiohjelmasta varten on varattu vuosille 2022-2023 yhteensä 32 miljoonaa euroa EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF). Traficom teki uudessa tukiohjelmassa vuoden 2022 aikana yli 80 markkina-analyysiä hankealueiden tukikelpoisuudesta. Traficom antoi ensimmäiset tukipäätökset maakuntaliittojen kilpailutuksissa valituille verkkojen rakentajille vuoden 2022 lopussa. Päätöksillä sidottiin määrärahaa yhteensä lähes 5 miljoonaa euroa ja maksettiin 0,5 miljoonaa euroa.

Myös laajakaistainfon (BCO) toimintaa kehitettiin vuoden 2022 aikana. Laajakais- tainfon sivuilla on tarjolla tietoa kaikista Suomessa saatavilla olevista julkisista rahoituslähteistä laajakaistan rakentamiseksi sekä neuvontaa ja ohjeistusta hankkeiden toteutukseen ja rahoitukseen.

Vaikuttavat PALVELUT nyt ja tulevaisuudessa

Langattomien viestintäyhteyksien kehitys

Digitalisaation rooli kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin mahdollistajana on huomattava, ja sen merkityksen uskotaan jatkuvasti kasvavan. Digitalisoituva yhteiskuntamme nojaa yhä enemmän langattomiin viestintäyhteyksiin. Kansainvälisesti verrattuna Suomi on mobiiliyhteyksien suurkuluttajamaa. Tuemme Traficomissa yhteiskunnan tarvitsemia nopeita yhteyksiä edistämällä 5G-tekniikkaan perustuvien verkkojen rakentamista.

Euroopan komission tavoitteena on edistää etenkin korkeiden taajuusalueiden 5G-verkkojen rakentamista yhdenmukaistamalla ja sujuvoittamalla verkkojen rakentamiseen tarvittavien niin kutsuttujen pienalueen langattomien liityntäpisteiden sijoittamista.

Samaan aikaan kun 5G-matkaviestintekniikkaa ollaan ottamassa käyttöön, on tärkeää tutkia 6G:tä, joka auttaa kestävästi kehityksen tavoitteiden saavuttamisessa yhdistämällä fyysisen, digitaalisen ja biologisen maailman. Varmistamme yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, että Suomi on myös 6G-kehityksen kärjessä.

Liikennemarkkinat murroksessa

Liikenteen markkinat ovat murroksessa niin Suomessa kuin maailmallakin. Erilaiset uudet liikkumispalvelut luovat täysin uudenlaisia toimintamuotoja ja parantavat samalla jo olemassa olevien palveluiden käytettävyyttä. Uudistuksen tavoitteena on ollut edistää ja mahdollistaa markkinoiden avautumista ja laajentumista, uusien palvelumuotojen syntymistä sekä uuden teknologian, uusien teknisten ratkaisujen ja uusien liiketoimintamallien hyödyntämistä.

Liikenne- ja viestintävirasto rakentaa yhdessä toimijoiden kanssa toimivaa liikenteen markkinaa, jossa uusien liikenteen palveluiden kehittyminen on mahdollista dataa hyödyntämällä. Liikenteen markkinoiden valvonnalla ja edistämällä mahdollistetaan sujuvien matkaketjujen syntymistä sekä uusia ja monipuolisia liikkumisen palveluita kuluttajille. Avoimen ja kilpaillun markkinan syntyminen tuo valinnanvapautta ja vaihtoehtoja kuluttajille liikkumiseen.

Syksyllä 2021 annoimme määräyksen henkilöliikenteen liikkumispalveluiden kysyntä- ja tarjontatietojen ja taksipalveluiden hintatietojen ilmoittamisesta. Tietojen keruu toteutettiin ensimmäisen kerran vuoden 2022 keväällä. Tuolloin keräsimme vuosia 2020 ja 2021 koskevat tiedot. Jatkossa tiedonkeruu ajoittuu vuosittain aina huhtikuulle. Kerättävän tiedon avulla tuotetaan koottua tietoa henkilöliikenteen markkinoista yhteiskunnallisen keskustelun ja päätöksenteon pohjaksi.

Kohti liikenteen automatisaatiota

Valtioneuvosto vahvisti marraskuussa 2021 periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä. Suomen tavoitteena on kuulua liikenteen automaation edelläkävijöiden joukkoon, ja periaatepäätöksellä ohjataan automaatiokehitystä vastaamaan kestävästi ja turvallisesti ihmisten tarpeisiin.

Kokeilujen mahdollistamisella autamme liikenteen ja viestinnän innovaatioita kehittymään uudeksi liiketoiminnaksi ja uusiksi palveluiksi. Olemme mukana ohjaamassa kaupunkien ja kuntien automaatiohankkeita sekä neuvomme ja avustamme kokeiluja suunnittelevia ja myöntää niille kokeilulupia. Edistämme tiedonvaihtoa eri toimijoiden välillä järjestämällä tilaisuuksia, joissa vaihdetaan tietoa valtion, kaupunkien, kuntien ja yksityisten toimijoiden välillä. Lisäksi vaikutamme liikenteen sääntelyyn, jolla varmistetaan, että automaation ratkaisuja voidaan tulevaisuudessa käyttää turvallisesti osana liikennejärjestelmää.

Sähköisen viestinnän markkinoita edistämässä

Analysoimme, sääntelemme ja valvomme tele- ja media-alan markkinoita Suomessa. Vuosittain seuraamme viestintämarkkinoiden kehitystä Suomessa keräämällä teleyrityksiltä laajasti markkinatietoa sekä julkaisemalla näitä tietoja säännöllisesti käyttäjien saataville. Vuonna 2022 viestinnän markkinaseurantaa kehitettiin mm. julkaisemalla verkkojen ympäristövaikutuksia koskevia uusia tietoja.

Ohjaamme teleyrityksiä kuluttajille tarjottavien puhelin- ja laajakaistapalveluiden sopimusasioissa. Uuden palvelun kautta kuluttajat ovat voineet vuoden 2022 alusta lähtien tarkastaa tekstiviestillä matkapuhelimensa määräaikaisten liittymä-

sopimuksen päättymispäivän. Palvelun tarkoituksena on edistää kilpailua tarjoamalla kuluttajalle helppo ja välitön tapa tarkastaa nykyisen sopimuksensa voimassaolo.

Valvomme, että teleyritykset noudattavat toiminnassaan verkkotoimiluvissaan olevia ehtoja. Valtioneuvoston myöntämässä matkaviestinverkon toimiluvissa edellytetään, että verkkojen on katettava joitain poikkeuksia lukuun ottamatta Manner-Suomen valta-, kanta-, seutu- ja yhdystiet. Velvoitimme matkaviestinverko-operaattorit täydentämään matkaviestinverkon tiepeiton saamelaisalueen pohjoisosissa toimilupaehtojen mukaisesti ja valvoimme vuoden 2022 aikana verkon rakentamisen edistymistä toimilupaehtojen mukaiseksi.

Käynnistimme Bittimittari.fi-palvelun kehitystyön. Palvelun tavoitteena on tarjota kaikille kansalaisille maksuton, selkeä ja helppokäyttöinen nettiyhteyden nopeuden ja laadun mittaustyökalu, joka on käytettävissä iOS ja Android mobiilisovelluksilla sekä yleisimmin käytössä olevilla nettiselaimilla. Palvelun avulla käyttäjä voi helposti arvioida, vastaako nykyinen nettiyhteys parhaiten omia tarpeita tai operaattorin sopimuksessaan lupaamaa laatua. Bittimittari.fi-palvelun avulla kerättyä dataa Traficom tulee hyödyntämään mm. verkkojen laadun ja toimivuuden tilannekuvan arvioimisessa sekä erilaisissa julkaisuissaan.

Televisio- ja radiotoiminnan edistäminen

Edistämme toimintaedellytyksiä televisio- ja radiolähetyspalvelujen markkinalla kuluttajien hyödyksi ja turvaamme televisio- ja radiolähetyspalvelujen ohjelmistotarjoajille ennakoitavat toimintaedellytykset sekä kuluttajille monipuolisen ja laadukkaan ohjelmasisällön. Annoimme huomattavan markkinavoiman päätöksen Digitalle televisio- ja radiolähetyspalvelujen markkinoille. Sääntelyratkaisussa sovellettiin ensimmäistä kertaa sähköisen viestinnän palveluista annetun lain mahdollisuutta ratkaista kilpailuongelmia huomattavan markkinavoiman yrityksen vapaehtoisilla sitoumuksilla, jotka Traficom määräsi sitoviksi. Päätöskokonaisuus merkitsee UHF-verkon televisiolähetyspalveluiden markkinoille ennustettavuutta ja hintavakautta viideksi vuodeksi eteenpäin. Radiolähetyspalvelujen markkinalla kilpailuongelmiin vastattiin velvoittamalla Digita hinnoittelemaan kustannussuuntautuneesti radion antennikapasiteetin vuokrauksen sekä radiolähetyspalvelut. Ennakosääntelyn tavoitteena on aikaansaada edellytykset kilpailevalle palveluntarjonnalle valtakunnallisissa radiolähetyspalveluissa Digitan FM-verkossa sekä turvata, että radio-ohjelmistotoimijat saavat tarvitsemansa valtakunnalliset lähetyspalvelut tasapuolisin ja kohtuullisin ehdoin.

Antenni-tv-verkossa siirrytään lähivuosina pelkästään DVB-T2-lähetystekniikkaan, joka mahdollistaa teräväpiirto- eli HD-lähetykset. Koordinoimme teknologiasiirtymän viestintähanketta, jossa ovat mukana tv-yhtiöt, verkko-operaattorit ja alan järjestöjä. Television teknologiasiirtymää jatkettiin vuonna 2022 ja toteutimme mm. kohdennettuja viestintätoimenpiteitä tietoisuuden lisäämiseksi.

Edistämme AV-palveluiden esteettömyyttä ja sen tueksi keräsimme vuoden 2022 aikana ensimmäistä kertaa Suomeen sijoittautuneilta audiovisuaalisten sisältöpalvelujen tarjoajilta palvelujen esteettömyyden edistämistä koskevat toimintasuunnitelmat vuosille 2022-2023. Sähköisistä viestintäpalveluista annetun lain mukaan audiovisuaalisen sisältöpalvelun tarjoajan on laadittava esteettömyyttä koskevia toimintasuunnitelmia siitä, kuinka sen palveluja saatetaan jatkuvasti ja asteittain

esteettömiksi. seuraa toimintasuunnitelmissa esitettyjen toimenpiteiden toteutumisesta keräämällä audiovisuaalisten sisältöpalvelujen tarjoajilta raportit esteettömyyden edistämisestä.

Uudistukset Traficomissa sähköisissä palveluissa

Viraston sähköisen asiointin tapahtumamäärä kasvoi noin 15% edellisestä vuodesta. Sähköisen asiointin tapahtumia oli vuonna 2022 noin 9,2 miljoonaa.

Sähköisen asiointin palveluja on parannettu käytettävyyden ja saavutettavuuden osalta sekä uudistettu asiointipalvelujen ulkoasua. Sähköisen asiointin palvelujen uudistuksessa on priorisoitu sekä erityisryhmille suunnattuja että suurivolyymisia palveluita. Esimerkkejä uudistetuista palveluista ovat liikuntaesteisen pysäköintilupa sekä suurivolyymiset ajoneuvon rekisteritietojen katselu ja ajoneuvojen rekisteröintiin ja verotukseen liittyvät palvelut kansalaisille. Asiointipalveluja on kehitetty myös hankintatukiin liittyvien palvelujen osalta, kuten vuoden 2022 voimassa ollut täyssähköautojen hankintatuki. Traficomissa sähköisten asiointipalvelujen tunnettuutta on tuotu esille Digikaista-kampanjassa ajankohtaisilla teemoilla.

Virastossa on meneillään laajamittainen liikenteen ja viestinnän markkinaseurannan palvelukokonaisuuden uudistus, jonka kautta voidaan tarjota keskitetysti ajankohtaista liikenteen ja viestinnän tilasto- ja tilannetietoa. Kokonaisuutta täydennetään ja kehitetään vielä tulevien vuosien aikana, mikä vahvistaa merkittävästi tietojen löydettävyyttä ja hyödynnettävyyttä viraston sekä sidosryhmien moninaisiin käyttötarpeisiin.

TURVALLISUUTTA ja toimintavarmuutta liikkumiseen ja digitalisaatioon

KYBERTURVALLISUUDEN merkitys korostui

Suomalaisen yhteiskunnan kyberturvallisuuden varmistaminen vaatii yritysten ja viranomaisten saumatonta yhteistyötä. Muuttunut maailmanpoliittinen tilanne korostaa entisestään organisaatioiden ja yritysten varautumista ja suojautumista kyberuhkilta. Suomessa on pitkät perinteet luottamuksellisessa yhteistyössä kyberturvallisuuden edistämiseksi yhteiskunnan eri sektoreiden välillä. Tässä työssä on merkittävä rooli Traficomissa Kyberturvallisuuskeskuksella.

Kyberhyökkäykset ovat lisääntyneet maailmanlaajuisesti kuluneen vuoden aikana. Traficomissa Kyberturvallisuuskeskuksen saamien ilmoitusten mukaan suomalaisiin organisaatioihin kohdistuvissa kyberhyökkäyksissä, erityisesti haittaohjelmien, tietojenkalastelun ja palvelunestohyökkäysten lukumäärät ovat kasvaneet.

Kyberhyökkäysten kasvu on myös jatkunut Suomessa vuoden 2022 aikana. Hyökkäyksistä on tullut entistä kohdennetumpia ja räätälöityjä tiettyyn organisaatioon tai yritykseen. Voidaan arvioida, että niin valtioiden tekemät poliittiset ratkaisut ja turvallisuusympäristössä tapahtuvat muutokset sekä yritysten tekemät päätökset voivat aktivoida rikollisia kohdistamaan hyökkäyksiä suomalaisiin organisaatioihin. Kyberturvallisuuskeskus on tämän johdosta arvioinut kyberturvallisuuden uhkatason nousseen Suomessa vuonna 2022.

Tietoturva 2022 -seminaarin teemana oli turvallisuusympäristömme muutos ja sen vaikutus yhteiskunnan eri sektorien kyberturvallisuuteen ja -varautumiseen. Tilaisuudessa käsiteltäviä aiheita olivat esimerkiksi kyberympäristössä nousevat uudenlaiset uhat ja ilmiöt, uhkakentän muutos ja teknologinen kehitys sekä toimialojen yhteistyö ja varautuminen.

Traficomin jakaman Tietoturvan suunnannäyttäjä -tunnustuksen sai vuonna 2022 Suomen tietotoimisto STT. Tunnustuksen perusteluissa STT:tä kiitettiin avoimesta viestinnästä, sen jouduttua kyberhyökkäyksen kohteeksi kesällä 2022.

Kyberturvallisuusilmiöiden torjuntaa ja selvittämistä

Ukrainan sodan käynnistyttyä tiedotimme eri kanavissa mahdollisesta kyberuhkien kasvusta. Vakavien kyberhäiriöiden, kuten tietojärjestelmiä lamauttavien häihtaohjelmatapauksien määrä lähtikin heinäkuussa 2022 merkittävään kasvuun. Näitä tapauksia todettiin vuonna 2021 kaksi kappaletta ja vuonna 2022 kirjattiin jo 15 tapausta yhteiskunnan kriittisissä toiminnoissa. Kyberturvallisuuskeskus tuki näissä tapauksissa uhriorganisaatiota toipumisessa.

Todennettuja tietoturvapoikkeamia kirjattiin vuonna 2022 noin 13 000 kappaletta ja automaattisen tapauksikäsittelyn kautta tietoturvaongelmia raportointiin noin 190 000 kappaletta. Merkittäviä yhteiskunnan tasolla laajasti vaikuttaneita kyberhäiriöitä ei kuitenkaan vuonna 2022 havaittu.

Mediassa paljon huomiota saivat palvelunestohyökkäykset, joiden määrä lisääntyi vuoden aikana. Palvelunestohyökkäykset vaikutukset ovat kuitenkin jääneet pieniksi ja aiheuttaneet esimerkiksi muutamien kymmenien minuuttien häiriöitä verkkosivujen saatavuuteen. Mahdollisia vakavia tietoturvahäiriöitä ennaltaehkäistiin ennakoivin toimin kymmeniä tai satoja.

Kyberturvallisuuskeskus tuki edelleen vuonna 2022 viestintäverkkojen ja -palvelujen sekä huoltovarmuuskriittisten toimijoiden kyberturvallisuuden kehittämistä arvioimalla useita tietojärjestelmiä, joissa käsitellään yhteiskunnan turvallisuuden kannalta arkaluontoista, luokiteltua tietoa. Samalla paransimme teknisen havaintokyvyn skaalautuvuutta siten, että sillä kyetään palvelemaan jatkossa laajempaa määrää yhteiskunnalle tärkeitä toimijoita.

Tukea yritysten tietoturvallisuuteen

Valtioneuvosto teki lokakuussa 2022 päätöksen määräaikaaisesta yrityksille myönnettävästä tietoturvan kehittämisen tuesta eli niin sanotusta tietoturvasetelistä. Tietoturvaseteliä voivat hakea yhteiskunnan kannalta elintärkeät yritykset eli niin sanotut huoltovarmuuskriittiset yritykset. Tietoturvasetelin tavoitteena on nostaa näiden yritysten tietoturvallisuuden tasoa ja sitä kautta parantaa koko yhteiskunnan kykyä suojautua kyberturvallisuusuhkia vastaan. Tukea on varattu 6 miljoonaa euroa, joista 4 miljoonaa euroa on varattu pienille ja keskisuurille yrityksille. Tukihakemusten määrä yllätti ja tukihakemuksia saapui muutamassa päivässä niin, että tukihakemusten määrä ylitti myönnettävänä olevan rahoituksen.

Kehitämme myös menetelmiä organisaatioiden kyberturvallisuuden kehittämisen tukemiseksi. Organisaatiot voivat arvioida kyberkyvykkyytensä esimerkiksi Kybermittarin avulla, joka auttaa parantamaan yritysten, organisaatioiden ja samalla koko yhteiskunnan kykyä torjua kyberuhkia. Kybermittari antaa organisaation

johdolle näkymän kriittisten toimintojen, prosessien ja riippuvuuksien arviointiin ja kehittämiseen.

Kybermittaria on käyttänyt jo suuri joukko organisaatioita, ja sitä hyödyntäviä arviointeja on käynnissä useilla toimialoilla. Kybermittaria kehitetään kotimaasta saadun palautteen ja kansainvälisen yhteistyön pohjalta.

Julkaisimme vuoden aikana ohjeen johdolle ja asiantuntijoille kyberturvallisuuden vahvistamisesta suomalaisissa organisaatioissa. Suomessa toimiviin organisaatioihin kohdistuu jatkuvasti kyberhyökkäyksiä. Organisaatiot voivat joutua kyberhyökkäyksen kohteeksi myös alihankkijoidensa, kumppaneidensa tai asiakkaidensa kautta. Kyberturvallisuus tulee siksi huomioida kokonaisvaltaisesti osana organisaation riskien- ja jatkuvuudenhallintaa ja tarjoamme tämän työn tueksi ohjeistusta. Kyberturvallisuus on osa varautumista ja organisaation riskienhallintaa.

Palveluita kehitetään

Tietoturvamerkki on maailman ensimmäinen viranomaisen myöntämä tietoturvasta kertova merkki kuluttajakäyttöön tarkoitetuille älylaitteille ja sovelluksille. Tavoitteena on tehdä tietoturvallisten tuotteiden valinnasta kuluttajille riittävän helppoa. Merkki kertoo myös, että tuotteille taataan kohtuullinen digitaalinen elinikä.

Jos tuotteessa on tietoturvamerkki, kuluttaja voi luottaa siihen, että valmistaja suhtautuu vastuullisesti asiakkaidensa tietojen suojaamiseen. Tuote tai palvelu täyttää silloin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien asettamat tietoturvavaatimukset, jotka pohjautuvat eurooppalaisen standardointijärjestö ETSIn standardiin. Tietoturvamerkkiin liittyvä kansainvälinen yhteistyö viranomaisten välillä helpottaa jatkossa suomalaisten yritysten mahdollisuuksia tarjota turvallisia älylaitteita muiden maiden älylaitemarkkinoille.

Kehitimme toimintaamme suuntaan, joka vastaa parhaiten muuttuneeseen turvallisuusympäristöön ja sen tarpeisiin. Mahdollisen NATO-jäsenyyden vaatimien järjestelmäakkreditointien suunnittelu aloitettiin viranomaisyhteistyössä.

HAVARO eli tietoturvaloukkausten havainnointi- ja varoitusjärjestelmä on Kyberturvallisuuskeskuksen erityisesti huoltovarmuuskriittisille yrityksille ja valtionhallinnolle tarjoama palvelu. Huoltovarmuuskeskuksen rahoituksella on ollut merkittävä vaikutus palvelun kehittymisessä. Palvelumallissa siirryttiin vuonna 2022 kaupallisten toimijoiden ja Kyberturvallisuuskeskuksen yhteistyössä tuottamaan palveluun.

Uusien teknologioiden ja innovaatioiden turvallisuus

Seuraamme ja analysoimme Traficomissa jatkuvasti digiyhteiskunnan ja kyberturvallisuuden ilmiöitä. Autamme yrityksiä ja viranomaisia varautumaan tulevaisuuteen. Tämä työ antaa eväitä myös teknologiseen kehitykseen vaikuttamiseksi sekä kehityksen luomien haasteiden minimoimiseksi.

Julkaisimme yhteistyössä Huoltovarmuuskeskuksen kanssa tekoälyn mahdollistamista kyberhyökkäyksistä. Selvityksen mukaan tekoälyä hyödynnetään jo laajasti, ja sen mahdollisuudet kiinnostavat myös uusia toimijoita laajalla rintamalla,

mutta monet konkreettiset palvelut ja sovellukset ovat vielä kehitysasteella. Tekoäly ja erilaiset koneoppimismallit voivat parantaa organisaatioiden kyberturvallisuuden valvontaa, mutta tekoäly voi myös mahdollistaa uusia tapoja toteuttaa hyökkäyksiä. Tekoälyä hyödyntävät mallit kykenevät aikaisempaa paremmin automatisoimaan sekä kohdennettuja tietojenkalasteluhyökkäyksiä että haavoittuvuuksien etsimistä.

Jatkoimme vuoden aikana aktiivisesti työtä Galileon PRS-palvelun toteuttamiseksi, jotta viranomaisille ja huoltovarmuuskriittisille toimijoille olisi tarjolla tämä häiriöltä, häirinnältä ja harhautukselta suojattu, satelliitteihin perustuva sijainti- ja aikatietopalvelu.

Edistämme LIIKENTEEN TURVALLISUUTTA

Liikenteen turvallisuuden edistäminen on yksi keskeisistä tehtävistämme. Kuluneen vuoden aikana Suomessa valmistui uusi liikenneturvallisuusstrategia, jolla ohjataan liikenneturvallisuustyötä seuraavien vuosien aikana. Strategiaa ohjaa visio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Strategia käsittää yhteensä 103 erilaista toimenpidettä ja sen toimikausi kestää vuoteen 2026 asti. Liikenneturvallisuusvisio tähtää vuoteen 2050, jolloin liikkuminen olisi niin turvallista, että kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Liikenneturvallisuustyötä teemme yhteistyössä muiden organisaatioiden, kuten eri hallinnonalan ministeriöiden ja niiden alaisten virastojen sekä poliisin, kuntien, järjestöjen ja keskeisten liikenneturvallisuustahojen, kanssa. Liikenneturvallisuustyössä on tärkeää, että päätöksenteko pohjautuu tutkittuun tietoon ja toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin.

Traficomilla on laaja rooli laajalla kentällä liikenneturvallisuuden edistämisessä. Meillä on useita lakisääteisiä tehtäviä, joiden avulla vaikutamme eri liikennemuotojen turvallisuuteen, esimerkiksi kuljettajakoulutukseen ja eri liikennemuotojen pätevyyksiin liittyen. Teemme myös esimerkiksi ajoneuvojen markkinavalvontaa ja myönnämme erilaisia toimilupia.

Liikenneturvallisuusstrategian yhtenä toimenpiteenä on ollut uuden mikroliikkuksen verkoston luominen. Verkosto käynnisti työnsä vuonna 2022 ja sen tehtävänä on ajantasaisen liikenneturvallisuustiedon kerääminen ja vaihtaminen, tunnistaa mahdolliset sääntelytarpeet sekä keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Verkoston työn keskiössä on sähköpotkulautailun liikenneturvallisuus.

Tieliikenteen turvallisuus

Tieliikenteessä turvallisuuden tärkeimmät näkökulmat liittyvät erilaisiin lupiin, ajoneuvoihin sekä tiellä liikkumiseen.

Jaoimme kuluneen vuoden aikana hankeavustuksia kunnille ja muille toimijoille liikenneturvallisuuden kehittämiseen ja kokeiluihin. Avustusta myönnettiin nyt 35 hankkeelle yhteensä noin 1,2 miljoonaa euroa erilaisiin hankkeisiin, joilla on tarkoitus vaikuttaa ihmisten kulkutapavalintoihin ja vahvistaa kestäviä liikkumistottumuksia joko tiedon lisäämisen tai palvelukokeilujen kautta. Lisäksi jaoimme

yleisavustuksia Liikenneturvalle, Onnettomuustietoinstituutille ja Ahvenanmaan maakunnalle.

Ajokorttilain uudistus tuli voimaan 1.7.2018, ja siinä muutettiin kevyiden ajoneuvoluokkien ajo-opetusta ja tutkintoja. Olemme selvittäneet ajokorttilain uudistuksen vaikutuksia usealla eri seurantatutkimuksella, joissa on tutkittu muun muassa uudistuksen vaikutuksia ajokortin suorittamiseen, kustannuksiin, autokoulualaan, yrityksiin sekä viranomaisiin. Uusin seurantatutkimus julkaistiin kuluneen vuoden aikana.

Positiivinen kehitys liikenneturvallisudessa on jatkunut Suomessa entiseen tapaan ajokorttiuudistuksen jälkeenkin. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät edelleen tasaisesti kaikissa ikäryhmissä. Tutkimuksessa vertailtiin Suomen ja Ruotsin liikenneturvallisuuskehitystä vuosina 2016–2020. Molemmissa maissa kehitys on ollut hyvin saman suuntaista. Ajokorttiuudistuksen ei voida selvästi osoittaa lisänneen tai vähentäneen henkilövahinkoja missään ajokorttiluokassa. Onnettomuustilastoissa ajokorttiuudistuksen ei havaittu olennaisesti vaikuttaneen 17-vuotiaiden henkilövahinkojen kokonaismäärään.

Olemme kuluneen vuoden aikana osallistuneet myös Euroopan unionin Baseline-tutkimushankkeeseen, jossa kootaan tieliikenneturvallisuustietoa yhtenäisillä menetelmillä 19 EU-maasta. Tavoitteena on kehittää ja harmonisoida liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja turvallisuustilanteen seuraamiseksi tarvittavan tärkeän taustatiedon keräämistä.

Ilmailun turvallisuus

Viimeiset kaksi vuotta ilmailualan turvallisuudenhallinnalle on aiheutunut monenlaisia haasteita koronan vuoksi ja tämän vuoden alkupuolella käynnistynyt Ukrainaan kohdistunut hyökkäyssota on lisännyt turvallisuudenhallinnan haasteita. Alan myllerrykseen on varauduttu ilmailun kansallisessa turvallisuusohjelmassa.

Isotkaan muutokset ja haasteet eivät heikennä lentoliikenteen operoinnin turvallisuustasoa. Ilmailussa on viranomaisten ja operaattoreiden yhteistyöllä rakennettu turvaverkot ja vahva riskienhallinta sekä sietokyky reagoida yllättävissäkin tilanteissa.

Ukrainaan kohdistuvan hyökkäyssodan vaikutukset Suomeen ja lentomatkustajille ovat olleet poikkeuksellisen suuret Aasiaan suuntautuvan liikenteen lentoreittien pitenemisen ja vähenemisen takia. Viranomaisia ja toimijoita työllistävät myös erilaiset pakotteet, rajoitukset, konfliktialueiden ilmatilaan ja niiden läheisyyteen liittyvä riskienhallinta sekä kyberturvallisuus. Kuluvana vuonna kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n yleiskokouksessa pääaiheina olivat muun muassa ilmailun digitalisaatio ja konfliktialueiden lähellä operointi.

Päivitimme ilmailun kansallisen turvallisuusohjelman (FPAS 2022-2026). Turvallisuusohjelma sisältää Suomen ilmailun turvallisuuspolitiikan, strategiset turvallisuustavoitteet sekä rakenteet ilmailun turvallisuudenhallinnalle. Päivitetty ohjelma heijastelee ICAO:n yleiskokouksessa käsiteltäviä ajankohtaisia teemoja. Suunnitelma sisältää konkreettisia toimenpiteitä, joilla vahvistetaan Suomen ilmailun suorituskykyä ja kestävyyttä sekä pidetään tutut ja toimintaympäristön muutos-

ten mukanaan tuomat riskit hallinnassa. Ilmailun kyberturvallisuuden kehittäminen ja resilienssin kasvattaminen ovat keskeisiä painopisteitä. Viranomaiset ja ilmailun toimijat vastaavat turvallisuudenhallinnasta rooliensa mukaisesti.

Lentokoneiden ja helikoptereiden häirintä laserilla on vakava uhkatekijä lentoliikenteessä. Lasersäteet voivat haitata lentäjien näkemistä etenkin lennon kriittisissä vaiheissa, kuten lentoonlähdön ja laskeutumisen aikana. Kuluneen vuoden aikana olemme saaneet poikkeuksellisen paljon ilma-aluksilta tietoja GPS-häiriöistä tai GPS-signaalin katkeamisesta. Vuonna 2022 poikkeamailmoituksia saatiin 65 kpl, vuonna 2021 yhteensä 8 kpl ja vuonna 2020 yhteensä 27 kpl. Pelkästään korkealla ilmassa havaittujen häiriöiden lähteiden selvittäminen on haasteellista, sillä häiriösignaalia ei voida tällöin mitata maan pinnalta. Häiriöt havaitaan helpommin ilma-aluksesta, ja ilmassa häiriö voi näkyä kaukanakin häiriölähteestä. GPS-häiriöt ovat useimmiten hetkellisiä ja paikallisia, jolloin niitä on vaikea todentaa jälkikäteen. Ilmailua koskien häiriötilanteiden määrää seurataan ja asiaa käsitellään kansainvälisesti sekä EASA:n, Eurocontrolin sekä kansainvälisen televisointiliiton ITU:n toimesta.

Miehittämätön ilmailu on ollut viime vuosina kasvussa. Rekisteröityjä UAS-käyttäjiä onkin jo noin 14 000 ja määrä on tasaisesti kasvava. Koko EU:n dronelennättämisen yhtenäistävä asetukset sekä uusi kansallinen dronelaki tulivat voimaan vuoden 2021 alussa ja kaikkien droneja lennättävien harrastajien ja ammattilaisten tulee rekisteröityä, perehtyä lennättämiseen ja pääsääntöisesti suorittaa koe. Tavoitteena on parantaa miehittämättömän ilmailun turvallisuutta.

Raideliikenteen turvallisuus

Suomen rautatieturvallisuuden tilanne on edelleen hyvä ja erityisesti matkustajaturvallisuus on erinomaisella tasolla. Rautatieliikenteen harjoittajilta ja rataverkon haltijoilta on vaadittu jo reilun 15 vuoden ajan turvallisuusjohtamisjärjestelmiä, joita Traficom hyväksyy ja auditoi.

Virastossamme raideliikenteen valvonta on keskittynyt turvallisuusjohtamisen auditointeihin. Tämän lisäksi on otettu käyttöön turvallisuusvuoropuheluiden ja -keskusteluiden kaltaisia valvontaa täydentäviä keinoja sekä pilotoitu erilaisten kyseilyiden hyödyntämistä ja kehitetty turvallisuuskulttuurin arviointia. EU:n rautatieviraston ERA:n kanssa tehdään aktiivista yhteistyötä muun muassa lisäämällä ymmärrystä turvallisuuskulttuurista raideliikenteen asiantuntijoille ja toimijoille sekä kehittämällä turvallisuuden arvioinnin menetelmiä.

Raideliikenteessä on tehty jo pitkään työtä myös kyberturvallisuuden eteen. Tavoitteena on lisätä raideliikenteen toimijoiden tietoisuutta kyberuhista ja haavoittuvuuksista sekä tarjota tietoa ja työkaluja kyberturvallisuuden hallinnan kehittämiseen. Osallistumme aktiivisesti raideliikenteen turvallisuuden ja kyberturvallisuuden sekä sääntelyn kehittämiseen niin kansallisella kuin kansainväliselläkin tasolla.

Vesiliikenteen turvallisuus

Suomalaisen merenkulun turvallisuuden tilaa voidaan pitää vakaana ja hyvänä. Vuoden 2022 onnettomuusmäärät laskivat hieman edellisvuosiin verrattuna, selvää julkaisemastamme vesiliikenteen onnettomuustilastosta.

Turvaamme langattomien viestintäverkkojen toimintavarmuutta

Digitalisoituvan yhteiskunnan kaikilla sektoreilla nojaututaan pitkälti langattomien viestintäverkkojen käyttöön. Vastaamme langattomien viestintäverkkojen häiriötömyyden turvaamisesta muun muassa taajuussuunnittelun sekä radiohäiriöiden selvittämisen ja taajuuksien käytettävyyden valvonnan ja keinoin.

Yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisten viestintäverkkojen taajuudet toimivat perustana, johon yhteiskuntamme tulee pystyä tukeutumaan myös normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissakin. Tätä valmiutta olemme vuoden aikana kehittäneet viranomaisyhteistyössä. Kriittisen infran yritykset ovat myös lähteneet itse kehittämään varautumistaan ja taajuusresursseja on vuoden aikana osoitettu erilaisille varayhteyksille ja järjestelmille, joilla turvataan yrityksille ja viranomaisille tärkeitä toimintoja.

Maanpäällisissä langattomissa viestintäverkoissa radiohäiriömäärät ovat olleet yleisesti laskusuunnassa. Vuoden 2022 aikana radiohäiriöitä ilmoitettiin virastolle yhteensä 86 kappaletta, joista 32 tapauksessa teimme häiriön selvitystä kentällä (2021 aikana häiriöitä ilmoitettiin 115 kpl). Pyrimme aina ensitilassa selvittämään ja poistamaan hätä- ja turvallisuusliikenteille kohdistuvat radiohäiriötilanteet ja seuraamme myös ennakoiden kriittisemmillä alueilla hätä- ja turvallisuustaajuuksien toimivuutta.

Valtaosa häiriötilanteista saadaan poistettua ja ratkaistua neuvonnalla. Laadukkaalla taajuuksien suunnittelulla ja vain luvanvaraisia radiolaitteita hyödyntämällä myös ennaltaehkäistään radiohäiriöiden syntymistä.

1.3.2 Siirto- ja sijoitusmenojen vaikuttavuus

Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt vuonna 2022 mm. seuraavia valtiontukia ja -avustuksia, joilla tuetaan liikkumista, kuljettamista ja toimivia verkkoyhteyksiä sekä autetaan Suomea pääsemään päästötavoitteisiin. Tukea saavat kohteet ovat askel kohti toimivampaa tulevaisuutta sekä edistävät puhtaampaa ympäristöä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen valtionavustusta yli 25 miljoonaa euroa

Kävelyä ja pyöräliikennettä lisäämällä saadaan aikaan merkittäviä vaikutuksia kansanterveyteen, liikennejärjestelmän toimivuuteen sekä kaupunkiympäristöjen viihtyisyyteen ja turvallisuuteen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen palvelee myös liikkumisen yhdenvertaisuus- ja tasa-arvonäkökohtia.

Liikenne- ja viestintävirasto myönsi valtionavustuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen vuoden 2022 aikana yhteensä reilut 25 miljoonaa euroa. Summa koostuu lähinnä vuoden 2021 valtion talousarviossa varatuista määrärahoista kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin sekä muihin kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin.

Laadukas kävely- ja pyöräliikenteen infrastruktuuri on yksi tärkeimmistä keinoista kasvattaa kävely- ja pyöräliikennemääriä. Liikenne- ja viestintävirasto myönsi

vuonna 2022 kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa avustusta reilut 24 miljoonaa euroa yhteensä 63 hankkeelle. Investointiohjelmassa tuetaan laadukkaan ja turvallisen kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin rakentamista kuntien katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevilla kohteissa mukaan lukien liikenteen solmupisteet (mm. pyörien liityntäpysäköinti).

Investointiohjelman lisäksi toteutettiin valtionavustushaku kävelyn ja/tai pyöräiliikenteen edistämishankkeiden laatimiseksi. Kuntien ja seutujen edistämishankkeisiin myönnettiin yhteensä 16 hankkeelle lähes 500 000 euroa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishankemahassa on tarkoitus kannustaa kuntia ja seutuja kävelyn ja/tai pyöräiliikenteen edistämiseen suunnitelmallisesti eri hallinnonalojen kesken siten, että kävely- ja pyöräilymäärät saataisi paikallisesti kasvuun.

Avustusta myönnettiin myös Pyöräilykuntien verkosto ry:lle ja Pyöräiliitto ry:lle runsaat 200 000 euroa pyörämatkailukeskuksen toimintaan sekä Jalankulun ja pyöräiliikenteen nopeat kokeilut -ohjelman hankkeisiin. Ohjelma on yksi Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelman toimenpide kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseksi.

Vuoden 2022 valtion talousarviossa oli varattu 7 miljoonaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin. Määrärahoista merkittävä osa oli haettavana kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman hankehaussa syksyllä 2022. Hakemuksia saatiin yhteensä 101 kappaletta, joissa haettu valtionavustus yhteensä yli 28 miljoonaa euroa. Valtionavustuspäätökset tehdään vuoden 2023 alussa.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi autoilijoille tukea yli 20 miljoonaa euroa

Valtion hankinta- ja muuntotuilla edistetään ajoneuvokannan uusiutumista ympäristöystävällisemmäksi, millä on liikenteen päästöjä vähentävä vaikutus. Tuilla on osaltaan vaikutusta myös markkinoiden kehittymiseen, kun vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen tarjonta on houkuttelevampaa yksityishenkilöille ja yrityksille.

Vuonna 2022 Liikenne- ja viestintävirastolta on voinut hakea hankintatukea sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan, sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan, sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan sekä henkilöauton muuntamiseen etanoli- tai kaasukäyttöiseksi. Tukea ovat voineet hakea niin yksityishenkilöt kuin yritykset pois lukien sähkökäyttöinen henkilöauto, jonka hankintaan tukea ovat voineet hakea vain yksityishenkilöt.

Sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan ja henkilöauton muuntamiseen kaasutai etanolikäyttöiseksi osoitettiin vuodelle 2022 määrärahaa 13,5 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi käytettävissä oli vuosien 2018-2021 hankintatukien ylijäämä, noin 5,4 miljoonaa euroa. Yhteensä käytettävissä oli siis noin 18,9 miljoonaa euroa. Haku aika henkilöauton hankintatuessa ja muuntotuissa päättyi 31.12.2022. Määrärahasta varattiin 17,9 miljoonaa euroa.

Vuodelle 2022 sähkö- ja kaasukäyttöisille kuorma-autoille osoitettiin määrärahaa käytettäväksi viisi miljoonaa euroa. Vuoden 2022 aikana määrärahasta varattiin noin 950 000 euroa. Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen tuen haku aika loppuu 31.12.2024.

Vuonna 2022 hankintatukea on voinut hakea myös sähkö- ja kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Vuodelle 2022 sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille osoitettiin määrärahaa käytettäväksi 4,5 miljoonaa euroa. Vuoden 2022 aikana määrärahasta varattiin noin 1,6 miljoonaa euroa. Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen tuen haku aika loppuu 31.12.2024.

Lentoliikenneyhteyksiä 17,6 miljoonalla eurolla

Valtio on tukenut myös vuonna 2022 lentoyhteyksiä Helsinki-Vantaan ja eräiden maakuntien lentokenttien välillä tilanteessa, jossa lentoyhteydet eivät ole pandemian takia markkinaehtoisesti pysyneet yllä. Liikenne- ja viestintävirasto kilpailutti säännölliset reittilennot Helsingin ja Joensuun, Helsingin ja Jyväskylän, Helsingin ja Kajaanin lentoasemien välille sekä kolmioreittinä Helsingin ja Kokkola-Pietarsaaren sekä Kemi-Tornion lentoasemien välille ajalle 31.10.2022–30.7.2023. Tarjouskilpailun voitti Finnair, jonka tarjousten yhteenlaskettu summa oli 13,7 miljoonaa euroa. Lentoyhteydet käynnistyivät loppuvuodesta.

Myös kuntien lentoasemien valtionavustukset ylläpitävät lentoasematoiminnan jatkuvuutta ja tämä vaikuttaa välillisesti mahdollisuuteen saada lentoasemalle säännöllisiä lentoyhteyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö siirsi Finavian ulkopuolisten lentoasemien valtionavustukset Traficomin hoidettavaksi vuonna 2022.

Traficom myönsi valtionavustusta Enontekiön lentoasema Oy:lle yhteensä runsaat 600 000 euroa.

Joukkoliikenteen ja liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia yhteensä noin 114 miljoonaa euroa

Vuonna 2022 suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille myönnettiin joukkoliikenteeseen perusrahoitusta noin 20,7 miljoonaa euroa ja ilmastoperusteista rahoitusta noin 19,2 miljoonaa euroa.

Joukkoliikennetukien tavoitteena normaalitilanteessa on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja kasvattaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta kaupunkiseuduilla sekä edistää kehittämishankkeita. Korona vaikutti kuitenkin edelleen merkittävästi joukkoliikenteen matkustajamääriin ja lipputuloihin, minkä lisäksi liikennöintikustannukset nousivat merkittävästi polttoainekustannusten kasvaessa.

Lisätalousarvioissa myönnettiin edellä mainituista syistä kaupunkiseuduille yhteensä 65,5 miljoonaa euroa lisätukia. Lisätuella turvataan joukkoliikenteen palvelutaso heikentyneessä rahoitustilanteessa. Joukkoliikenteen lisätuella pystyttiin korvaamaan noin 50 prosenttia suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen vuoden 2022 lipputulojen menetyksistä.

Lisäksi suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen yhdeksälle digitalisaatiohankkeelle myönnettiin valtionavustusta noin 7,3 miljoonaa euroa vuosille 2022-2023.

Liikkumisen ohjaukseen myönnettiin tukea 35 hankkeelle eri puolilla Suomea yhteensä 1,2 miljoonaa euroa. Avustuksilla tuetaan kestävästä liikkumisesta ja pyritään vaikuttamaan ihmisten kulkutapavalintoihin. Liikkumisen ohjauksen valtionavus-

tukset on tarkoitettu kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisöille. Rahoitusta myönnettiin mm. työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen ja kestävien matkaketjujen edistämiseen. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen vaikuttavuusselvitys valmistuu keväällä 2023.

Kaupunkiraideliikenteen suunnittelun ja rakentamisen avustukset yhteensä 10,5 miljoonaa euroa

Traficom tukee kaupunkiraideliikenteen suunnittelun ja rakentamisen kustannuksia. Valtion sekä Helsingin ja Tampereen kaupunkiseutujen välisten MAL-sopimusten mukaisina toimenpiteinä Traficom myönsi valtionavustuksia Tampereen seuturaitiotien yleissuunnitteluun 460 000 euroa ja Vantaan ratikan suunnitteluun noin 1,8 miljoonaa euroa. Lisäksi Traficom myönsi Tampereen raitiotien Hatanpään ratahaaran ja 2. vaiheen rakentamiseen yhteensä 8,3 miljoonaa euroa.

Näiden avustusten tarkoituksena on suurten kaupunkien kestävä liikenteen edellytysten tukeminen hallitusohjelman "Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta" mukaisesti.

Katuinfrastruktuurin tukemiseen 14 miljoonaa euroa

Liikenne- ja viestintävirasto myönsi vuonna 2022 14 miljoonaa euroa hankeavustusta Kemin Sahansaarenkadun tieyhteydelle. Avustus myönnettiin Kemin kaupungille, joka on vastannut hankkeesta katuverkon osalta. Hankkeen rahoituksesta viiden miljoonan euron määräraha on myönnetty, muun osalta viraston päätös oli toistaiseksi ehdollinen. Vuoden 2022 aikana ei tapahtunut maksatuksia kyseisen määrärahan osalta.

Tieliikenteen turvallisuustoimintaan 8,6 miljoonaa euroa

Liikenne- ja viestintävirasto edistää tieliikenteen turvallisuutta yleisavustuksin ja hankeavustuksin. Virasto myönsi vuonna 2022 yleisavustuksena lakisääteisten liikenneturvallisuustehtävien hoitamiseen Liikenneturvalle ja Onnettomuustietoinstituutille sekä Ahvenanmaan maakuntahallitukselle liikenneturvallisuustyöhön yhteensä 8,4 miljoonaa euroa.

Hankeavustus on tarkoitettu kunnille, kuntayhtymille ja voittoa tavoittelemattomille yhteisöille alueellisiin ja paikallisiin tieliikenteen turvallisuutta koskeviin kehittämishankkeisiin ja kokeiluihin sekä turvallisuustutkimuksiin. Vuonna 2022 käynnissä oli 11 hanketta, jotka oli käynnistetty vuoden 2021 määrärahalla. Vuonna 2022 järjestetyn hankehaun teemat liittyivät nuorten liikenneturvallisuuteen, ikäihmisten liikkumiseen sekä työmatkojen turvallisuuteen. Hankeavustuksiin on vuosittain käytetty noin 200 000 euron määräraha.

Vuoden 2022 aikana osallistuttiin STM:n valmistelemaan lakihankkeeseen liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain muuttamiseksi. Liikenneturvallisuuden valtionavustuksen määrärahan taustalla on liikenneturvallisuusmaksu, jonka määrä nousi lakimuutoksen myötä yhdestä prosentista 1,3 prosenttiin liikennevakuutusmaksutulosta.

Laajakaistarakentamisen tukea maksettiin 3,5 miljoonaa euroa

Nopea laajakaista -hankkeessa myönnettiin valokuituverkkorakentamiselle vuosina 2011-2019 valtiontukea yhteensä 76,6 miljoonaa euroa. Viimeiset maksupäätökset¹ vanhassa tukiohjelmassa annettiin syksyllä 2022 ja tukiohjelma päättyi vuoden 2022 lopussa. Vuoden 2022 loppuun mennessä tukia oli vanhassa hankkeessa maksettu yhteensä noin 59,5 miljoonaa euroa, josta kertomusvuonna maksettiin 3 miljoonaa euroa.

Laajakaistatukiohjelma on vaikuttanut valokuituverkkojen rakentumiseen Suomen harvaan asutuilla alueilla merkittävästi. Ilman maksettavaa tukea suurin osa harvaan asutuista alueista olisi jäänyt ilman valokuituyhteyksiä. Valokuitumarkkina on muuttunut tukiohjelman aikana paljon, ja markkinaan on tullut myös uusia valtakunnallisia toimijoita huomattavan markkinavoiman omaavien (HMOV) operaattoreiden lisäksi. Nopea laajakaista -hankkeelle asetettu saatavuustavoite saavutettiin, kun nopeiden yhteyksien piiriin saatiin yli 130 000 kotitaloutta ja yritysten toimipaikkaa. Uutta valokuituverkkoa saatiin rakennettua yhteensä noin 27 500 kilometriä.

Vuoden 2022 alkupuolella käynnistyi uusi laajakaistatukiohjelma, jolle on varattu vuosille 2022-23 yhteensä 32 miljoonaa euroa EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen määrärahasta (RRF). Liikenne- ja viestintävirasto Traficom antoi ensimmäiset uuden tukiohjelman mukaiset tukipäätökset vuoden 2022 lopussa ja näihin siidottiin yhteensä lähes 5 miljoonaa euroa. Vuoden 2022 aikana elpymisvälineen määrärahaa saatiin maksuun 0,5 miljoonaa euroa.

Yksityisteiden valtionavustuksiin 30 miljoonaa euroa

Liikenne- ja viestintävirasto kohdensi yksityisteiden valtionavustuksiin vuonna 2022 valtionavustusta 40 miljoonaa euroa, joista 10 miljoonaa euroa huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi. Tukea kohdennettiin ELYlle yksityisteiden parantamiseen ja erityiskohteiden, kuten lossin tai talvitien ylläpitoon ja kunnostamiseen.

Lisäksi Traficom on myöntänyt vuosille 2022-2023 valtionavustusta tiekuntien neuvonnan ja opastuksen tukemiseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen 11 hankkeelle yhteensä vajaat 400 000 euroa.

Valtionavustushaku yksityisteitä koskevaan kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöhön on edelleen auki. Vuonna 2022 toteutetulle hakukierrokselle on varattu vuonna 2022-2024 toteutettaviin kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeiden avustuksiin yhteensä noin kolmen miljoonan euron määräraha. Tavoitteena on, että avustettavat hankkeet edistävät ja tukevat Suomen yksityistieverkoston kunnon selvitystä, kehittämistä ja tutkimusta.

¹ Nopea laajakaista -hankkeesta on jäljellä vielä yksi annettava maksupäätös (Keski-Suomen Valokuituverkot Oy), jonka käsittely on viivästynyt tukipäätöstä koskevan muutoksenhakuprosessin vuoksi. Muilta osin Nopea laajakaista -hanke on kuitenkin päättynyt sille asetetussa aikataulussa.

Tukea meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamiseen ja riittävien meriliikenneyhteyksien turvaamiseen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää meriliikenteeseen tukia, joiden tavoitteena on turvata lasti- ja matkustaja-alusten kansainvälinen kilpailukyky meriliikenteessä sekä huoltovarmuus Suomen lipun alla liikennöivällä tonnistolla. Lisäksi tavoitteena on säilyttää riittävä suomalainen merenkulkijaosaaminen. Merenkulun miehistökustannuksiin myönnettiin tukea vuonna 2022 noin 76 miljoonaa euroa.

Varustamoille väliaikaista koronatukea noin 13 miljoonaa euroa

Liikenne- ja viestintävirasto maksoi vuonna 2022 noin 13 miljoonaa euroa koronatukea varustamoille. Tuen tarkoituksena oli turvata koronaepidemian aikana riittävät meriliikenneyhteydet huomioiden huoltovarmuus, teollisuuden kuljetustarpeet ja henkilöliikenne. Maksetun tuen avulla kyettiin ylläpitämään Suomen viennin ja tuonnin kannalta tärkeimpiä liikenneyhteyksiä. Lisäksi tuen avulla pystyttiin turvaamaan Ahvenanmaan liikenneyhteydet Manner-Suomeen sekä Ruotsiin.

1.4 Toiminnallinen tehokkuus

1.4.1 Toiminnan tuottavuus

Liikenne- ja viestintäviraston tulossopimukseen ei sisällynyt kertomusvuonna 2022 tuottavuusmittareita. Sen sijaan toiminnallista tehokkuutta mitataan ja kuvataan toiminnan taloudellisuuden mittareilla, mm. yksikkökustannuksilla.

1.4.2 Toiminnan taloudellisuus

Viraston kustannukset toteutuivat seuraavasti:

Kustannukset, euroa	2020	2021	2022
Kokonaiskustannukset	194 697 953	182 344 783	190 406 392
Henkilötyövuodet	963,3	900,6	942,6
Kokonaiskustannukset/henkilötyövuosi	202 116	202 470	202 001
Henkilöstökustannukset	72 645 432	70 356 198	74 743 913
Vuokrat	8 314 388	7 886 598	7 275 364
Vuokrat/henkilötyövuosi	8 631	8 757	7 718
Palveluiden ostot	115 019 835	108 095 607	109 490 861
Palveluiden ostot/henkilötyövuosi	119 402	120 026	116 158
Matkamenot	795 054	374 996	1 738 749
Matkamenot/henkilötyövuosi	825	416	1 845

Yksikkökustannukset, euroa	2020	2021	2022
Ajoneuvoverotuksen kustannus/ verokertymä	0,0110	0,0100	0,0095
Ajoneuvon rekisteröinti	3,90	3,66	3,89
Tietoyksikkö	0,0066	0,0043	0,0039
Ajokorttihakemus	34,10	32,64	30,23
Kuljettajantutkinto	59,45	57,73	57,54
Verkkotunnus	3,80	3,83	2,92

Tunnuslukutavoite: määritellyt yksikkökustannukset toteutuvat joko vuoden 2021 toteutumia alempina tai saman suuruisina.

Tavoite toteutui osittain. Muiden kuin ajoneuvorekisteröinnin yksikkökustannukset olivat alemmat kuin vuonna 2021.

1.4.1 Maksullisen toiminnan tulos ja kannattavuus

Tunnuslukutavoite: Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, kolmen vuoden keskiarvo 97-103 %.

Tavoite ei toteutunut, sillä kustannusvastaavuus kolmen vuoden keskiarvona oli 107 %. Vuonna 2022 kustannusvastaavuus oli 108 %, 110 % vuonna 2021 ja 103 % vuonna 2020.

Tunnuslukutavoite: Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus, kolmen vuoden keskiarvo 116-122 %.

Tavoite ei toteutunut, sillä kustannusvastaavuuden kolmen vuoden keskiarvo oli 192 %. Vuonna 2022 liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus oli 206 %, 222 % vuonna 2021 ja 147 % vuonna 2020.

Maksullisen toiminnan tulosta ja kannattavuutta tarkastellaan seuraavassa vuoden 2022 talousarvion mukaisten kustannusvastaavuuslaskelmien kautta.

Traficomin kustannuslaskentaa uudistettiin viime vuoden aikana yhteistyössä Valtiokonttorin kanssa. Kustannuslaskentauudistuksen ja aiempien muutosten vuoksi esitetään vertailuvuosien kustannuksista vain erillis- ja yhteiskustannukset yhteensä, koska yksittäiset kustannuserät eivät kaikilta osin ole vertailukelpoisia vuosien välillä.

Liiketaloudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus oli 206 % (budjetti 123 %)

Liiketaloudellisten suoritteiden tuotot muodostuivat pääosin Traficomin julkisen tietopalvelun sekä vesiväylien karttatuotannon liiketaloudellisesta toiminnasta. Tuottoja kertyi yhteensä noin 9,6 miljoonaa euroa, mikä oli 0,5 miljoonaa enemmän kuin edellisvuonna ja noin 1,0 miljoonaa yli budjetoidun.

Liiketaloudellisten suoritteiden kokonaiskustannukset kasvoivat noin 0,6 miljoonaa vuodesta 2021 ja toteutuivat noin 2,3 miljoonaa euroa ennakoitua pienempinä. Toiminnan kustannukset eivät ole vielä palautuneet aiemmalle tasolle, ja lisäksi kehitystehtäviä on siirtynyt tuleville vuosille.

Liiketaloudelliset suoritteet, 1 000 euroa

	2020	2021	2022 Tav.	2022 Tot.
Tuotot				
Liiketaloudelliset suoritteet	8 929	9 045	8 560	9 559
Tuotot yhteensä	8 929	9 045	8 560	9 559
Kokonaiskustannukset				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat			2	1
Henkilöstökustannukset			2 205	1 473
Vuokrat			2	1
Palvelujen ostot			460	308
Muut erilliskustannukset			134	90
Erilliskustannukset yhteensä	3 567	3 067	2 804	1 873
Tukitoimintojen kustannukset			3 233	2 160
Poistot			147	98
Korot			0	0
Muut yhteiskustannukset			765	511
Osuus yhteiskustannuksista yhteensä	2 493	1 016	4 146	2 770
Kokonaiskustannukset yhteensä	6 060	4 083	6 950	4 643
Tuotot-kustannukset, euroa	2 869	4 962	1 610	4 915
Kustannusvastaavuus, %	147 %	222 %	123 %	206 %

Julkisoikeudellisten suoritteiden kustannusvastaavuus oli 108 % (budjetti 97 %)

Julkisoikeudellisten suoritteiden tuotot muodostavat valtaosan Traficomin maksullisen toiminnan tuotoista. Julkisoikeudellisten suoritteiden tuottoja kertyi noin 116,6 miljoonaa euroa. Tämä ylitti budjetoidun noin 2,9 miljoonalla eurolla ja aiemman vuoden toteuman 4,6 miljoonalla eurolla, mikä johtui vuoden 2022 alusta voimaantulleista suorittemaksujen korotuksista sekä muun maksullisen toiminnan (tietoturvapalveluiden tuottaminen huoltovarmuuskriittisille toimijoille ja valtionhallinnolle) laajentumisesta.

Julkisoikeudellisten suoritteiden tuotoista yli puolet kertyi ajoneuvojen rekisteröintiin, ajokortteihin ja kuljettajatutkintoihin, kuljettajien henkilölupiin ja pätevyysiin sekä ammattiliikenteeseen liittyvistä maksuista, ja näihin suoriteryhmiin kohdistui maksujen korotuksia, joita ei ollut huomioitu budjetointivaiheessa.

Julkisoikeudellisten suoritteiden kokonaiskustannuksia kertyi noin 108,3 miljoonaa euroa, mikä alitti budjetoidun noin 9,5 miljoonalla eurolla. Kustannukset kasvoivat edellisvuoteen verrattuna yhteensä 6,4 miljoonaa euroa.

Suoritteiden tuottamiseen liittyvien tietojärjestelmien teknisen korjausvelan hoitamiseen tähtääviä hankkeita saatiin käyntiin ja edistettyä edellistä vuotta enemmän, mutta ei suunnitellussa aikataulussa ja laajuudessa, mistä johtuen vuodelle 2022 budjetoituja kustannuksia tulee siirtymään tulevien vuosien kustannuksiksi. Keskeneneräiseen käyttöomaisuuteen viime vuonna aktivoidut menot olivat selvästi poistoja suuremmat, mikä vaikutti kustannusvastaavuutta nostavasti. Keskeneneräistä käyttöomaisuutta oli kertynyt 27,3 miljoonaa euroa vuoden 2022 loppuun mennessä. Jos nämä keskeneneräiset järjestelmät olisivat jo valmistuneet ja niistä kertyisi jo poistoja, olisi niiden vaikutus noin 4-5 miljoonaa euroa vuodessa. Tällöin kustannusvastaavuusprosentti olisi 108 prosentin sijaan noin 103-104 %. Kustannusvastaavuustason selkiyttämiseksi Traficom pyrkii jatkossa entistä tarkemmin osaprojektoimaan etenkin laajemmat monivuotiset ICT-järjestelmähankkeensa.

Julkisoikeudelliset suoritteet, 1 000 euroa

	2020	2021	2022	2022
			Tav.	Tot.
Tuotot				
Julkisoikeudelliset suoritteet	99 680	104 028	103 900	106 674
Muu maksullinen toiminta	6 911	7 998	9 800	9 910
Tuotot yhteensä	106 592	112 026	113 700	116 584
Kokonaiskustannukset				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat			145	134
Henkilöstökustannukset			21 168	19 455
Vuokrat			25	23
Palvelujen ostot			37 360	34 336
Muut erilliskustannukset			3 119	2 867
Erilliskustannukset yhteensä	60 711	76 509	61 818	56 814
Tukitoimintojen kustannukset			47 600	43 747
Poistot			1 574	1 446
Korot			0	0
Muut yhteiskustannukset			6 808	6 257
Osuus yhteiskustannuksista yhteensä	42 442	25 344	55 982	51 451
Kokonaiskustannukset	103 153	101 853	117 800	108 265
Tuotot-kustannukset, euroa	3 438	10 173	-4 100	8 319
Kustannusvastaavuus, %	103 %	110 %	97 %	108 %

Veronluonteisten maksujen kustannusvastaavuus

Veronluonteisten maksujen kustannusvastaavuuslaskelmissa esitetään eräiden viestinnän ja liikenteen maksujen tiedot maksuittain. Maksujen kertymästä on lisäksi talousarvion toteutumista koskevassa kohdassa (1.7.2).

Veronluonteiset maksut, erät viestinnän maksut, 1 000 euroa

	2020	2021	2022	2022
			Tav.	Tot.
Tuotot				
Tietoyhteiskuntamaksu	3 850	3 718	4 100	3 811
Postitoiminnan valvontamaksu	1 376	1 302	1 326	1 224
Tv- ja radiotoiminnan valvontamaksu	754	935	1 000	811
Varmennemaksu	289	219	266	280
Tuotot yhteensä	6 269	6 174	6 692	6 127
Kustannukset				
Tietoyhteiskuntamaksu	4 021	4 621	4 100	4 455
Postitoiminnan valvontamaksu	1 283	1 102	1 326	825
Tv- ja radiotoiminnan valvontamaksu	312	276	1 000	602
Varmennemaksu	307	387	266	249
Kustannukset yhteensä	5 923	6 387	6 692	6 131
Tuotot-kustannukset, euroa				
Tietoyhteiskuntamaksu	-170	-903	0	-644
Postitoiminnan valvontamaksu	93	200	0	399
Tv- ja radiotoiminnan valvontamaksu	442	658	0	209
Varmennemaksu	-18	-168	0	31
Yhteensä	346	-213	0	-4
Kustannusvastaavuus, %				
Tietoyhteiskuntamaksu	96 %	80 %	100 %	86 %
Postitoiminnan valvontamaksu	107 %	118 %	100 %	148 %
Tv- ja radiotoiminnan valvontamaksu	242 %	338 %	100 %	135 %
Varmennemaksu	94 %	57 %	100 %	113 %
Yhteensä	106 %	97 %	100 %	100 %

Traficom kerää viestinnän veronluonteista tietoyhteiskuntamaksua, postitoiminnan valvontamaksua, televisio- ja radiotoiminnan valvontamaksua sekä varmennemaksua. Maksujen vuoden 2022 tuottokertymä oli 6,1 miljoonaa euroa ollen 0,6 miljoonaa ennakoitua tuloarviota pienempi. Maksujen kustannusvastaavuus oli 100 % tehtävistä aiheutuneiden kustannusten ollessa 6,1 miljoonaa euroa.

Veronluonteiset maksut, erät liikenteen maksut, 1 000 euroa

	2020	2021	2022 Tav.	2022 Tot.
Tuotot				
Katsastuksen valvontamaksu	7 276	7 269	7 438	7 208
Lentoliikenteen valvontamaksu	5 704	8 310	3 200	2 217
Tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu	7 188	7 318	8 100	7 437
Tuotot yhteensä	20 167	22 898	18 738	16 863
Kustannukset				
Katsastuksen valvontamaksu	6 136	5 698	7 438	5 925
Lentoliikenteen valvontamaksu	9 692	7 639	11 800	8 627
Tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu	9 245	7 947	8 100	8 590
Kustannukset yhteensä	25 073	21 284	27 338	23 142
Tuotot-kustannukset, euroa				
Katsastuksen valvontamaksu	1 140	1 571	0	1 283
Lentoliikenteen valvontamaksu	-3 988	672	-8 600	-6 410
Tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu	-2 058	-629	0	-1 153
Yhteensä	-4 906	1 614	-8 600	-6 279
Kustannusvastaavuus-%				
Katsastuksen valvontamaksu	119 %	128 %	100 %	122 %
Lentoliikenteen valvontamaksu	59 %	109 %	27 %	26 %
Tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu	78 %	92 %	100 %	87 %
Yhteensä	80 %	108 %	69 %	73 %

Liikenteen veronluonteisiin maksuihin sisältyvät katsastuksen ja lentoliikenteen valvontamaksut sekä tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu. Maksutuottoja kertyi yhteensä 16,9 miljoonaa (tuloarvio 18,7 miljoonaa). Lentoliikenteen valvontamaksu määräytyy edellisen vuoden matkustajamäärän mukaisesti. Valvontamaksun vuoden 2022 tuottoa vuoteen 2021 verrattaessa tulee huomioida, että vuodelle 2021 kirjattiin myös puolet vuoden 2020 maksutulosta, ja ilman tätä lakiin perustuvaa kertaluonteista maksupidennystä, vuosien 2021 ja 2022 tuotot olisivat olleet suunnilleen samalla tasolla. Maksuihin liittyvistä toiminnoista aiheutui kustannuksia yhteensä 23,1 miljoonaa euroa, kun kustannukset oli budjetointivaiheessa arvioitu 27,4 miljoonaksi. Maksujen kustannusvastaavuus oli yhteensä 73 %.

1.4.2 Yhteisrahoitteisen toiminnan kustannusvastaavuus

Varainhoitovuoden kustannusvastaavuuslaskelmaa ei tule esitettäväksi. Yhteisrahoitteisen toiminnan viime vuoden tuottoihin sisältyy 0,9 miljoonaa tuottoja, jotka kohdentuvat aiemmalle vuodelle.

Euroopan Unionin INEA:n (Innovation and Networks Executive Agency) CEF-(Connecting Europe Facility) rahoitusta saavia hankkeita olivat NordicWay3, NAPCORE ja Technical Assistance -hankkeet.

NordicWay3 -hankkeessa (2019-2023) tavoitteena on kehittää älykkäitä, rajat ylittäviä liikenteen logistiikkaratkaisuja ja erityisesti kaupunkiympäristöön soveltuvia C-ITS-ratkaisuja (Cooperative Intelligent Transport Systems) pohjoismaisissa olosuhteissa.

NAPCORE-hankkeessa (2021-2024) EU:n jäsenvaltiot yhdessä kehittävät liikennetiedon jakamista. Traficom vastaa osiosta, jossa kehitetään älyliikennedirektiivin alaisten delegoitujen asetusten mukaisista palveluista annettavia vakuuksia ja niiden käsittelyä.

Technical Assistance -rahoituksen (2022-2024) avulla voidaan toteuttaa Suomessa tehtävää koordinaatiota ja informointia TEN-T-infrastruktuurin sekä TEN-tec-järjestelmän kehittämisessä sekä tarvittavia raportointikäytäntöjä.

EU:n aluekehitysrahaston Interreg-ohjelman EU Itämeristrategian PA Safe/PA Ship-hanke (2022-2024) käynnistyi. Hankkeen tavoitteena on turvallisen ja kestävän merenkulun takaaminen Itämeren alueella. Traficom koordinoi PA Ship-osuutta.

1.5 Tuotokset ja laadunhallinta

1.5.1 Suoritteiden määrät ja aikaansaadut julkishyödykkeet

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut virastolle tulossopimuksessa konsernistrategian toimeenpanoa koskevat tulostavoitteet, joiden saavuttamista arvioidaan tässä. Taulukko viraston toimintaa kuvaavista tunnusluvusta on esitetty tämän kappaleen lopussa.

Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää

Tulostavoite: Liikenteestä ja viestinnästä aiheutuvat päästöt ovat vähentyneet

Tavoite saavutettiin.

Myönsimme Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman avustuksia sekä hankintatukea täyssähköautoille, sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille, sähkö- ja kaasukäyttöisille kuorma-autoille ja muuntotukea etanoli- ja kaasukonversioille.

Osallistuimme aktiivisesti kansainväliseen yhteistyöhön eri foorumeilla. Osallistuimme myös tieliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran kehittämisen ja suunnittelun yhteistyöhön sekä tuotimme tietoa ajoneuvokannan irtautumista fossiilisista käyttövoimista.

Tuotimme vaikutustenarviointia ja julkaisimme asiantuntijaselvityksiä, mm. sähköisen lentämisen edellytyksistä, etanoli- ja kaasukonversioiden edistämisestä ja raskaan kaluston sähkökonversioiden edistämisestä sekä seurantatutkimuksen ro-
mutuspalkkiosta ja kuluttajakyselyt sähköautojen hankintatuesta.

Osallistuimme verkkojen ekologisen kestävyys arviointiperusteiden kehittämiseen BEREC:ssä ja RSPG:ssä. Viimeistelimme ensimmäiset alan ympäristöindikaattorit ja toteutimme pilottitiedonkeruun sekä julkaisimme tiedonkeruun tulokset.

Raportti ilmastoperusteisen lisärahoituksen kohdentamisesta sekä tuen käytännön vaikutuksista valmistui joulukuussa 2022 ja joukkoliikenteen valtionavustusten vaikutustenarviointiselvitys valmistui kesän 2022 alussa.

Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista

Tulostavoite: Markkinoille tulon esteitä on purettu ja kilpailua edistetty lainsäädännön tehokkaan toimeenpanon valvonnan kautta sekä palvelujen kehittymistä ja käyttöä on vauhditettu käyttäjälähtöisesti.

Tavoite saavutettiin osittain.

Toteutimme taksimarkkinoiden seurannan tiedonkeruut, joiden laatu ja kattavuus ovat kohtuullisia huomioiden, että tietoja toimitettiin monilta osin ensimmäistä kertaa. Pääosin liikennepalveluista julkaistiin keskeiset tiedot, mutta taksimarkkinaa koskevista tiedoista laadittavien tilastojen ja analyysien julkaisu siirtyi vuoden 2023 alkuun.

Toteutimme SVPL:n mukaisten ääni- ja tekstityspalveluvelvoitteiden valvontaa sekä tv-ohjelmien että suoratoistopalvelujen osalta sekä viestimme valvontatoimista aktiivisesti ja julkaisimme koosteen av-toimijoiden toimintasuunnitelmista esteettömyyden edistämisestä. Toteutimme esteettömyysasioiden kokonaisuuden verkkosivuillemme.

Laadimme mallin LVM:lle säännöllisesti tuotettaville markkinaseurannan raporteille, mutta mallin pilotointia ei vielä ehditty toteuttamaan tavoitteen mukaisesti ja malli jäi odottamaan pilotointia vuonna 2023.

Toteutimme lippu- ja maksurajapintojen valvontaa valvontasuunnitelman mukaisesti ja annoimme toimijoille tulkintoja liikennepalvelulain rajapintasääntelyyn ja yhteentoimivuuteen liittyen. Omadata selvitys puolesta-asioinnin soveltuvuudesta valmistui joulukuussa.

Liikennetiedon ekosysteemin kehittämistä edistimme vastuullamme olevien liikku-
misen tietopalvelun (NAP, koontikanta, Digitransit), eFTI ja EMSW:n avulla. Laadimme liikkumisen tietopalvelun kehittämisen konseptoinnin, jonka pohjalta toteutetaan merkittäviä kehittämistoimenpiteitä vuonna 2023. eFTIn osalta on edistytty aikataulun mukaisesti Fintrafficin kanssa.

Maailman radiotaajuuskonferenssin 2023 valmistelutyössä teimme yhteistyössä LVM:n kanssa vuoden aikana 11 tavoitteitamme tukevaa ehdotusta CEPT:in, ITU:n ja RSPG:n yleiskokouksen konferenssia valmistelemaan työhön sekä vaikutimme työryhmissä aktiivisesti. Teknisessä kv-valmistelussa Suomen kannat on saatu mukaan eurooppalaiseen valmisteludokumenttiin. Komission taajuuspäätökset ovat tukeneet Suomen tavoitteita vuoden aikana.

Tulostavoite: Luottamusta digitaalisiin palveluihin on parannettu

Tavoite saavutettiin osittain.

Vuoden 2022 loppuun mennessä on myönnetty 25 tietoturvamerkkiä ja tämän osalta tavoite toteutui. Uusista arvioinneista yli 50 % on tehty kaupallisten toimijoiden toimesta, kun tavoite oli vähintään 80 %.

Teimme arvioinnin viestintäverkkojen kriittisistä osista annetun määräyksen muutostarpeista. Toteutimme kyselyn muutostarpeista eikä kyselyn perusteella tunnistettu välittömiä muutostarpeita.

Päivitimme kansallisen riskiarvioinnin matkaviestinverkkojen tietoturvallisuudesta suhteessa uusin tunnistettuihin riskeihin. Päivitys on tuotettu osana määräyksen 67 valmistelutyön käynnistämistä.

Kartoitimme syksyllä 2022 teleoperaattoreilta referenssiarkkitehtuurin muutos- ja päivitystarpeet.

Arvioimme sektorikohtaista tietoturvan tilannetta ja kehittymistä hyödyntämällä Kybermittarin ja muiden vuonna 2022 tehtyjen toimialakohtaisten selvitysten tuloksia (erityisesti Digipoolin toimialaselvitys) suhteessa sektorikohtaisiin vaatimuksiin ja kartoitimme regulatiiviset vaatimukset. Koska Digipoolin toimialaselvitys on viivästynyt, arvio on tehty käyttäen muuta käytettävissämme olevaa tietoa.

Kybermittaria on vuoden 2022 aikana käytetty useilla eri toimialoilla. Vertailukelpoiset tulokset ovat käytettävissä energia-, logistiikka- ja kunta-alalta. Lisäksi Kybermittaria on käytetty pohjana muissa kansallisissa kyberturvallisuuden toimialakohtaisissa vertailuhankkeissa, kuten Digipoolin toimialaselvityksessä. Tämä laajentaa toimialaselvitysten lukumäärän vuonna 2022 yhteensä yli kymmeneen, kun tavoitteena oli hyödyntäminen vähintään kolmella toimialalla.

Tavoitteenamme oli varmistaa viraston palveluiden toiminnan jatkuvuus- ja toipumissuunnitelmien toimivuus. Vahvistimme varautumisen tehtäväkokonaisuutta kuluneen vuoden aikana ja käynnistimme sisäisen substanssivarautumisen tiimin. Edistimme varautumisen johtamista ja harjoittelua substanssissa muun muassa osallistumalla vuoden aikana lukuisiin harjoituksiin. Arvioimme oman tuotannon ja palveluiden kyberturvallisuuden tasoa kybermittarin avulla.

Läpäisimme tavoitteen mukaisesti ISO27001 uudelleen sertifiointi -auditoinnin ilman poikkeamia.

Loimme henkilöstön kokonaisturvallisuuden koulutuspolun ja osaamisen mittarit tavoitteen mukaisesti, kun kehitetty malli hyväksyttiin ja sen toteutus käynnistyi. Malli otetaan käyttöön osana kokonaisvaltaista henkilöstön osaamisen kehittämistä ja mittaamista.

Tulostavoite: Digitaalisen tiedon saatavuutta ja yhteentoimivuutta on lisätty ja MyData-toimintamallia on hyödynnetty datatalouden vauhdittamiseksi

Tavoite saavutettiin.

Osallistuimme tavoitteen mukaisesti eFTI-kehitystyöhön ja ekosysteemityöhön logistiikan tietoympäristön osalta. Valmistelimme eFTI-yhteyspisteen hankintaa, edistimme CEF-hankevalmistelua ja tarkastelimme huoltovarmuusnäkökulmaa.

Olemme osallistuneet EU:n datatalouden sääntelyn kansalliseen toimeenpanoon liittyviin LVM:n ryhmiin ja BEREC:n ja komission työryhmiin viranomaisten toimivaltaroolien ja EU-lainsäädännön täytäntöön panemiseksi. Teimme alustavan selvityksen siitä, mitä tehtäviä ja resursseja DGA-, DSA- ja TCO-sääntely virastolta

edellyttäisi ja valmistauduimme tilaamaan konsulttiselvityksen EU:n digipalvelusäädöksen valvontatehtävään liittyen Suomeen sijoittautuneista asetuksen kohteena olevista toimijoista.

Tulostavoite: Viestintäverkkojen ja liikennejärjestelmän laatu, turvallisuus ja häiriöttömyys ovat parantuneet

Tavoite saavutettiin.

Kuluneen vuoden aikana kuvasimme vuonna 2021 julkaistujen tilannekuvien päivitysprosessit ja keskeisen vuorovaikutuksen. Kävimme prosessin mukaisia keskusteluja eri sidosryhmien kanssa ja liikennejärjestelmänalyysin tietopohjaa laajennettiin yhteistyössä toimialan kanssa.

Käynnistimme laadunvalvonnan toimintamallit toteuttamalla pääväylien palvelutason auditointipilotti. Tehtävien jako Väyläviraston kanssa on sovittu ja tältä osin tavoite on saavutettu.

Vaikutusten arvioinnin yhteisen kehittämisen hanke eteni vuoden aikana suunnitellusti. Julkaisimme Vaikutusten arviointi alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa -oppaan. Oppaan valmistelua ohjasimme kehittämissryhmässä, jossa on ollut mukana valtionhallinnon lisäksi laaja edustus alueilta. Opas on hyödynnettävissä alueilla alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnin tukena.

Päivitimme liikenteen palvelutarjonnan kokonaiskuvaa ja julkaisimme siihen uusia osia (sähköpotkulaudat, yhteiskäyttöautot, kaupalliset pysäköintipalvelut, kaupunkipyörät). Tuotimme myös tietopohjan kaukoliikenteen ja solmupisteiden palvelutasomäärittelyä varten.

Verkkojen Eurooppa -ohjelman sidosryhmäyhteistyö on vakiinnutettu ja järjestimme siihen liittyvät infotilaisuudet vuoden 2022 aikana. Valmistelimme sidosryhmäyhteistyön toimivuuden kehittämisen suunnitelman ja sitä toteutetaan 2023.

Kehitimme Suomesta tehtävien rahoitushakemusten arviointia ja loimme mallin AFIF 3-hakemuksen AFIR-yhdenmukaisuuden arvioimiseksi mallin, jonka mukainen arviointi myös toteutettiin vuoden 2022 aikana.

Jatkoimme raideliikenteen kyberturvallisuusvaatimusten kehittämisen edellytyksistä keskusteluja bilateraalisesti sekä yhteistyössä muiden EU-jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten, Euroopan rautatieviraston ja EU-komission kanssa.

Jatkoimme vuoden aikana aktiivista yhteistyötä LVM:n ja liikenneattasean kanssa valmistellen vaikuttamista eurooppalaisen ilmatilan toteutumiseen liittyvään EU:n lainsäädäntö-hankkeeseen Suomen kantojen huomioimiseksi. Osallistuimme yhteisten lausumien valmisteluun samoja tavoitteita ajavien jäsenvaltioiden kanssa.

Uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä

Tulostavoite: Kansainvälisellä viranomaisyhteistyöllä on vahvistettu auto- ja maattiliikenteen edistämistä

Tavoite saavutettiin.

Käynnistimme vuoden aikana selvityksen viranomaisten C-ITS-roolien kirkastamiseksi, osallistuimme Suomen kansallisen yhteyspisteen kehittämiseen, selvitimme liikennesääntöjen digitalisoimista ja valmistelimme hanketta, jossa pilotoidaan mobiiliteknologioita ja C-ITS turvatunnusten hallintajärjestelmää sekä käynnistimme projektin, jossa tuotetaan kansalaisille valistusvideoita ajoneuvojen ADAS-järjestelmistä.

Tulostavoite: Vaikutustenarviointia ja sen edellyttämää tiedon tuotantoa on kehitetty

Tavoite saavutettiin.

Edistimme liikennejärjestelmän taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittämistä liikennetalouden kehittämisohjelman mukaisesti. Liikennemallijärjestelmän rakentaminen edistyi suunnitelman mukaisesti: henkilöliikenteen tarjontamallin ensimmäinen versio valmistui ja tavaraliikennemallin tarkentava suunnittelu on tehty. Mallijärjestelmän viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma hyväksyttiin ohjausryhmässä. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet (tie, rata, meri) päivitettiin ja julkaistiin viraston julkaisusarjassa.

Ajokorttilain seurantatutkimus valmistui ja se julkaistiin.

Tulostavoite: Hallinnonalan virastot ovat määrittäneet Ilmatieteen laitoksen johdolla ja yhteistyössä Fintrafficin kanssa yhteisen tavoitetilan ja kehittäneet yhteisen toimintamallin, jolla parannetaan liikenteen olosuhdetietojen hankintaa, jalostamista ja käyttöä siten, että se on kustannustehokas, edistää liikenneturvallisuutta ja säänmallintamista sekä tehostaa kunnossapitoa.

Tavoite saavutettiin.

Osallistuimme hallinnonalan yhteiseen pilottihankkeen suunnitteluun. Pilottiaiheesta on käyty keskustelua myös teollisuuden suuntaan ja pilottiaihion tavoitetilan kehittämistä jatketaan.

Viraston toimintaa kuvaavia tunnuslukuja

Tunnusluvut, kpl	Toteuma 2022	Toteuma 2021
Luovutettuja tietoyksiköitä	827 105 239	830 074 456
Neuvontatapahtumia	580 836	758 451
Sähköisiä asiointitapahtumia	9 193 045	8 017 922
Liikennekäytössä olevia ajoneuvoja	5 164 767	5 166 480
Ajokortteja	3 801 885	3 794 628
Rautatiekalustoa	10 859	10 791
Ilma-aluksia	1 447	1 462
Kauppalaivoja	1 242	1 235
Fi-verkkotunnuksia	540 032	526 148
Automaattisesti käsiteltyjä tietoturvatapauksia	188 561	268 641
Selvitystä ja avunantoa vaatineita tietoturvatapauksia	18 410	28 586
Radiolupien taajuudenannot	113 759	110 941

1.5.2 Palvelukyky sekä suoritteiden ja julkishyödykkeiden laatu

Seuranta- ja raportointikohteet 2022:

Asiakastyytyväisyyden arvosana vähintään 3,6 (asteikko 1-5).

Tavoite saavutettiin. Toteutunut arvosana oli 4,2.

Sidosryhmien tyytyväisyys viraston toimintaan. Sidosryhmäkyselyssä yleisarvosana on vähintään 3,6 (asteikolla 1–5).

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan yhteistä sidosryhmäkyselyä ei toteutettu vuonna 2022.

Sertifioinnit toteutuvat hyväksytysti.

Tavoite saavutettiin.

Viraston kokonaisturvallisuuden hallintamallin vaikuttavuutta arvioitiin ISO/IEC 27001:2013 -tietoturvallisuusstandardin uudelleen auditoinnilla, jonka suoritti ulkopuolinen tarkastuslaitos. Auditoinnissa ei havaittu poikkeamia.

EU:n lippuvaltioidirektiivi edellyttää, että merenkulun kansainvälisiä, operatiivisia toimintoja varten on sertifioitu laadunhallintajärjestelmä. Laatujärjestelmää (ISO 9001:2015) koskevan sertifioinnin soveltamisala on Traficomissa rajattu merenkulun lippuvaltioidirektiivin mukaiseen toimintaan. Laadunhallintajärjestelmän seuranta-auditointi suoritettiin ulkoisen arvioijan toimesta 6.-7.6.2022. Auditoinnissa ei havaittu lainkaan poikkeamia. Sen sijaan auditoijat tekivät useita positiivisia havaintoja sekä antoivat hyvä kehitysehdotuksia toiminnan jatkuvaan parantamiseen.

Lupien myöntäminen määräajassa. Vähintään 90 prosenttia viraston luvista myönnetään määräajassa.

Tavoite saavutettiin osittain.

Tieliikenteen lupien osalta tavoite saavutettiin henkilöluvista, mutta ammattiliikenteen luvissa tavoitteesta jäätin pääasiassa lupamenettelyyn sisältyviin kuulemisiin kuluvan ajan vuoksi. Raideliikenteen, ilmailun sekä viestinnän lupien osalta tavoite saavutettiin. Merenkulun lupien osalta tavoitetta ei saavutettu johtuen koronan jälkeisestä hakuruuhkasta.

Vähintään 90 prosenttiin asiakasyhteydenotoista vastataan viraston asiakaspalvelusta viraston palvelulupauksen mukaisissa määräajoissa (kirjalliset yhteydenotot 5 arkipäivää, puhelut 45 s).

Tavoitetta ei saavutettu.

Painotetun keskiarvon mukaisesti asiakasyhteydenottoihin vastattiin palvelulupauksen mukaisissa määräajoissa 72 % osalta. Palvelutaso laski erityisesti puheluiden osalta, mutta on huomattava, että puheluiden keskimääräinen vastausaika oli kuitenkin verrattain hyvä, eli alle yhden minuutin (tavoite 45 s). Palvelutason

laskun syynä olivat etenkin koronapandemiasta johtuvat asiakaspalveluhenkilöstön poissaolot, mutta myös uuden asiakaskontaktien käsittelyjärjestelmän käyttöönoton aiheuttamat viivästykset.

Kyberturvallisuuskeskuksen tilannekuvatuotteiden laatu ja vaikuttavuus (asiakastyytyväisyys asteikolla 1-5) ovat vähintään samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Tavoite saavutettiin.

Tilannekuvatuotteiden laatu ja vaikuttavuus olivat edelleen tasolla 4,3 edellisen kuten edellisenäkin vuonna.

Viraston sähköiset palvelut ovat valtionhallinnon digitaalisten asiointipalveluiden laatukriteereiden mukaisia, toteuma vähintään 20/22.

Tavoite saavutettiin.

Toteuma oli 20/22.

Ajoneuvojen sähköisen rekisteröinnin käyttöaste (%) on vähintään samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Tavoite saavutettiin.

Ajoneuvojen sähköisen rekisteröinnin käyttöaste vuonna 2022 oli 73,3 prosenttia kun vuonna 2021 se oli 72,6 prosenttia.

Viraston palvelujen digitaalisuuden aste (prosenttiosuus viraston palveluista) on vähintään samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Tavoite saavutettiin.

Viraston palvelujen digitalisaation astetta arvioidaan ajoneuvojen rekisteröinnin, vesikulkuneuvojen rekisteröinnin, ajokorttipalvelujen ja radiolupien osalta. Vuoden 2021 toteuma oli 70,3 prosenttia ja vuoden 2022 toteuma 71,5 prosenttia. Vuonna 2022 kyseisiä asiointitapahtumia oli noin 5,90 miljoonaa, joista sähköisiä noin 4,22 miljoonaa asiointitapahtumaa.

Viraston sähköisten palvelujen kehittämisestä aiheutuneet käyttökatkot suhteessa tehtyihin muutoksiin (prosenttiosuus) on pienempi kuin vuonna 2021.

Tavoite saavutettiin

Viraston sähköisissä palveluissa ei ollut suunnittelemattomia muutoksia.

Sähköisen asioinnin tuen yhteydenottojen määrän osuus kaikista asiointitapahtumista on enintään samalla tasolla kuin vuonna 2021.

Tavoite saavutettiin.

Sähköisen asioinnin tuen yhteydenottoja kaikista asiointitapahtumista vuonna 2022 oli 0,30 prosenttia ja vuonna 2021 0,31 prosenttia.

1.6 Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen

Liikenne- ja viestintävirastolle laadittiin alkuvuodesta 2022 henkilöstöstrategia. Henkilöstöstrategia täydentää viraston toimintastrategiaa ja sen tavoitteiden taustalla ovat viraston arvot luottamus, yhteistyö ja uudistumiskyky. Henkilöstöstrategia määrittelee toimenpiteet, joilla edistetään siinä asetettujen tavoitteiden toteutumista. Lisäksi strategiassa on tunnistettu virastossa ylläpidettävät suunnitelmat, ohjeet ja toimenpiteet, jotka tukevat sen toteuttamista. Yksi tällaisista suunnitelmista on keväällä 2022 valmistunut työhyvinvoinnin suunnitelma.

Viraston toimintaan vaikutti vielä vuoden 2022 alkupuoliskolla vuosille 2020-2021 ajoittuneista rekrytointikielloista ja YT-neuvotteluista seurannut henkilöstövaje. Henkilöstövajeen korjaamiseksi virastoon rekrytoitiin uutta henkilöstöä vuoden 2022 aikana. Vakituisen henkilöstön ohella virasto rekrytoi saamallaan lisärahoituksella myös määräaikaista henkilöstöä purkamaan henkilöstövajeen vuoksi syntyneitä tilapäisiä käsittelyruuhkia. Määräaikaisten virkasuhteiden avulla pystyttiin vähentämään viraston vakituisen henkilöstön kuormitusta, mikä on näkynyt työtyytyväisyyden positiivisena kehityksenä.

Virastossa jatkettiin vuonna 2022 vuorovaikutuksellisen toimintakulttuurin kehittämistä. Alkuvuodesta käynnistyi ensimmäistä kertaa esihenkilöiden valmennusohjelma Talentti, jolla vahvistetaan valmentavaa työskentelytapaa virastossa. Myös viraston kehityskeskusteluprosessia kehitettiin vuoden aikana siten, että aiemmin kerran vuodessa käydyn kehityskeskustelun sijaan työstä, tavoitteista ja kehittymisestä keskustellaan jatkuvammin pitkin vuotta. Kehityskeskustelujen uusi toimintamalli otetaan käyttöön vuonna 2023.

Vuoropuhelua viraston johdon ja henkilöstön välillä pidettiin yllä järjestämällä Traficomin juttutunteja, joissa viraston johto kertoo koko virastoa koskevista ajankohtaisista asioista ja vastaa henkilöstön kysymyksiin. Esihenkilöille järjestettiin kyselytunteja ajankohtaisista aiheista. Lisäksi esihenkilöille lähetettiin viikoittain infokirje, johon oli kerätty tärkeää tietoa viraston asioista ja muistutuksia ajankohtaisista tehtävistä.

Traficomin päätoimipisteen henkilöstö muutti elokuussa 2022 Vallilan toimipisteestä Pasilan virastokeskukseen valmistuneeseen uuteen toimitilaan, jonka tilakonseptina on monitilaympäristö, jossa ei ole henkilökohtaisia työpisteitä. Työnteon tapoja kehitettiin uuteen toimitilaan muutettaessa ja uusien toimitilojen toimintatavat ja pelisäännöt valmisteltiin yhteistyössä henkilöstön kanssa. Muutoksia on suunnitteilla myös Turun, Rovaniemen, Lappeenrannan, Kouvolan ja Oulun toimipisteisiin.

Koronapandemiasta johtuneiden rajoitusten poistuttua virastossa on siirrytty monipaikkaiseen työhön, jossa yhdistellään etätöitä ja toimipisteissä tehtävää läsnätyötä. Monipaikkaisen työnteon tapoja kehitettiin Pasilan virastokeskuksen toimitilahankkeen yhteydessä. Lisäksi viraston palvelukokonaisuudet ja tiimit määrittelivät kukin omien tehtäviensä perusteella etä- ja läsnätyön yhdistämisen käytännöt. Etätöiden ergonomiaa tuettiin tarjoamalla henkilöstölle mahdollisuus lunastaa itselleen Helsingin toimitilahankkeen yhteydessä käytöstä poistettuja sähköpöytiä, työtuoleja ja tietokoneen näyttöjä.

Virastossa kehitettiin vuoden 2022 aikana myös henkilöstön osaamisen hallintaa ja kehittämistä. Virastossa valmisteltiin uuden osaamisen hallinnan järjestelmän

käyttöönottoa. Järjestelmä tukee kehityskeskusteluja sekä henkilöstökoulutusten ja pätevyyksien hallintaa. Viraston henkilöstölle tarjoamat yhteiset koulutukset koottiin henkilöstön oppimispoluiksi, joiden rinnalla kehitettiin myös henkilöstön urapolkuja.

Henkilöstön työhyvinvoinnin seuranta parannettiin virastossa käytössä olleiden fiilismittari-kyselyjen kehittämällä ja yhdenmukaistamisella. Kyselyjen kehittämällä haettiin virastoon toimivaa yhteistä mallia, joka mahdollistaisi myös virastotasoisten kehittämiskohteiden löytämisen. Ennen kaikkea fiilismittarit toimivat kuitenkin palautekanavana osaamisalueiden toiminnan ja työhyvinvoinnin kehittämiseksi.

Henkilöstön määrä kasvoi edellisestä vuodesta 12,3 prosenttia ollen vuoden 2022 lopussa yhteensä 994, joista naisia oli 473 ja miehiä 521. Naisten osuus kasvoi edeltävään vuoteen verrattuna 16,5 prosenttia ja taas miesten osuus 8,8 prosenttia. Henkilötyövuosien kokonaistoteuma oli 942,6, joka on 4,7 prosenttia suurempi kuin edellisenä vuotena.

Vakinaisia henkilöitä oli 864, joka on 3,1 prosenttia enemmän kuin edellisenä vuonna. Vakinaisen henkilöstön osuus koko henkilöstöstä oli 86,9 prosenttia. Määräaikaisia henkilöitä oli 130 eli 13,1 prosenttia henkilöstöstä. Tämä oli 176,6 prosenttia enemmän kuin edellisenä vuonna. Määrän kasvua selittää osaltaan se, että virasto rekrytoi vuoden 2022 aikana määräaikaista henkilöstöä tilapäiseen ruuhkanpurkuun. Lisäksi vuonna 2022 koronarajoitusten poistuttua pystyttiin tarjoamaan kesätöitä ja harjoittelupaikkoja useammille henkilöille kuin edellisenä vuonna.

Kokoaikaisesti työskenteli 947 henkilöä ja osa-aikaisesti 47. Edelliseen vuoteen verrattuna kokoaikaisten määrä kasvoi 10,1 prosenttia ja osa-aikaisten 88,0 prosenttia. Myös osa-aikaisen henkilöstön määrän kasvu selittyy osaltaan tilapäiseen ruuhkanpurkuun rekrytoidulla henkilöstöllä, josta osa työskentelee osa-aikaisesti.

Henkilöstön keski-ikä laski 47,3:sta 46,4:ään. Yli 45-vuotiaiden osuus laski 56,6 prosentista 54,8 prosenttiin. Koulutustasoindeksi oli 5,9, joka vastasi edellisen vuoden tasoa.

Sairauspoissaolojen määrä kasvoi vuoteen 2021 verrattuna. Kasvua selittää koronarajoitusten poistuminen ja läsnätyön lisääntyminen. Erityisesti koronasta ja infektioista johtuvat poissaolot lisääntyivät edelliseen vuoteen verrattuna. Sairauspoissaolopäivien määrä oli 8,0 työpäivää henkilötyövuotta kohden, kun se vuonna 2021 oli 5,0 työpäivää henkilötyövuotta kohden.

Työyhteisötarkastuksia jatkettiin työterveyshuollon toimintasuunnitelman mukaisesti. Terveystarkastuksiin osallistui 461 henkilöä. Työterveyshuollon kustannukset henkilötyövuotta kohden nousivat hieman edelliseen vuoteen verrattuna.

Työtyytyväisyyskysely VM Baro toteutettiin marraskuussa ja vastausaktiivisuus oli 73,3 prosenttia. Vuoteen 2021 verrattuna työtyytyväisyys kehittyi kaikkien osa-alueiden osalta positiivisesti. Työtyytyväisyyden kokonaisindeksi oli 3,66 (asteikko 1 - 5), kun se vuonna 2021 oli 3,52. Vuoteen 2021 verrattuna erityisesti esimiestyön ja johtamisen, työ- ja toimintaympäristön, vuorovaikutuksen ja viestinnän sekä työnantajakuvan ja arvojen koettiin kehittyneen positiivisesti. Vuonna 2022

työtyytyväisyyskysely toteutettiin kokeilunluonteisesti keräämättä kyselyyn vastanneilta taustatietoja.

Jatkoimme liikunta- ja kulttuuriedun sekä julkisen liikenteen työmatkaedun tarjoamista henkilöstölle. Nämä henkilöstöedut sekä henkilöstön tuettu lounasruokailu tarjotaan sähköisinä.

Vuonna 2022 pystyttiin kahden vuoden tauon jälkeen järjestämään yhteisiä virkistys- ja henkilöstötilaisuuksia myös läsnätilaisuuksina.

VMBaron indeksien tavoitetasot olivat:

Johtajuusindeksi	3,7
Innovointikyvykkyyssindeksi	3,7
Työyhteisöindeksi	3,7

Tavoite saavutettiin osittain. Toteumat olivat:

Johtajuusindeksi	3,5
Innovointikyvykkyyssindeksi	3,9
Työyhteisöindeksi	4,0

Henkilöstötiedot alla olevassa taulukossa saattavat vielä muuttua, koska kaikki Tahti-tiedot eivät ole vielä valmistuneet

	2021	2022	Muutos%
1. Henkilöstöresurssit			
Henkilöstömäärä	885	994	12,3
naiset	406	473	16,5
miehet	479	521	8,8
Henkilötyövuodet	900,6	942,6	4,7
keski-ikä	47,3	46,4	-1,9
naiset	47,3	46,1	-2,5
miehet	47,4	46,7	-1,4
Henkilöstömäärä ikäluokittain			
-24	<5	13	333,3
25-34	97	136	40,2
35-44	284	300	5,6
45-54	265	302	14,0
55-64	225	230	2,2
65-	11	13	18,2
Koulutustasoindeksi	5,9	5,9	0,5
naiset	5,8	5,8	0,5
miehet	5,9	6,0	0,5
Vakinaiset	838	864	3,1
naiset	384	393	2,3
miehet	454	471	3,7
Määräaikaiset	47	130	176,6
naiset	22	80	263,6
miehet	25	50	100,0
Kokoaikaiset	860	947	10,1
naiset	393	446	13,5
miehet	467	501	7,3

Osa-aikaiset	25	47	88,0
naiset	13	27	107,7
miehet	12	20	66,7
Säännöllisenä työaikana tehdyn työajan osuus säännöllisestä vuosityöajasta, %	81,6	80,6	-1,2
palkkasumma, €/vuosi	60 551 355,8	62 967 828,1	4,0
tulosperusteiset lisät, €/vuosi	-	-	
luontoisetuudet, €/vuosi	72 461,8	67 807,3	-6,4
henkilösivukulut, €/vuosi	9 945 093,2	10 874 135,8	9,3
josta eläkekulut, €/vuosi	9 341 620,1	10 436 857,7	11,7
Kokonaistyövoimakustannukset, €/vuosi	71 527 564,5	75 004 443,6	4,9
Tehdyn työajan palkkojen %- osuus palkkasummasta	77,0	75,5	-2,0
Välilliset työvoimakustannukset, €/vuosi	24 892 593,9	27 475 539,9	10,4
Välillisten työvoimakustannusten %- osuus tehdyn työajan palkoista	53,4	57,8	8,3
Henkilötyövuoden hinta, €	79 421,7	79 568,9	0,2
2. Työhyvinvointi			
Kokonaistyytyväisyysindeksi	3,52	3,66	0,14
Lähtövaihtuvuus, %	8,5	0,0	-100,0
Tulovaihtuvuus, %	2,8	2,4	-14,9
Työkyvyttömyyseläkkeelle siirtyminen, % henkilöstöstä	0,0	0,0	0,0
Sairauspoissaolot, työpäivää/htv	5,0	8,0	61,3
sairautapauksien lkm	922	1 799	95,1
3. Henkilöstöinvestoinnit			
Työtyytyväisyyden edistäminen, €/htv	171,3	126,6	-26,1
Työkunnon edistäminen, €/htv	267,7	163,6	-38,9
Koulutus ja kehittäminen, työpäivää/htv	2,0	2,5	25,6
Koulutus ja kehittäminen, €/htv	330,6	339,4	2,7
Työterveyshuolto, €/htv	822,8	834,5	1,4
henkilöstöinvestoinnit yhteensä, €/htv	1 592,3	1 464,0	-8,1
4. Henkilöstön arvo, €	857 156 391,4	914 645 225,3	6,7

1.7 Tilinpäätösanalyysi

1.7.1 Rahoituksen rakenne

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kattaa pääosan menoistaan keräämillään tuloilla. Viraston toiminnan menot ja maksullisen toiminnan tulot on merkitty toimintamenomomentille 31.01.02. Näiden erotuksena syntyy talousarviossa vahvistettu nettomeno eli viraston menokehys. Traficom myöntää valtion tukia ja avustuksia. Näitä hallinnoidaan omien momenttiensa kautta.

Vuonna 2022 maksullinen toiminta tuotti 56 % Liikenne- ja viestintäviraston tuloista. Suurimmat maksullisen toiminnan tulot kertyivät ajokorteista ja kuljettajatutkinnoista, ajoneuvojen rekisteröinneistä ja teknisistä hyväksynnöistä, henkilöluvista ja pätevyyksistä sekä radioluvista, tietopalveluista ja verkkotunnuksista. Tämän lisäksi tuloja tuottivat mm. merenkulun tutkinnot ja pätevyydet, merikartoitus, ilmailun tutkinnot ja pätevyydet, lentokelpoisuus, raideliikenne sekä alusten ja veneiden rekisteröinnit.

Osa viraston keräämistä maksutuloista on merkitty veronluonteisiin tuloihin momenteille 11.19.04 sekä 11.19.05. Viestinnän maksuja ovat tietoyhteiskuntamaksu, postitoiminnan valvontamaksu, televisio- ja radiotoiminnan valvontamaksu sekä varmennemaksu. Liikenteen maksuja ovat katsastuksen valvontamaksu, lentoliikenteen valvontamaksu sekä tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu. Näitä tuloja vastaavat menot on otettu huomioon toimintamenomomentin määrärahan mitoituksessa ja ne ovat siten osana nettomenoa. Tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksua vastaavat menot sisältyvät momenttiin 31.20.51.

1.7.2 Talousarvion toteutuminen

Toimintamenot

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien toimintamenomomentille (31.01.02) myönnettiin vuodelle 2022 kaksivuotista määrärahaa yhteensä 99,3 miljoonaa euroa. Tähän sisältyivät varsinaisessa talousarviossa myönnetty 95,0 miljoonan euron sekä lisätalousarvioissa myönnetty 4,3 miljoonan euron lisämäärärahat. Määrärahaa käytettiin 72,6 miljoonaa euroa, ja sitä siirtyi 26,7 miljoonaa euroa vuodelle 2023. Vuodelle 2022 määrärahaa oli siirtynyt 41,0 miljoonaa euroa, joten yhteensä vuodelle 2023 siirtyi käytettäväksi 67,7 miljoonaa euroa määrärahaa.

Siirtomäärärahan kasvuun vaikuttivat edelleen vuoden 2021 aikana Liikenne- ja viestintävirastossa toteutetut taloudelliset säästötoimenpiteet sekä yhteistoimintaneuvottelut, jotka siirsivät vuodelle 2021 suunniteltuja menoja voimakkaasti tuleville vuosille ja johtivat siihen, että kaikkia uusia ja suunniteltuja kehitystehtäviä ei pystytty resurssivajeen vuoksi käynnistämään vielä vuosina 2021-2022. Vuoden 2022 aikana virastoon saatiin jo rekrytoitua uutta henkilöstöä ja mm. purettua asiakaspalvelujonoja. Tästä huolimatta uusia hankkeita ei saatu varsinkaan vuoden 2022 alkupuolella käynnistettyä suunnitellusti, ja erityisesti ICT-palveluostot jäivät toteutumatta suunnitellun mukaisesti. Loppuvuoden 2022 aikana kehityssuunta saatiin kääntymään.

Siirtomäärärahan kokonaismäärästä noin 7 miljoonaa euroa on jo sidottu Galileon PRS-palvelun toteuttamiseen ja 2,5 miljoonaa euroa on vuoden 2023 1. lisätalousarviossa ehdotettu siirtyvän Liikenne- ja viestintäministeriölle. Jäljelle jäävästä 58,2 miljoonan euron siirtomäärärahasta on virastolla jo vahvistettu käyttösuunnitelma noin 36,5 miljoonan euron summalle mm. ICT-korjausvelan kattamiseen ja ICT-kehitysprojekteihin sekä muihin strategisiin hankkeisiin ja ruuhkanpurkuresursseihin, joilla pyritään etenkin kehittämään ja yhtenäistämään teknologiaratkaisuja, jotka mahdollistavat palvelujemme ja asiain parantamisen sekä lisäävät toiminnan tehokkuutta.

Teknologiavelan korjaaminen on pitkäaikainen ja vaativa kokonaisuus, joka ajoittuu useammalle vuodelle (2022-2027). Teknologiavelan korjaamisen eteneminen vaikuttaa merkittävästi muiden hankkeiden edistämisen mahdollisuuksiin, joihin olemme lisäksi varanneet käytettäväksi siirtomäärärahaa aiemmin lueteltujen kohteiden lisäksi. Näiden kaikkien suunnitelmien toteuttamisen jälkeen on tavoitteena vakiinnuttaa viraston siirtomääräraha noin 8 miljoonan euron tasolle.

Tuloarviotilit

Tulojen kokonaiskertymä vuonna 2022 oli 1 190,4 miljoonaa euroa, mikä oli 16,2 miljoonaa vähemmän kuin vuonna 2021. Muutos johtuu ennen kaikkea ajoneuvo-verokertymän laskusta sekä vähenemästä viestinnän toimilupamaksuissa.

Verojen ja veronluonteisten maksujen tuloarvio vuoden 2022 talousarviossa oli 1 152,0 miljoonaa euroa ja toteutuma oli 1 149,8 miljoonaa euroa.

Ajoneuvoveroa (momentti 11.10.07) kannettiin 1 100,5 miljoonaa euroa, mikä oli 25,6 miljoonaa edellisvuotta vähemmän. Autoveroa (11.10.03) kannettiin 1,7 miljoonaa euroa ja arvonlisäveroa (11.04.01) 0,3 miljoonaa euroa. Muita verotuloja (11.19.09) kertyi 0,8 miljoonaa euroa.

Eräät viestinnän maksut -momentin (11.19.04) tuloarvio vuodelle 2022 oli 30,0 miljoonaa euroa ja toteutuma 29,6 miljoonaa euroa. Viestinnän maksut toteutuivat lähes tuloarvionsa mukaisesti; euromääräisesti eniten tuloarviosta jäi tietoyhteiskuntamaksu 0,3 miljoonaa euroa.

Eräät liikenteen maksut -momentin (11.19.05) tuloarvio oli 18,7 miljoonaa euroa ja toteutuma 16,9 miljoonaa euroa. Kaikki maksut toteutuivat alle tuloarvionsa: lentoliikenteen valvontamaksu toteutui 1,0 miljoonaa euroa, tieliikenteen turvallisuuksmaksu 0,7 miljoonaa euroa ja katsastustoiminnan valvontamaksu 0,2 miljoonaa euroa alle tuloarvion.

Sekalaisia tuloja kertyi 40,6 miljoonaa euroa, joista verotukseen liittyviä korkotuloja (12.39.02) oli 4,2 miljoonaa euroa. Siirrettyjen määrärahojen peruutukset (12.39.04) olivat 35,9 miljoonaa euroa.

Muut menoarviotilit

Yhteensä määrärahoja käytettiin 744,7 miljoonaa euroa.

Hallinnonalan arvonlisäveromenomomentille kirjattiin 22,0 miljoonaa euroa.

Avustukset liikenne- ja viestintäverkkoihin -momentin (31.10.30) kolmivuotisesta siirtomäärärahasta oli virastolle osoitettu raide- ja tieliikenteen valtionavustustehtäviin liittyen yhteensä 33,4 miljoonaa euroa Tampereen raitiotiehankeeseen, Vantaan pikaraitiotien, Turun raitiotien, Kemin Sahasaarenkadun tieyhteyden, Länsi-Helsingin raitioteiden suunnittelun ja lähijunaliikennealueen varikoiden valtionavustuksiin. Määrärahaa käytettiin 10,5 miljoonaa euroa vuonna 2022.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja kuntien joukkoliikennehankkeisiin (31.10.31) myönnettiin kolmivuotista siirtomäärärahaa vuoden 2022 talousarviossa 33,8 miljoonaa euroa ja aiemmilta vuosilta siirtynyt summa huomioiden käytettävissä oli yhteensä 94,7 miljoonaa euroa. Määrärahaa käytettiin 13,4 miljoonaa euroa, ja

määrärahasta 54,5 miljoonaa euroa siirtyi seuraaville vuosille. Hankkeet ovat pitkäaikaisia, ja myönnettyjen avustusten maksatus tapahtuu usein myöhempinä vuosina.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseen (31.20.43) käytettiin 75,8 miljoonaa euroa. Arviomäärärahaa oli käytettävissä kaikkiaan 89 miljoonaa euroa.

Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistahankkeen toteuttamiseen -momentin (31.20.50) 8,5 miljoonan euron käytettävissä olleesta määrärahasta käytettiin 0,9 miljoonaa euroa ja määrärahasta 3,0 miljoonaa euroa siirtyi käytettäväksi seuraaville vuosille. Saman momentin Viestintäverkkojen laadun ja saatavuuden kehittäminen (RRF pilari2) -avustuksen 15,0 miljoonan euron käytettävissä olleesta määrärahasta käytettiin 1,0 miljoonaa euroa ja määrärahasta 14,0 miljoonaa euroa siirtyi käytettäväksi seuraaville vuosille.

Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin -momentilta (31.20.51) oli Traficomille tilijaoteltu useampia kolmivuotisia siirtomäärärahoja.

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan valtionavustusten vuoden 2022 talousarvion määrärahaa oli käytettävissä 8,6 miljoonaa euroa, minkä lisäksi siirtynyttä määrärahaa oli 0,4 miljoonaa euroa. Rahaa käytettiin yhteensä 8,6 miljoonaa euroa.

Sähköhenkilöautojen hankintatukeen ja etanoli- ja kaasukonversioiden tukeen vuoden 2022 talousarviossa myönnetystä 13,5 miljoonan euron määrärahasta käytettiin yhteensä 5,0 miljoonaa euroa. Määrärahaa siirtyi maksettavaksi seuraaville vuosille yhteensä 8,5 miljoonaa euroa.

Koronapandemiatilanteessa jatkettiin lasti- ja matkustaja-alusvarustamoiden tukea, jota jaettiin 13,0 miljoonaa euroa.

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen -momentin määräraha (31.20.55) on samoin kolmivuotista siirtomäärärahaa.

Lentoliikenteen palveluiden ostojen määrärahaa oli käytettävissä yhteensä 33,0 miljoonaa euroa koostuen kertomusvuoden rahoista ja aiemmilta vuosilta siirtyneistä määrärahoista. Määrärahaa käytettiin 17,0 miljoonaa euroa.

Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukea käytettiin yhteensä 20,0 miljoonaa euroa. Lisäksi ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin käytettiin 14,8 miljoonaa euroa.

Siirto valtion televisio- ja radorahastoon -momentin (31.20.60) määräraha 556,9 miljoonaa euroa siirrettiin kokonaisuudessaan rahastoon.

1.7.3 Tuotto- ja kululaskelma

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin maksullisen ja muun toiminnan tuotot olivat vuonna 2022 yhteensä 128,3 miljoonaa euroa. Toiminnan tuotot kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 6,4 miljoonaa euroa, kehitystä on kuvattu tarkemmin kohdassa Maksullisen toiminnan tulos ja kannattavuus (1.4.3).

Viraston toiminnan kokonaiskulut vuonna 2022 olivat yhteensä 190,4 miljoonaa euroa. Toiminnan kulut kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 8,1 miljoonaa euroa.

Henkilöstökulujen toteuma oli 74,7 miljoonaa euroa ja siten 39 prosenttia toiminnan kuluista. Henkilöstökulut kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 4,4 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 ollut resurssivajetta korvaavia rekrytointia käynnistettiin asteittain vuoden 2022 aikana, mikä näkyi kasvuna vuoden 2022 henkilöstökulujen toteumassa. Kasvu tulee jatkumaan vuonna 2023.

Vuokrien toteuma oli 7,3 miljoonaa euroa, missä oli laskua 0,6 miljoonaa euroa edelliseen vuoteen verrattuna. Vuokratulujen lasku johtui viraston päätoimipisteen muutosta kesällä 2022 Vallilasta Pasilan Virastokeskukseen kustannustehokkaampiin tiloihin.

Palvelujen ostojen toteuma oli 109,5 miljoonaa euroa eli 57 prosenttia toiminnan kuluista. Palvelujen ostojen merkittävimmät erät olivat palvelukorvaukset, asiantuntija- ja tutkimuspalvelut, tietotekniikan asiantuntija- ja ylläpitopalvelut sekä palvelujen ostot Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskus Valtorilta. Palvelujen ostot kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 1,4 miljoonaa euroa. Palveluostojen kasvulla pyrittiin mm. ICT-korjausvelan pienentämiseen, jotta nostettaisiin viraston asiakaspalvelun tasoa ja toiminnan tehokkuutta. Tavoitteeseen ei päästy mm. resurssipulan siirtäessä hankkeiden toteuttamista, ja korjausvelkaa jäi siirtomäärärahan muodossa tuleville vuosille, jolloin odotettavissa on käyttösuunnitelman mukaisesti palveluostojen kasvua.

Muiden kulujen toteuma oli 4,6 miljoonaa euroa. Muut kulut kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 2,4 miljoonaa euroa. Tästä summasta matkakulujen kasvu oli 1,3 miljoonaa euroa Covid-19-pandemian väistymisen vuoksi. Matkakulujen kokonaismäärä oli kuitenkin edelleen noin puolet pandemiaa edeltävään kulutasoon verrattuna.

Tuotto- ja kululaskelman valmistus omaan käyttöön oli 12,6 miljoonaa euroa ja koostui Traficomin itse rakentamista tai rakennuttamista tietojärjestelmistä. Poistot olivat puolestaan 6,2 miljoonaa euroa. Keskeneräisen ICT-käyttöomaisuuden määrä kasvoi siten entisestään suhteessa poistoihin. Tämä näkyy kustannusvaikuttavuuslaskelmissa liian pienenä kulutasona, kunnes projektit valmistuvat ja alkavat kerryttää poistoja.

Siirtotalouden kulut olivat 750,9 miljoonaa euroa ja koostuivat Traficomin maksamista tuista ja valtionavustuksista sekä suurelta osin siirroista Valtion televisio- ja radorahastoon. Kulut olivat 51,7 miljoonaa pienemmät kuin vuonna 2021 johtuen pääasiassa koronapandemian vuoksi maksettujen tukisummien vähenemisestä.

1.7.4 Tase

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin taseen loppusumma vuoden 2022 lopussa oli 58,2 miljoonaa euroa, missä oli kasvua 8,8 miljoonaa euroa vuoden 2021 loppuun verrattuna. Kasvu selittyi käyttöomaisuuden kasvulla. Traficomin aloittaessa toimintansa vuoden 2019 alussa muutettiin kirjauskäytäntöä niin, että myös Traficomin itse rakentamat tai rakennuttamat tietojärjestelmät aktivoidaan taseeseen käyttöomaisuudeksi.

Taseen suurimman erän muodostivat käyttöomaisuuden aineettomat hyödykkeet, yhteensä 45,4 miljoonaa euroa, joka sisältää ostetut, teetetyt ja itse valmistetut atk-ohjelmistot ja -järjestelmät. Saldosta yli puolet on laajoja, pitkäaikaisia keskeneräisiä järjestelmähankkeita, joista ei siten kerry vielä poistoja. Hankkeita pyritään saattamaan valmiiksi hankesuunnitelman mukaisesti.

Aineelliset hyödykkeet (yhteensä 2,0 miljoonaa euroa) muodostuvat koneista ja laitteista, johon sisältyy muun muassa ICT-, valvonta- ja taajuushallinnon laitteita sekä tutkimuslaitteita.

Lyhytaikaisten saamisten ryhmässä myyntisaamisten osuus vuoden 2022 lopussa oli 10,0 miljoonaa euroa, jossa oli kasvua 0,4 miljoonaa euroa.

Lyhytaikaisen vieraan pääoman ryhmässä 7,4 miljoonaa euroa oli Traficomien hallinnoiman Valtion televisio- ja radorahaston yhdystili. Vastaava tili samalla summalla on myös rahaston taseessa.

Ostovelat olivat 16,5 miljoonaa euroa ja siirtovelat yhteensä 16,7 miljoonaa euroa. Siirtovelat sisälsivät 14,3 miljoonan euron lomapalkkavelan sekä muut kulujen kohdistamiseksi vuodenvaihteessa tehdyt siirtovelkakirjaukset.

1.8 Sisäisen valvonnan arviointi- ja vahvistuslausuma

Johdon vastuu

Valtion talousarviosta annetun lain (423/1988) 24 b §:n perusteella viraston on huolehdittava siitä, että sisäinen valvonta on asianmukaisesti järjestetty sen omassa toiminnassa sekä lisäksi toiminnassa, josta virasto vastaa. Sisäisen valvonnan järjestämistä johtaa ja sen asianmukaisuudesta ja riittävyydestä vastaa viraston johto.

Viraston työjärjestyksessä on määritelty organisaation rakenne, organisaation eri alueiden tehtävät, menettelyt asioiden ratkaisemisessa sekä ratkaisuvälit.

Viraston taloussäännön 1.3 kohdan mukaisesti sisäinen valvonta käsittää kaikki menettelyt ja järjestelyt, joilla varmistetaan viraston talouteen ja toimintaan sekä niihin liittyviin riskeihin nähden talouden ja toiminnan tuloksellisuus, laillisuus ja muu asianmukaisuus. Sisäisestä valvonnasta vastaa viraston johto. Lisäksi eri organisaation osien vastuuhenkilöt vastaavat oman vastuualueensa osalta toiminnan laillisuudesta, taloudellisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta sekä asetettujen tavoitteiden saavuttamisesta, töiden organisoinnista ja aikataulujen noudattamisesta. Tavoitteiden saavuttamisessa viraston johtoa tukee sisäisen tarkastuksen ohjesäännön perusteella sisäinen tarkastus, jonka tehtävänä on selvittää viraston johdolle sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisuutta ja riittävyyttä.

Traficomien sisäinen tarkastus on ulkoistettu. Voimassa olevan sopimuksen perusteella vuonna 2022 viraston sisäisen tarkastuksen hoiti palveluntuottaja, joka toimii viraston hyväksymän tarkastussuunnitelman mukaisesti. Tarkastuskohteiden valinnassa hyödynnetään mm. virastossa laadittuja riskianalyyskejä sekä muuta informaatiota. Syyskaudella 2021 valittujen tarkastuskohteiden - tietopalvelun rekisteritietojen luovuttamista koskevien sopimusten vaatimustenmukaisuus ja

omavalvonnan toimivuus sekä häiriö- ja poikkeustilanteiden hallinta ja kriisiviestintä - tarkastukset jatkuivat vuodelle 2022. Syksyllä 2022 tarkastuskohteeksi valittiin lisäksi Internet-sivujen tietosuojan tarkastus.

Virastolla on vahvistettu riskienhallintapolitiikka, joka sisältää riskienhallintaan liittyvät periaatteet ja tavoitteet. Riskienhallinta on ennakoiva näkökulma toimintaan ja osa asioiden valmistelua. Se kattaa kaikki toiminnot, sekä oman toiminnan että toiminnan, josta organisaatio vastaa lainsäädännön, sopimusten tai muiden velvoitteiden nojalla. Riskienhallinta on olennainen osa johtamista. Riskien tunnistaminen ja hallinta ovat osa ennakoivaa johtamista. Riskienhallinta on osa johdon vastuuta sekä olennainen osa suunnittelun ja seurannan prosesseja, hankkeita ja operatiivista toimintaa sekä niihin liittyvää päätöksentekoa.

Arvioinnin toteutustapa

Arviointi toteutettiin Valtioneuvoston asettaman sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan neuvottelukunnan ja sen sisäisen tarkastuksen jaoston 21.5.2018 julkaiseman sisäisen valvonnan arviointikehikon mukaisesti käymällä läpi sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuuteen vaikuttavat osa-alueet, joita ovat:

1. Ohjausympäristö
2. Riskien arviointi
3. Valvontatoimenpiteet
4. Tieto ja viestintä sekä
5. Seurantatoimenpiteet

Viraston johtoryhmä piti sisäisen valvonnan arvioinnista 23.1.2023 työpajan, jonka tuloksena vahvistettiin arvioinnin tulokset.

Johtopäätös sisäisen valvonnan tilasta

Tehdyn arvioinnin perusteella todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa toteutetaan sen talouden ja toiminnan laajuuteen ja sisältöön sekä niihin liittyviin riskeihin nähden asianmukaiset sisäisen valvonnan menettelyt valtion talousarviosta annetun asetuksen 69 §:n mukaisesti. Toteutetut sisäisen valvonnan menettelyt varmistavat Traficomin talouden ja toiminnan laillisuuden ja tuloksellisuuden, viraston hallinnassa olevien varojen ja omaisuuden turvaamisen sekä viraston johtamisen ja ulkoisen ohjauksen edellyttämät oikeat ja riittävät tiedot viraston taloudesta ja toiminnasta. Menettelyt käsittävät myös Traficomin vastattavana olevien varojen hoidon.

Tehdyn arvioinnin perusteella viraston sisäinen valvonta täyttää valtion talousarviosta annetun asetuksen 69 §:ssä säädetyt tavoitteet.

Kehittämiskohteet ja niiden arviointi

Neljän ensimmäisen toiminatavuoden aikana Liikenne- ja viestintäviraston toimintaa on rakennettu ja vakiinnutettu. Vuoden aikana viraston toimintaympäristöön ja myös viraston sisäiseen toimintaan vaikutti merkittävästi Euroopan turvallisuustilanteessa tapahtuneet muutokset Venäjän käynnistettyä hyökkäyssodan Ukrainaan.

Kuluneen vuoden kehittämiskohteiksi olimme valinneet kolme asiakokonaisuutta. Näiden osalta toteutimme seuraavia toimenpiteitä:

- Vuoden 2021 aikana virastossa olleen rekrytointikiellon ja henkilöstön vaihtuvuuden korjaamiseksi on virastossa pyritty purkamaan syntyneitä käsittelyruuhkia rekrytoinneilla ja myös määräaikaisilla resursseilla. Syntynyttä osaamisvajetta on saatu suurelta osin korjattua ja toimintaa vakiinnutettua. Vuoden aikana on myös kiinnitetty erityistä huomiota työhyvinvoinnin kehittämiseen monenlaisin toimenpitein. Työhyvinvoinnin toimenpiteitä edistetään ja toteutetaan mm. virastotasoisessa tuumasta toimeen -työryhmässä sekä henkilöstön virkistystoiminnan Virkistyspiirin erilaisilla tapahtumilla. Vuoden 2022 aikana on myös laadittu osaamisen kehittämisen kokonaisuuden kuvaus sekä osaamisen kehittämisen toimenpiteinä mm. oppimispolkujen rakentaminen sekä kehityskeskustelujen muuttaminen jatkuvammiksi keskusteluiksi. Nämä uudet mallit otetaan käyttöön vuoden 2023 alussa.
- Laadukkaan tiedon tuottamiseen viraston ohjaus- ja johtamisjärjestelmän tukemista on edistetty. Talous- ja henkilöstökehityksen seurantaan varten on kehitetty johdon raportointityökalu, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2023 alussa. Lisäksi johtoryhmälle raportointia on kehitetty ja talous- ja henkilöstöasioiden yhteistyötä Hallintopalveluiden ja osaamisalueiden kesken on tiivistetty. Kuluneen vuoden aikana on valmisteltu uuden sisäisen laskennan järjestelmän hankinta ja järjestelmän käyttöönottoprojekti on käynnistetty.
- Viraston vuorovaikutusta ulkoisten sidosryhmien kanssa tehdään kaikilla osaamisalueilla ja toiminnoissa. Vuoden aikana on käynnistetty sidosryhmäyhteistyön ja vuorovaikutustoimenpiteiden valmistelu. Keskeisten sidosryhmien määrittelyä on aloitettu ja tämä työ on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2023 aikana. Virastossa teetetään useammanlaisia asiakaskyselyitä. Lisäksi asiakkailta saadaan suoria palautteita. Näistä nousevia kehitystoimenpiteitä seurataan ja toimenpiteistä päätetään osaamisalueilla. Asiakaspalautteita käsitellään myös osana johdon raportointia.

Tehdyillä toimenpiteillä on osaltaan kehitetty viraston toimintaa ja henkilöstön työtyytyväisyyttä. Vuoden loppupuolella toteutetussa kyselyssä työtyytyväisyysindeksi oli 3,66 ja työtyytyväisyys oli noussut merkittävästi edellisestä vuodesta (3,52).

Vuoden 2022 sisäisen valvonnan arvioinnin yhteydessä kehityskohteet valikoituivat Riskien arviointi - sekä Tieto ja viestintä -kokonaisuuksista. Kehityskohteita valittiin tällä kertaa aiemman kolmen sijaan kaksi.

Ensimmäinen kehityskohde koskee viraston varautumisen ja kokonaisvaltaisen riskienhallinnan kehittämistä. Kuluneen vuoden aikana varautumisen merkitys on korostunut ja varautumisen kehittäminen vaatii jatkuvaa työtä. Viraston varautumista tullaan kehittämään vuoden 2023 aikana monin eri toimenpitein. Lisäksi virastossa otetaan vuoden 2023 alkupuolella käyttöön uusi kokonaisvaltaisen riskienhallinnan malli, jossa riskiarviointien avulla kerättävää tietoa kyetään jatkossa hyödyntämään aiempaa tehokkaammin ja tarjoamaan sen pohjalta aiempaa kattavampaa tilannekuvaa.

Toinen valittu kehityskohde liittyy viraston vuorovaikutukseen ulkoisten sidosryhmien kanssa. Tämä on tunnistettu kehittämiskohteeksi jo vuodelle 2022 ja työtä onkin käynnistetty jo kuluneen vuoden aikana. Työ on vielä kesken ja työtä tullaan jatkamaan vuoden 2023 aikana siten, että ulkoisen sidosryhmäyhteistyön ja

vuorovaikutuksen kehittämistoimenpiteitä tullaan kehittämään suunnitelmallisesti. Erityinen painopiste on sidosryhmäviestinnän ja yhteistyön kehittämisessä aiempaa tavoitteellisemmin.

1.9 Arviointien tulokset

1.9.1 Yleistä

Virastossa suoritetaan vuosittain niin omaan toimintaan kuin yhteiskunnan eri toimijoihin kohdistettuja arviointeja. Virastolla on kahden hallintajärjestelmän sertifikaatit, joista ISO 27001- tietoturvasertifikaatti kattaa koko viraston toiminnan ja ISO 9001-laatusertifikaatti merenkulun lippuvaltiotoimintaan liittyvät organisaation osat. Sertifioituna toimijana viraston tulee arvioida omaa toimintaa sisäisillä auditoinneilla sekä vuosittaisilla ulkoisilla auditoinneilla.

Sertifikaattien edellyttämien auditointien lisäksi virastossa suoritetaan lukuisa määrä erilaisia muita arviointeja ja auditointeja, joita on kuvattu tässä kappaleessa tarkemmin.

1.9.2 Tietoturvallisuuden arvioinnit

Tietoturvallisuus on kiinteä osa viraston arkea ja sen toteutumista arvioidaan ja mitataan eri tavoin. Kokonaisturvallisuuden hallintamallilla on ISO 27001 -tietoturvaluussertifikaatti, mikä edellyttää hallintamallin vaikuttavuuden arviointia ja hallintakeinojen toteutumisen todentamista niin sisäisillä kuin ulkoisilla auditoinneilla. Virastossa käsitellään ja säilytetään myös kansainvälisesti turvallisuusluokiteltuja tietoaaineistoja, mikä edellyttää toimivaltaisen viranomaisen hyväksymiä hallintamalleja, toimitilojen turva-alueita ja tietojärjestelmiä. Virasto sai hallintamallille ja toimitilojen turva-alueille Suojelupoliisin hyväksynyt keväällä 2022.

Lisäksi tietoturvallisuuden tasoa arvioidaan palveluiden käyttöönottoon liittyvillä tietoturvatestauksilla ja eri tyyppisillä riskiarvioinneilla sekä analysoimalla henkilöstön tekemiä turvallisuushavaintoilmoituksia ja mittaamalla kulttuuria ja tietoisuutta kyselytutkimuksella.

Menneenä vuonna ISO 27001-sertifikaatin auditoinnissa oli kyse uudelleensertifioinnista, jolloin auditoinnin otos oli seuranta-auditointia laajempi. Virastolaisia haastateltiin eri puolilta organisaatiota ja eri toimipisteistä. Auditoinnissa ei havaittu yhtään poikkeamaa ja virasto sai kiitosta muun muassa johdon vahvasta sitoutumisesta tietoturvallisuuden kehittämiseen sekä turvallisuusviestinnästä. Lisäksi auditoinnissa nostettiin esille, että henkilöstön matalalla kynnyksellä raportoidut turvallisuushavainnot indikoivat itsessään laajaa sitoutumista turvallisuustoimintaan. Auditoidijat myös nostivat positiivisina huomioina sen, että turvallisuuden tilannekuvan seuranta integroituu osaksi normaalia johtamista ja että turvallisuuskulttuurin kehittymistä on mitattu erillisellä kyselytutkimuksella. Turvallisuuskulttuuritutkimus toteutettiin joulukuussa 2022 jo kolmatta kertaa ja tulosten perusteella turvallisuuskulttuurin voidaan todeta kehittyvän jatkuvasti parempaan suuntaan.

Virastossa toteutettiin totutusti myös ISO 27001 -standardin mukaisia sisäisiä auditointeja. Sisäiset auditoinnit ovat tietoturvallisuuden varmistamisen lisäksi erinomainen tapa jakaa kokemuksia ja hyviä käytäntöjä sekä laajentaa henkilöstön ymmärrystä koko viraston toiminnasta. Sisäisissä auditoinneissa auditoinneissa toimivat oman työnsä ohella viraston henkilöstöstä koostuvan auditointipoolin henkilöt.

Virasto toteuttaa myös KATAKRI-arviointeja keskeisimpiin palveluihinsa silloin, kun niissä käsitellään tai tullaan käsittelemään turvallisuusluokiteltua tietoa. Vuoden 2022 aikana virasto arvioitutti uuden dokumentinhallintajärjestelmän tietoturvallisuuden hyväksytyllä arviointilaitoksella ja näin varmisti järjestelmän tietoturvallisuuden ennen käyttöönottoa.

Tietoturvallisuudella varmistetaan osaltaan myös tietosuojan toteutuminen viraston vastuulla olevissa henkilötietojen käsittelyprosesseissa ja rekistereitä muodostavissa tietojärjestelmissä. Tietosuojariskejä ja rekisteröityjen oikeuksien toteutusta arvioidaan aina uusien palveluiden suunnittelu- ja käyttöönottovaiheissa sekä valvotaan niiden toteutumista käytössä olevissa palveluissa.

1.9.3 Liikenteen ulkoiset ja sisäiset arvioinnit

Euroopan komissio toteutti vuoden 2022 aikana kaksi merenkulun toimintoihin kohdistuvaa auditointia. Keväällä auditointi kohdistui merenkulun satamavaltiotarkastus-direktiiviin (PSC) mukaiseen toimintaan ja syksyllä merenkulun laivavaruste-direktiivin (MED) mukaiseen toimintaan. Näissä auditoinnissa nousi esille muutamia poikkeamia, joiden osalta korjaaviin toimenpiteisiin ryhdyttiin välittömästi.

Merenkulun pätevyysasioiden hallintaan kohdistui keväällä STCW-yleissopimuksen mukainen ulkoinen arviointi, jonka toteutti Kansallinen koulutuksen arviointikeskus, Karvi. Arviointi oli osa Karvin vuosina 2020-2022 toteuttamaa merenkulualan koulutuksen arviointia, joka toteutetaan viiden vuoden välein.

Merenkulun lippuvaltioidirektiivin alaisen toiminnon laadunhallintajärjestelmän ISO 9001-seuranta-auditoinnin teki ulkopuolinen tarkastuslaitos kesäkuussa 2022. Laadunhallintajärjestelmä todettiin vaatimusten mukaiseksi, eikä auditoinnissa havaittu poikkeamia. Laadunhallintajärjestelmän parantamiseksi auditoinnissa saatiin useita kehitysehdotuksia. Lippuvaltiotoiminnan laadunhallintajärjestelmän osalta sisäiset auditoinnit toteutettiin auditointiohjelman mukaisesti syksyllä. Auditoinneissa esille tulleiden poikkeaminen ja kehityskohteiden osalta toimenpiteisiin ryhdyttiin välittömästi ja avointen havaintojen sulkemista seurataan säännöllisesti.

Traficomien raideliikenteen toimintoihin ei kohdistunut ulkoisia substanssiauditointeja tai tarkastuksia vuonna 2022. Vuoden aikana tehtiin kuitenkin työtä raideliikenteessä vuonna 2020 suoritettussa auditoinnissa saatujen havaintojen korjaamiseksi.

Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto toteutti vuoden aikana kolme ilmailun toimintoihin kohdistuvaa standardointitarkastusta. Kohteina olivat keväällä viraston lennonvarmistus- ja lentokelpoisuustehtävät ja syksyllä viraston hallintojärjestelmä ilmailun tehtävien näkökulmasta sekä Suomen ilmailun turvallisuusohjelma. Näissä auditoinnissa nousi esille muutamia poikkeamia, joiden osalta korjaaviin toimenpiteisiin ryhdyttiin välittömästi.

Vuonna 2022 tehtiin ilmailussa kansainvälistä sääntelyä vasten yhdeksän sisäistä auditointia johdon vahvistaman auditointiohjelman mukaisesti. Auditoinnit kohdistuivat Lennonvarmistukseen ja henkilölupiin (ATCO), poikkeamaraportointiin (OCCR), ilmailulääketieteeseen (MED), lentotoimintaan (OPS), Traficom ja EASAn väliseen alihankintasopimukseen (EASA PA), ilmailun turva-asioihin (SEC), asematasotarkastuksiin (RAMP), miehittämättömään ilmailuun (RPAS) sekä lento-simulaattoreiden ja lennonharjoittelulaitteiden hyväksyntöihin ja toiminnan valvontaan (FSTD). Traficom seuraa tehtyjen havaintojen sulkemista.

1.9.4 Kyberturvallisuuskeskukseen kohdistuneet arvioinnit

Haastavan pandemiatilanteen jälkeen Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan ja tietojärjestelmiin liittyvät tietoturvallisuusarvioinnit jatkuivat normaalisti.

Teknisten järjestelmien osalta keskityimme erityisesti Kyberturvallisuuskeskuksen tietoturvaloukkausten havainnointi- ja varoitusjärjestelmä HAVARON sekä Kyberturvallisuuskeskuksen CERT-toiminnon käytössä olevan ICT-ympäristön arviointeihin.

Lisäksi vuonna 2022 Euroopan unionin ja Pohjois-Atlantin liitto Naton edustajat suorittivat säännönmukaiset käynnit arvioidakseen turvallisuusluokiteltujen tietoa-aineistojen suojaamiseksi tehtyjä toimenpiteitä.

1.10 Yhteenveto havaituista väärinkäytöksistä

1.10.1 Virheitä ja väärinkäytöksiä koskevat yhteenvetotiedot

Kertomusvuonna 2022 ei ilmennyt Traficomin hoitamiin tai vastattavina oleviin varoihin tai omaisuuteen kohdistuvia väärinkäytöksiä.

1.10.2 Takaisinperintää koskevat yhteenvetotiedot

Traficomin maksamista tuista tehtiin kertomusvuonna kaksi takaisinperintäpää-
töstä, joiden mukainen takaisinperittävä summa oli yhteensä vajaa 70 000 euroa.

Talousarvion toteumalaskelma

Liikenne- ja viestintäviraston talousarvion toteutumatlaskelma

Osaston, momentin ja tilijaottelun numero ja nimi		Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA + LTA:t)	Tilinpäätös 2022	Vertailu Tilinpäätös - Talousarvio	Toteuma %
11.	Verot ja veronluonteiset tulot	1 194 710 086,10	1 152 031 318	1 149 753 323,90	-2 277 994,58	100
11.04.01.	Arvonlisävero	301 742,36	324 493	324 493,05	0,00	100
11.10.03.	Autovero	1 524 167,50	1 673 289	1 673 288,78	0,00	100
11.10.07.	Ajoneuvovero	1 126 082 273,70	1 100 465 764	1 100 465 763,56	-0,44	100
11.19.04.	Eräät viestinnän maksut	43 098 612,45	30 012 000	29 609 168,75	-402 831,25	99
	11.19.04.1. Tietoyhteiskuntamaksu	3 718 319,00	4 100 000	3 811 330,00	-288 670,00	93
	11.19.04.2. Televisio- ja radiotoiminnan valvontamaksu	934 611,21	1 000 000	811 388,79	-188 611,21	81
	11.19.04.3. Postitoiminnan valvontamaksu	1 301 738,72	1 326 000	1 224 214,06	-101 785,94	92
	11.19.04.4. Varmennemaksu	219 000,00	266 000	280 000,00	14 000,00	105
	11.19.04.5. Toimilupamaksu	33 176 890,00	19 920 000	19 910 890,00	-9 110,00	100
	11.19.04.6. Markkinaehtoinen taajuusmaksu	3 748 053,52	3 400 000	3 571 345,90	171 345,90	105
11.19.05.	Eräät liikenteen maksut	22 897 582,67	18 738 000	16 862 837,11	-1 875 162,89	90
	11.19.05.1. Lentoliikenteen valvontamaksu	8 310 415,42	3 200 000	2 217 334,92	-982 665,08	69
	11.19.05.2. Katsastustoiminnan valvontamaksu	7 268 817,66	7 438 000	7 208 012,60	-229 987,40	97
	11.19.05.4. Tieliikenteen liikenneturvallisuusmaksu	7 318 349,59	8 100 000	7 437 489,59	-662 510,41	92
11.19.09.	Muut verotulot	805 707,42	817 773	817 772,65	0,00	100
12.	Sekalaiset tulot	11 930 215,05	40 622 115	40 622 114,56	0,00	100
12.31.99.	Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan muut tulot	640 184,58	400 838	400 837,53	0,00	100
	12.31.99.2. Muut tulot	640 184,58	400 838	400 837,53	0,00	100
12.39.02.	Verotukseen liittyvät korkotulot	4 211 378,56	4 214 817	4 214 817,36	0,00	100
12.39.04.	Siirrettyjen määrärahojen peruutukset	7 071 087,51	35 925 996	35 925 996,27	0,00	100
12.39.10.	Muut sekalaiset tulot	7 564,40	80 463	80 463,40	0,00	0
13.	Korkotulot, osakkeiden myyntitulot ja voiton tuloutukset	270,00	90	90,00	0,00	0
13.03.01.	Osinkotulot, pääomanpalautukset ja osakkeiden myyntitulot	270,00	90	90,00	0,00	0
Tuloarviotilit yhteensä		1 206 640 571,15	1 192 653 523	1 190 375 528,46	2 277 994,58	100

Liikenne- ja viestintäviraston toimintakertomus 2022

Pääluokan, momentin ja tilijaottelun numero, nimi ja määrärahalaji	Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA + LTA:t)	Talousarvion 2022 määrärahojen		Tilinpäätös 2022	Vertailu Talousarvio - Tilinpäätös	Siirtomäärärahoja koskevat täydentävät tiedot			
			käyttö 2022	siirto seuraavalle vuodelle			Edellisiltä vuodelta siirtyneet	Käytettävissä vuonna 2022	Käyttö vuonna 2022 (pl. peruutukset)	Siirretty seuraavalle vuodelle
24. Ulkoministeriön hallinnonala	340 000,00						688 221,08	688 221,08	561 194,67	127 026,41
24.90.68. Itämeren, Barentsin ja arktisen alueen yhteistyö (S3)	340 000,00						688 221,08	688 221,08	561 194,67	127 026,41
28. Valtiovarainministeriön hallinnonala	408 675,97	916 101	76 101,15	840 000,00	916 101,15	0,00	1 145 000,00	1 985 000,00	804 154,71	840 000,00
28.01.29. Valtiovarainministeriön hallinnonalan arvonlisäveromenot (A)		76 101	76 101,15		76 101,15	0,00				
28.60.02. Erikseen budjetoidut henkilöstömenot (A)	408 675,97									
28.70.01. Julkisen hallinnon ICT:n ohjaus ja kehittäminen (S3)		840 000		840 000,00	840 000,00	0,00	350 000,00	1 190 000,00	325 050,44	840 000,00
28.90.20. Julkisen sektorin yhteisen tietohallinnon ja tiedon hallinnan kehittäminen (S3)							795 000,00	795 000,00	479 104,27	0,00
31. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala	957 569 310,16	1 004 886 733	706 584 455,59	285 107 657,86	991 692 113,45	13 194 619,35	284 363 509,47	1 178 283 509,47	743 189 483,16	399 508 875,33
31.01.01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot (S2)	110 000,00	110 000	68 370,77	41 629,23	110 000,00	0,00	153 646,39	263 646,39	222 017,16	41 629,23
31.01.01.1. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	110 000,00	110 000	68 370,77	41 629,23	110 000,00	0,00	33 646,39	143 646,39	102 017,16	41 629,23
31.01.01.4. Kyberturvallisuusohjelman toimeenpano							120 000,00	120 000,00	120 000,00	0,00
31.01.02. Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot (S2)	91 505 000,00	99 262 000	31 608 472,17	67 653 527,83	99 262 000,00	0,00	41 014 345,95	140 276 345,95	72 622 818,12	67 653 527,83
31.01.03. Väyläviraston toimintamenot (S2)		83 000	80 650,87	2 349,13	83 000,00	0,00		83 000,00	80 650,87	2 349,13
31.01.29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisäveromenot (A)	20 819 410,89	21 966 733	21 966 732,80		21 966 732,80	0,00				
31.10.20. Perusväylänpito (S3)	1 400 000,00						1 400 000,00	1 400 000,00	139 942,00	1 260 058,00
31.10.20.3. Vesiväylänpito	1 400 000,00						1 400 000,00	1 400 000,00	139 942,00	1 260 058,00
31.10.30. Avustukset liikenne- ja viestintäverkkoihin (S3)	13 468 000,00	16 030 000	0,00	16 030 000,00	16 030 000,00	0,00	17 380 485,00	33 410 485,00	10 528 884,57	22 881 600,43
31.10.30.3. Tampereen raitiotie, 1. vaihe (EK)	2 328 000,00						5 208 000,00	5 208 000,00	4 349 464,38	858 535,62
31.10.30.3.2. Tampereen raitiotie, 1. vaiheen laajennus, Hatanpään haara	2 328 000,00						2 328 000,00	2 328 000,00	1 469 464,38	858 535,62
31.10.30.4. Tampereen raitiotie, 2. vaihe (EK)	6 600 000,00	7 800 000		7 800 000,00	7 800 000,00	0,00	7 200 000,00	15 000 000,00	3 951 339,98	11 048 660,02

Liikenne- ja viestintäviraston toimintakertomus 2022

	31.10.30.5. Sahasaarenkadun tieyh- teys Kemin biotuotetehtaalle (EK)	3 000 000		3 000 000,00	3 000 000,00	0,00	460 000,00	3 460 000,00	460 000,00	3 000 000,00	
	31.10.30.6. Mellunmäki-Tikkurila- Aviapolis-lentoasema pikaraitiotie (EK)	2 040 000,00	1 880 000	0,00	1 880 000,00	1 880 000,00	0,00	2 012 485,00	3 892 485,00	1 768 080,21	2 124 404,79
	31.10.30.7. Turun raitiotie (EK)	1 500 000,00	1 500 000		1 500 000,00	1 500 000,00	0,00	1 500 000,00	3 000 000,00		3 000 000,00
	31.10.30.8. Lähijunaliikennealueen varikot (EK)	1 000 000,00	1 000 000		1 000 000,00	1 000 000,00	0,00	1 000 000,00	2 000 000,00		2 000 000,00
	31.10.30.9. Länsi-Helsingin raitiotiei- den suunnittelu (ml. Vihdintien pika- raitiotie) (EK)		850 000		850 000,00	850 000,00	0,00		850 000,00		850 000,00
31.10.31.	Eräät avustukset (S3)	29 200 000,00	37 950 000	744 650,66	37 205 349,34	37 950 000,00	0,00	61 071 307,69	99 021 307,69	14 126 797,45	58 094 510,24
	31.10.31.1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kuntien joukkoliiken- nehankkeet (EK)	28 950 000,00	33 800 000		33 800 000,00	33 800 000,00	0,00	60 888 590,74	94 688 590,74	13 382 146,79	54 506 443,95
	31.10.31.2. Finavian lentoasemaver- koston ulkopuoliset lentoasemat (EK)		900 000	631 802,00	268 198,00	900 000,00	0,00		900 000,00	631 802,00	268 198,00
	31.10.31.3. Yksityistieavustukset ja tiekuntien neuvonnasta aiheutuvat kulutusmenot (EK)	250 000,00	3 250 000	112 848,66	3 137 151,34	3 250 000,00	0,00	182 716,95	3 432 716,95	112 848,66	3 319 868,29
31.20.43.	Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantaminen (A)	67 586 899,27	89 000 000	75 805 380,65		75 805 380,65	13 194 619,35				
31.20.50.	Valtionavustus valtakunnallisen laa- jakaistahankkeen ja eräiden muiden valtioneuvostokomiteoiden toteuttamiseen (S3)	5 050 000,00	23 221 000	1 890 761,99	21 330 238,01	23 221 000,00	0,00	10 739 444,35	33 960 444,35	4 059 206,34	21 680 238,01
	31.20.50.1. Valtionavustus valtakun- nallisen laajakaistahankkeen toteut- tamiseen	5 000 000,00	3 521 000	854 720,15	2 666 279,85	3 521 000,00	0,00	5 000 000,00	8 521 000,00	854 720,15	2 966 279,85
	31.20.50.2. Viestintäverkkojen laa- dun ja saatavuuden kehittäminen (RRF pilari2) (EK) (varattu)	50 000,00	15 000 000	1 036 041,84	13 963 958,16	15 000 000,00	0,00	50 000,00	15 050 000,00	1 036 041,84	14 013 958,16
	31.20.50.3. Viestintäyhteyksien laa- dun parantaminen matkustajaju- nissa		4 700 000		4 700 000,00	4 700 000,00	0,00		4 700 000,00		4 700 000,00
31.20.51.	Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin (S3)	94 119 000,00	39 371 000	14 287 626,65	25 083 373,35	39 371 000,00	0,00	72 997 439,72	112 368 439,72	31 675 694,51	80 128 594,23
	31.20.51.1. Tieliikenteen turvalli- suustoiminta (EK)	8 100 000,00	8 600 000	8 163 609,62	436 390,38	8 600 000,00	0,00	426 472,53	9 026 472,53	8 590 082,15	436 390,38
	31.20.51.2. Hankinta- ja konver- sioitukset	13 069 000,00	23 021 000	6 124 017,03	16 896 982,97	23 021 000,00	0,00	9 341 800,00	32 362 800,00	9 521 017,03	22 841 782,97
	31.20.51.2.3. Hankintatuki täyssäh- köhenkilöautoille sisältäen henkilö- autojen etanoli- ja kaasukonver- sioitukset (EK)		13 521 000	5 022 000,00	8 499 000,00	13 521 000,00	0,00		13 521 000,00	5 022 000,00	8 499 000,00

Liikenne- ja viestintäviraston toimintakertomus 2022

31.20.55.	31.20.51.2.4. Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille (EK)	4 500 000	688 905,08	3 811 094,92	4 500 000,00	0,00		4 500 000,00	688 905,08	3 811 094,92		
	31.20.51.2.5. Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille kuorma-autoille (EK)	5 000 000	413 111,95	4 586 888,05	5 000 000,00	0,00		5 000 000,00	413 111,95	4 586 888,05		
	31.20.51.5. Tietoturvasetelinä maksettavat valtionavustukset	6 000 000		6 000 000,00	6 000 000,00	0,00		6 000 000,00		6 000 000,00		
	31.20.51.6. Kansallinen omarahoitusosuus pk-yritysten kyberkompetenssihankkeisiin	250 000		250 000,00	250 000,00	0,00		250 000,00		250 000,00		
	31.20.51.7. Lasti- ja matkustaja-alusvarustamoiden tuki (EK)	69 450 000,00					58 638 200,75	58 638 200,75	13 037 779,87	45 600 420,88		
	31.20.51.7.1. Lasti- ja matkustaja-alusvarustamoiden tuki	69 000 000,00					58 240 262,20	58 240 262,20	12 965 596,99	45 274 665,21		
	31.20.51.7.2. Toimeenpanon ja valmistelun edellyttämät selvitykset (EK) (enintään)	450 000,00					397 938,55	397 938,55	72 182,88	325 755,67		
	31.20.51.8. Sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittäminen (RRF pilari 3) (EK) (varattu)	3 500 000,00	1 500 000	1 500 000,00	1 500 000,00	0,00	3 819 000,00	5 319 000,00	244 000,00	5 000 000,00		
	31.20.51.9. Romutuspalkkio (EK)						771 966,44	771 966,44	282 815,46	0,00		
	Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen (S3)	91 025 000,00	121 025 000	3 263 809,03	117 761 190,97	121 025 000,00	0,00	79 606 840,37	200 631 840,37	52 865 472,14	147 766 368,23	
	31.20.55.06. Lentoliikenteen palvelujen osto (KPY)	26 300 000,00	18 000 000	3 220 409,03	14 779 590,97	18 000 000,00	0,00	14 976 056,70	32 976 056,70	16 973 284,86	16 002 771,84	
	31.20.55.09. Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki (KPY)	33 050 000,00	71 150 000		71 150 000,00	71 150 000,00	0,00	21 179 458,32	92 329 458,32	11 870 181,18	80 459 277,14	
	31.20.55.11. Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki (KPY)	10 325 000,00	15 225 000		15 225 000,00	15 225 000,00	0,00	8 473 242,14	23 698 242,14	8 131 917,00	15 566 325,14	
	31.20.55.12. Kehittämishankkeet (KPY)	750 000,00	750 000		750 000,00	750 000,00	0,00	236 134,67	986 134,67	208 595,24	777 539,43	
	31.20.55.13. Liikkumisen ohjaus (KPY)	600 000,00	600 000	43 400,00	556 600,00	600 000,00	0,00	1 802 148,54	2 402 148,54	834 807,86	1 567 340,68	
	31.20.55.14. Ilmastoperusteiset toimenpiteet (KPY)	20 000 000,00	15 300 000		15 300 000,00	15 300 000,00	0,00	32 939 800,00	48 239 800,00	14 846 686,00	33 393 114,00	
	31.20.60.	Siirto valtion televisio- ja radiorahastoon (S3)	543 286 000,00	556 868 000	556 868 000,00		556 868 000,00	0,00		556 868 000,00	556 868 000,00	0,00
	33.	Sosiaali- ja terveystieteiden hallinnonala	104 740	96 700,00	8 040,00	104 740,00	0,00	0,00	104 740,00	96 700,00	8 040,00	
33.60.39.	Palvelurakenteen kehittäminen (S3)	104 740	96 700,00	8 040,00	104 740,00	0,00		104 740,00	96 700,00	8 040,00		
	33.60.39.07. Ikäohjelma	104 740	96 700,00	8 040,00	104 740,00	0,00		104 740,00	96 700,00	8 040,00		
Määrärahatilit yhteensä		958 317 986,13	1 005 907 574	706 757 256,74	285 955 697,86	992 712 954,60	13 194 619,35	286 196 730,55	1 181 061 470,55	744 651 532,54	400 483 941,74	

Liikenne- ja viestintäviraston talousarvion toteutumalaskelman tiedot valtuuksista ja niiden käytöstä momentin tarkkuudella

Valtuudet ja niiden käyttö (1 000 €)								Valtuuksien käytöstä aiheutuneet talousarviomenot ja määrärahatarve (1 000 €)					
Momentti (numero ja nimi), johon valtuus liittyy	Aikaisempien vuosien valtuuksien käyttö	Uudet valtuudet	Uusitut valtuudet	Vuoden 2022 valtuudet		Käyttämättä	Uusittu v. 2023 TA:ssa	Talousarviomenot 2022	Määräraha- tarve 2023	Määräraha- tarve 2024	Määräraha- tarve 2025	Määräraha- tarve myöhemmin	Määräraha- tarve yhteensä
31.10.30. Avustukset liikenne- ja viestintäverkkoihin	29 447	18 260	13 730	31 990	24 580	7 410	7 410	10 529	27 658	9 600	3 000	3 000	43 258
Aikaisempien vuosien valtuudet	29 447							8 301	17 306	3 600	0	0	20 906
Vuonna 2022 käytettävissä olleet valtuudet		18 260	13 730	31 990	24 580	7 410	7 410	2 228	10 352	6 000	3 000	3 000	22 352
31.20.50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakais- tahankkeen toteuttamiseen (aiemmin 31.40.50.)	49 750	0	5 000	5 000	0	5 000	0	3 023	0	0	0	0	0
Aikaisempien vuosien valtuudet	49 750							3 023	0	0	0	0	0
Vuonna 2022 käytettävissä olleet valtuudet		0	5 000	5 000	0	5 000	0						
Yhteensä	79 197	18 260	18 730	36 990	24 580	12 410	7 410	13 552	27 658	9 600	3 000	3 000	43 258
Aikaisempien vuosien valtuudet	79 197							11 324	17 306	3 600	0	0	20 906
Vuonna 2022 käytettävissä olleet valtuudet		18 260	18 730	36 990	24 580	12 410	7 410	2 228	10 352	6 000	3 000	3 000	22 352

3 Tuotto- ja kululaskelma

Liikenne- ja viestintäviraston tuotto- ja kululaskelma

	1.1.2022-31.12.2022		1.1.2021-31.12.2021	
TOIMINNAN TUOTOT				
Maksullisen toiminnan tuotot	126 250 032,09		121 184 595,97	
Muut toiminnan tuotot	2 049 035,75	128 299 067,84	708 801,01	121 893 396,98
TOIMINNAN KULUT				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Ostot tilikauden aikana	738 302,79		423 991,80	
Henkilöstökulut	74 743 913,10		70 356 198,39	
Vuokrat	7 275 364,44		7 886 597,63	
Palvelujen ostot	109 490 861,45		108 095 606,84	
Muut kulut	4 567 420,37		2 143 683,33	
Valmistus omaan käyttöön (-)	-12 630 160,72		-12 317 892,07	
Poistot	6 220 690,90	-190 406 392,33	5 756 596,71	-182 344 782,63
JÄÄMÄ I		-62 107 324,49		-60 451 385,65
RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT				
Rahoitustuotot	130 247,71		119 870,40	
Rahoituskulut	-2 788,56	127 459,15	-979,57	118 890,83
SATUNNAISET TUOTOT JA KULUT				
Satunnaiset tuotot	184 324,00		30 000,00	
Satunnaiset kulut	-850,00	183 474,00	-3 731,51	26 268,49
JÄÄMÄ II		-61 796 391,34		-60 306 226,33
SIIRTOTALOUDEN TUOTOT JA KULUT				
Kulut				
Siirtotalouden kulut paikallishallinnolle pl.hyvinvointialuehallinto	59 134 945,32		114 864 525,29	
Siirtotalouden kulut elinkeinoelämälle	114 248 132,03		123 286 590,68	
Siirtotalouden kulut voittoa tavoittelematto- mille yhteisöille	9 023 666,60		8 323 442,46	
Siirtotalouden kulut kotitalouksille	6 190 815,46		7 704 224,56	
Muut siirtotalouden kulut ulkomaille	5 420 877,38		5 118 784,22	
Siirtotalouden kulut valtionhallinnolle	556 868 000,00	-750 886 436,79	543 286 000,00	-802 583 567,21
JÄÄMÄ III		-812 682 828,13		-862 889 793,54
TUOTOT VEROISTA JA PAKOLLISISTA MAKSUISTA				
Verot ja veronluonteiset maksut	1 149 428 830,85		1 194 408 343,74	
Muut pakolliset maksut	4 214 817,36		4 211 378,56	
Perityt arvonlisäverot	324 493,05		301 742,36	
Suoritettavat arvonlisäverot	-22 065 204,83	1 131 902 936,43	-20 849 890,30	1 178 071 574,36
TILIKAUDEN TUOTTO-/KULUJÄÄMÄ		319 220 108,30		315 181 780,82

4 Tase

Liikenne- ja viestintäviraston tase

	31.12.2022		31.12.2021	
VASTAAVAA				
KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET				
AINEETTOMAT HYÖDYKKEET				
Aineettomat oikeudet	1 054 307,59		868 139,95	
Muut pitkävaikutteiset menot	17 005 675,93		17 089 334,44	
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	<u>27 309 574,98</u>	45 369 558,50	<u>19 403 743,90</u>	37 361 218,29
AINEELLISET HYÖDYKKEET				
Koneet ja laitteet	1 969 760,38		1 760 816,99	
Kalusteet	7 220,39		36 101,95	
Muut aineelliset hyödykkeet	<u>38 728,80</u>	<u>2 015 709,57</u>	<u>38 728,80</u>	<u>1 835 647,74</u>
KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET YHTEENSÄ		47 385 268,07		39 196 866,03
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS				
LYHYTAIKAISET SAAMISET				
Myyntisaamiset	9 966 156,84		9 548 607,79	
Siirtosaamiset	836 153,25		651 487,50	
Muut lyhytaikaiset saamiset	26 597,19		1 953,37	
Ennakkomaksut	<u>500,00</u>	10 829 407,28	<u>0,00</u>	10 202 048,66
RAHAT, PANKKISAAMISET JA MUUT RAHOITUSVARAT				
Kirjanpitoyksikön tulotilit	16 463,54		17 767,10	
Kirjanpitoyksikön menotilit	<u>-16 754,72</u>	<u>-291,18</u>	<u>-15 708,88</u>	<u>2 058,22</u>
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS YHTEENSÄ		10 829 116,10		10 204 106,88
VASTAAVAA YHTEENSÄ		<u>58 214 384,17</u>		<u>49 400 972,91</u>

	31.12.2022	31.12.2021
VASTATTAVAA		
OMA PÄÄOMA		
VALTION PÄÄOMA		
Valtion pääoma 1.1.1998	-5 563 077,93	-5 563 077,93
Edellisten tilikausien pääoman muutos	9 093 437,94	-10 447 378,31
Pääoman siirrot	-336 541 464,58	-295 640 964,57
Tilikauden tuotto-/kulujäämä	319 220 108,30	-13 790 996,27
		3 530 360,01
VIERAS PÄÄOMA		
LYHYTAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA		
Talousarvion ulkopuolella olevien valtion rahasto-		
jen yhdystilit	7 446 694,53	7 682 568,12
Saadut ennakot	1 672 770,57	7 570,54
Ostovelat	16 495 107,60	12 694 985,05
Kirjanpitoyksiköiden väliset tilitykset	1 596 133,57	1 484 943,73
Edelleen tilittävät erät	1 543 490,84	1 308 320,67
Siirtovelat	16 720 744,97	14 274 884,73
Muut lyhytaikaiset velat	26 530 438,36	72 005 380,44
		8 417 340,06
		45 870 612,90
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ	72 005 380,44	45 870 612,90
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	<u>58 214 384,17</u>	<u>49 400 972,91</u>

5 Liitteet

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 1: Selvitys tilinpäätöksen laatimisperiaatteista ja vertailtavuudesta

1) Budjetointia koskevat muutokset ja muutosten tärkeimmät vaikutukset talousarvion toteutumalaskelmaan, tuotto- ja kululaskelmaan ja taseeseen sekä niiden vertailtavuuteen

Toimintamäärärahaa vuonna 2022 tapahtuneet muutokset:

Vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa Traficomille myönnettiin toimintamenoihin lisäystä 7 449 000 euroa.

Lisäyksestä 6 000 000 euroa aiheutui tietoturvasetelin käyttöönotosta, 425 000 euroa kyberturvallisuuden vahvistamisen kokonaisuudesta, 400 000 euroa esteettömyysdirektiivin toimeenpanoon liittyvistä tehtävistä, 344 000 euroa palkkausten tarkistuksista, 150 000 euroa uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tuomista uusista tehtävistä ja 130 000 euroa uuden matkustajajunien viestintäyhteyksien laadun parantamiseen liittyvän valtionavustustehtävän resurssitarpeista.

Vuoden 2022 neljännessä lisätalousarviossa Traficomille myönnettiin toimintamenoihin vähennystä -3 158 000 euroa.

Määrärahan muutoksessa otettiin huomioon kertaluonteisena lisäyksenä 3 242 000 euroa, joka aiheutui Euroopan lennonvarmistusjärjestön Eurocontrolin vuoden 2022 jäsenmaksusta ja vähennyksenä -150 000 euroa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lakiesityksen taloudellisten vaikutusten poistosta lain voimaantulon viivästymisen johdosta, -6 000 000 euroa tietoturvaseteliin tarkoitetun määrärahan siirtona momentille 31.20.51 sekä -250 000 euroa kyberkompetenssihankkeiden kansalliseen omarahoitukseen tarkoitetun määrärahan siirtona momentille 31.20.51.

2) Valuuttakurssi, jota on käytetty muutettaessa ulkomaanrahan määräiset saamiset ja velat sekä muut sitoumukset Suomen rahaksi

Ei esitettävää.

3) Tilinpäätöstä laadittaessa noudatetut arvostus- ja jaksotusperiaatteet ja -menetelmät sekä erityisesti niissä tapahtuneiden muutosten vaikutukset tilikauden tuotto- ja kulujaan sekä taseessa ilmoitettavien erien muodostumiseen

Arvostusperusteissa ei ole tehty muutoksia vertailutilikausien välillä. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu yhdenmukaisin periaattein käyttöomaisuushyödykkeiden taloudellisen pitoajan mukaisina tasapoistoina alkuperäisestä hankintamenosta poistosuunnitelman mukaisesti.

Traficomin itse rakentamat tai rakennuttamat tietojärjestelmät kirjataan taseeseen käyttöomaisuudeksi.

4) Aikaisempiin vuosiin kohdistuvat tuotot ja kulut, talousarviotulot ja -menot sekä virheiden korjaukset, jos ne eivät ole merkitykseltään vähäisiä

Ei esitettävää.

5) Selvitys edellistä vuotta koskevista tiedoista, jos ne eivät ole vertailukelpoisia tilinpäätösvouden tietojen kanssa

Ei esitettävää.

6) Selvitys tilinpäätösvouden jälkeisistä olennaisimmista tapahtumista siltä osin kuin niitä ei ilmoiteta toimintakertomuksessa

Ei esitettävää.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 2: Nettoutetut tulot ja menot

Momentin numero ja nimi		Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA + LTA:t)	Talousarvion 2022 määrärahojen		Tilinpäätös 2022	Vertailu Talousarvio - Tilinpäätös	Siirtomäärärahoja koskevat täydentävät tiedot			
				käyttö vuonna 2022	siirto seuraavalle vuodelle			Edellisiltä vuosilta siirtyneet	Käytettävissä vuonna 2022	Käyttö vuonna 2022 (pl. peruutuk- set)	Siirretty seuraavalle vuodelle
31.01.01.	Bruttomenot	110 000,00		68 370,77		110 000,00				222 017,16	
Liikenne- ja viestintämi- nisteriön toimintamenot	Bruttotulot	0,00									
(Siirtomääräraha 2 v)	Nettomenot	110 000,00	110 000	68 370,77	41 629,23	110 000,00	0,00	153 646,39	263 646,39	222 017,16	41 629,23
31.01.02.	Bruttomenot	213 540 432,98		160 141 558,32		227 795 086,15				201 155 904,27	
Liikenne- ja viestintävi- raston toimintamenot	Bruttotulot	122 035 432,98		128 533 086,15		128 533 086,15				128 533 086,15	
(Siirtomääräraha 2 v)	Nettomenot	91 505 000,00	99 262 000	31 608 472,17	67 653 527,83	99 262 000,00	0,00	41 014 345,95	140 276 345,95	72 622 818,12	67 653 527,83
31.01.03.	Bruttomenot	0,00		80 650,87		83 000,00				80 650,87	
Väyläviraston toiminta- menot (Siirtomääräraha 2 v)	Bruttotulot	0,00									
	Nettomenot	0,00	83 000	80 650,87	2 349,13	83 000,00	0,00		83 000,00	80 650,87	2 349,13
31.10.20.	Bruttomenot	1 400 000,00								139 942,00	
Perusväylänpito (Siirto- määräraha 3 v)	Bruttotulot	0,00									
	Nettomenot	1 400 000,00						1 400 000,00	1 400 000,00	139 942,00	1 260 058,00

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 3: Arviomäärärahojen ylitykset

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 3.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 4: Peruutetut siirretyt määrärahat

Pääluokan ja tilijaottelun numero ja nimi	Peruutettu	
	Tilijaottelu	Yhteensä
28. Valtiovarainministeriön hallinnonala		340 845,29
2020		340 845,29
28.70.01. Julkisen hallinnon ICT:n ohjaus ja kehittäminen	24 949,56	
28.90.20. Julkisen sektorin yhteisen tietohallinnon ja tiedon hallinnan kehittäminen	315 895,73	
31. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala		35 585 150,98
2020		30 885 150,98
31.10.31.1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kuntien joukko-liikennehankkeet (EK)	26 800 000,00	
31.20.50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistahankkeen toteuttamiseen	3 521 000,00	
31.20.51.8 Kaasukuorma-autojen hankintatuki (EK)	75 000,00	
31.20.51.9. Romutuspalkkio (EK)	489 150,98	
2021		4 700 000,00
31.20.50.1. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistahankkeen toteuttamiseen	4 700 000,00	
Pääluokat yhteensä		35 925 996,27
2020		31 225 996,27
2021		4 700 000,00

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 5: Henkilöstökulujen erittely

	2022	2021
Henkilöstökulut	63 107 471,49	60 036 397,54
Palkat ja palkkiot	62 398 421,76	60 114 620,90
Tulosperusteiset erät	5 704,00	0,00
Lomapalkkavelan muutos	703 345,73	-78 223,36
Henkilösivukulut	11 636 441,61	10 319 800,85
Eläkekulut	10 448 207,09	9 355 757,72
Muut henkilösivukulut	1 188 234,52	964 043,13
Yhteensä	74 743 913,10	70 356 198,39
Johdon palkat ja palkkiot, josta	1 174 641,34	1 149 676,06
- tulosperusteiset erät	5 704,00	0,00
Luontoisedut ja muut taloudelliset etuudet	65 830,64	71 687,85
Johto	1 440,00	1 440,00
Muu henkilöstö	64 390,64	70 247,85

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 6: Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet ja niiden muutokset

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu kirjanpitoyksikössä yhdenmukaisin periaattein käyttö- omaisuushyödykkeiden taloudellisen pitoajan mukaisina tasapoistoina alkuperäisestä hankintamenosta. Varainhoitovuoden aikana ei ole tehty muutoksia poistosuunnitelmaan.

Suunnitelman mukaiset poistoajat ovat:

Omaisuusryhmä	Poisto- menetelmä	Poistoaika vuotta	Vuotuinen poisto %	Jäännösarvo € tai %
112 Aineettomat oikeudet				
1120010 Ostetut atk-ohjelmistot 5v	tasapoisto	5	20	0
1120020 Ostetut atk-ohjelmistot 3v	tasapoisto	3	33,3	0
1123010 Liittymismaksut 10v	tasapoisto	10	10	0
114 Muut pitkävaikutteiset menot				
1140010 Itse valmistetut ja teetetut atk-ohjelmat 5v	tasapoisto	5	20	0
1149010 Muut pitkävaikutteiset menot 10v	tasapoisto	10	10	0
125-126 Koneet ja laitteet				
1255010 ATK-laitteet ja niiden oheislaitteet 3v	tasapoisto	3	33,3	0
1257010 Puhelinkeskukset ja muut viestintälaitteet 5v	tasapoisto	5	20	0
1258010 Audiovisuaaliset koneet ja laitteet 5v	tasapoisto	5	20	0
1260010 Muut tutkimuslaitteet 5v	tasapoisto	5	20	0
1269010 Muut koneet ja laitteet 5v	tasapoisto	5	20	0
1269020 Muut koneet ja laitteet 10v	tasapoisto	10	10	0
127 Kalusteet				
1270010 Asuinhuoneisto- ja toimistokalusteet 5v	tasapoisto	5	20	0

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 7: Kansallis- ja käyttöomaisuuden sekä muiden pitkävaikutteisten menojen poistot

	Aineettomat hyödykkeet			Yhteensä
	112 Aineettomat oikeudet	114 Muut pitkävaikutteiset menot	119 Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	
Hankintameno 1.1.2022	1 696 239,25	24 699 473,21	19 403 743,90	45 799 456,36
Lisäykset	556 891,00	4 724 329,64	12 630 160,72	17 911 381,36
Vähennykset	-155 797,37	-153 169,72	-4 724 329,64	-5 033 296,73
Hankintameno 31.12.2022	2 097 332,88	29 270 633,13	27 309 574,98	58 677 540,99
Kertyneet poistot 1.1.2022	-828 099,30	-7 610 138,77	0,00	-8 438 238,07
Vähennysten kertyneet poistot	155 797,37	153 169,72	0,00	308 967,09
Tilikauden suunnitelman mukaiset poistot	-351 131,13	-4 774 801,38	0,00	-5 125 932,51
Tilikauden suunnitelmasta poikkeavat poistot	-19 592,23	-33 186,77	0,00	-52 779,00
Tilikauden arvonalennukset	0,00	0,00	0,00	0,00
Kertyneet poistot 31.12.2022	-1 043 025,29	-12 264 957,20	0,00	-13 307 982,49
Arvonkorotukset	0,00	0,00	0,00	0,00
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	1 054 307,59	17 005 675,93	27 309 574,98	45 369 558,50

	Aineelliset hyödykkeet			Yhteensä
	125-126 Koneet ja laitteet	127 Kalusteet	128 Muut aineelliset hyödykkeet	
Hankintameno 1.1.2022	3 666 612,20	144 407,80	38 728,80	3 849 748,80
Lisäykset	1 222 041,22	0,00	0,00	1 222 041,22
Vähennykset	-50 017,62	0,00	0,00	-50 017,62
Hankintameno 31.12.2022	4 838 635,80	144 407,80	38 728,80	5 021 772,40
Kertyneet poistot 1.1.2022	-1 905 795,21	-108 305,85	0,00	-2 014 101,06
Vähennysten kertyneet poistot	50 017,62	0,00	0,00	50 017,62
Tilikauden suunnitelman mukaiset poistot	-1 007 711,16	-28 881,56	0,00	-1 036 592,72
Tilikauden suunnitelmasta poikkeavat poistot	-5 386,67	0,00	0,00	-5 386,67
Tilikauden arvonalennukset	0,00	0,00	0,00	0,00
Kertyneet poistot 31.12.2022	-2 868 875,42	-137 187,41	0,00	-3 006 062,83
Arvonkorotukset	0,00	0,00	0,00	0,00
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	1 969 760,38	7 220,39	38 728,80	2 015 709,57

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 8: Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoitustuotot	2022	2021	Muutos 2022-2021
Korot euromääräisistä saamisista	132 861,63	119 845,61	13 016,02
Osingot	90,00	270,00	-180,00
Muut rahoitustuotot	-2 703,92	-245,21	-2 458,71
Rahoitustuotot yhteensä	130 247,71	119 870,40	10 377,31

Rahoituskulut	2022	2021	Muutos 2022-2021
Korot euromääräisistä veloista	2 788,56	979,57	1 808,99
Rahoituskulut yhteensä	2 788,56	979,57	1 808,99
Netto	127 459,15	118 890,83	8 568,32

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 9: Talousarvio- taloudesta annetut lainat

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 9.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 10: Arvopaperit ja oman pääoman ehtoiset sijoitukset

Käyttö- ja rahoitusomaisuusarvopaperit

	Kappale- määrä	Markkina- arvo	Kirjanpito- arvo	31.12.2022 Omistus- osuus %	Myyntioi- keuksien alaraja %	Saadut osingot	Markkina- arvo	31.12.2021 Kirjanpito- arvo
Julkisesti noteeratut osakkeet ja osuudet								
Suomen luotto-osuus- kunta	1		0,00	0,00		90,00		0,00
Osakkeet ja osuudet yhteensä			0,00			90,00		0,00

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 11: Taseen rahoituserät ja velat

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 11.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 12: Valtiontakaukset ja -takuut sekä muut monivuotiset vastuut

Voimassa olevat takaukset ja niiden käytettävissä oleva enimmäismäärä

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole voimassa olevia takauksia.

Voimassa olevat takuut ja niiden käytettävissä oleva enimmäismäärä

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole voimassa olevia takuita.

Voimassa olevat takaukset ja takuut valuutoittain

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole voimassa olevia takauksia eikä takuita.

Muut monivuotiset vastuut

Valtion talousarvion yksityiskohtaisten perustelujen yleisten määräysten kohdan Toimintamenomäärärahat perusteella tehdyt tavanomaiset sopimukset ja sitoumukset

€	Talousarvio- menot 2022	Määräraha- tarve 2023	Määräraha- tarve 2024	Määräraha-tarve 2025	Määräraha- tarve myöhemmin	Määräraha- tarve yhteensä
Tavanomaiset sopimukset ja sitoumukset yhteensä	7 333 166,01	7 257 310,74	1 846 275,78	1 966 275,78	0,00	11 069 862,30

Muulla kuin valtion talousarvion yksityiskohtaisten perustelujen yleisten määräysten kohdan Toimintamenomäärärahat perusteella tehdyt sopimukset ja sitoumukset

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole tähän ilmoitettavia muita sopimuksia ja sitoumuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 13: Taseeseen sisältyvät rahastoidut varat

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 13.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 14: Taseeseen sisältymättömät rahastoidut varat

Nimi	Taseen loppusumma tai varojen määrä	Organisaation toiminta-alue tai varojen käyttötarkoitus
Rahastot		
Valtion televisio- ja radiorahasto	7 446 694,53	Rahaston tarkoituksena on järjestää Yleisradio OY:n toiminnan rahoitus ja muutoinkin edistää televisio- ja radiotoimintaa

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 15: Velan muutokset

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 15.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 16: Velan maturiteettijakauma ja duraatio

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 16.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 17: Oikeiden ja riittävien tietojen antamiseksi tarvittavat muut täydentävät tiedot

Vuonna 2022 solmittiin Liikenne- ja viestintäviraston ja usean sopimuskumppanin välillä sopimukset erilaisista tieliikenteeseen liittyvien palvelutehtävien suorittamisesta. Sopimuskausi on alkanut 1.1.2023 ja jatkuu 31.12.2026 asti. Sopimusten alaiset palvelukorvaukset vaikuttavat määrärahan tarpeeseen, liite 12, monivuotiset vastuut. Koska sopimukset ovat alkaneet vuoden 2023 puolella, sopimuksia ei ole huomioitu liitteellä 12, mikä selittää monivuotisten vastuiden eroa vuosien 2022 ja 2023 välillä.

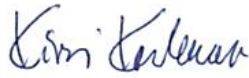
Lisäksi liitteen 12 monivuotisten vastuiden kokonaismäärää pienentää se, että tarkennettujen Valtiokonttorin ohjeiden mukaan liitteelle 12 ei oteta mukaan puitesopimuksia tai muita sentyyppisiä sopimuksia, joissa sopimus ei sisällä määräostovelvoitetta.

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätöksen liite 18: Kilpailullisen toiminnan tuloslaskelma sekä kuvaus kustannuslaskennan periaatteista

Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole esitettävää liitteelle 18.

6 Allekirjoitus

Liikenne- ja viestintäviraston tilinpäätös on hyväksytty Helsingissä 28. päivänä helmikuuta 2023.



Pääjohtaja

Kirsi Karlamaa

Tilintarkastus

Kirjanpitoyksikön tilintarkastuksesta vastaa valtiontalouden tarkastusvirasto, joka antaa tarkastuksesta tilintarkastuskertomuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto