Hei Mika ja Juha,

Kiitos viestistä. Alla kommentit sekä tiedostoista ilmeneviin muutoksiin että alla oleviin kahteen kysymykseen. Kommentointi oli hiukan hankalaa, kun perustelut puuttuivat, mutta toivottavasti osaamme tuoda lisävalaistusta valiokunnan huoliin. Word-tiedostoon on merkitty, mitä muutoksia pidetään ongelmallisina, sekä eräitä toimituksellisia huomioita.

Ystävällisin terveisin,

Susanna

II osa 1 luku 1 §: Henkilöiden ja tavaran kuljettaminen tiellä

Luvanvaraisuuden rajan säilyttäminen 2 000 kilossa tavaraliikenteen osalta*: Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä muutosta hallituksen esityksen eikä hallitusohjelman hengen mukaisena, eikä se edistä harvaan asuttujen alueiden tavaraliikennepalvelujen turvaamista. Liikenne- ja viestintäministeriö edelleen muistuttaa, että kyseessä on Suomi-lisä.*

Ministeriö kiinnittää huomion siihen, että valiokunta olisi päätymässä ratkaisuun, joka olisi tiukempi kuin useiden valiokunnassa kuultujen sidosryhmien näkemykset. Sidosryhmät olivat valmiita luvanvaraisuuden kevennyksiin pakettiautoliikenteen osalta. He olisivat soveltaneet pakettiautotoimintaan samoja vaatimuksia kuin taksiliikenteeseen, mikä käytännössä tarkoittaisi nyt valiokunnan harkitsemaan ratkaisuun verrattuna sitä, että toimijaa ei koskisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen vakavaraisuusvaatimus, eikä yrittäjäkokeen suorittamista edellytettäisi. Liikenne- ja viestintäministeriö ei voi puoltaa muutosta, joka ei madalla markkinoille tulokynnystä eikä tuo helpotusta harvaan asutuille seuduille, missä palvelujen väheneminen luo paineita uusien ratkaisujen löytämiselle. On mahdollista, että EU:ssa käynnistyvät säädöshankkeet tuovat tilanteeseen tulevaisuudessa muutosta.

II osa 1 luku 8 §: Luvan voimassaolo

Taksiliikenneluvan saattaminen määräaikaiseksi**:** *Liikenne- ja viestintäministeriö ei kannata valiokunnan esittämää lisärajoitusta taksiliikennelupiin. Taksiliikenteen luvanvaraisuuden hyväksyttävyyttä on punnittu eduskunnassa taksiliikennesääntelyn aiemmissakin vaiheissa (mm. P eVL 31/2006 ja 22/2010). Lausunnossaan 31/2006 valiokunta on todennut seuraavaa: ”Taksitoiminnan harjoittamisen luvanvaraisuuden ensisijaisena tarkoituksena on taata asiakkaiden turvallisuus ja mahdollistaa tämän turvaava tehokas viranomaisvalvonta”, ja edelleen:” Tällaiset turvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyvät perusteet luvanvaraisuudelle ovat perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviä (vrt. PeVL 40/2002 vp, s. 4/II ja PeVL 66/2002 vp, s. 2/I). Sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta merkityksellistä on, että lupajärjestelmä ja erityisesti luvan saannin ehdot takaavat tällaisessa toiminnassa tarpeellisen ennakollisen valvonnan ja siten muita vaihtoehtoisia tapoja tehokkaammin asiakkaan turvallisuuden ja liikenteenharjoittajan edellytykset harjoittaa taksiliikennettä asianmukaisesti.*

Yllä olevilla perusteilla hyväksyttiin tällä hetkellä voimassa oleva taksiliikennelaki, jonka mukaan taksiluvat ovat voimassa toistaiseksi. Liikennekaaren siirtymäsäännösten mukaan nykyiset taksiliikenteeseen oikeuttavat taksiluvat katsottaisiin liikennekaaren mukaisiksi taksiliikenneluviksi kuitenkin niin, että samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat voitaisiin yhdistää yhdeksi taksiliikenneluvaksi. Valiokunnan nyt kaavailema ratkaisu puuttuisi siis tällä hetkellä voimassaolevien lupien voimassaoloaikaan ilman, että tästä olisi toimijoita ja esimerkiksi perustuslakivaliokuntaa kuultu.

Toimijoiden hallinnollisen taakan keventämiseksi Suomessa on lähtökohtaisesti pyritty siihen, että luvat myönnettäisiin toistaiseksi voimassaolevina, ja niiden voimassaoloon puututtaisiin vain tarvittaessa silloin, kun haltija sitä itse pyytää esim. toiminnan lopettaessaan, tai silloin, kun valvonta antaa siihen aihetta. Henkilö- ja tavaraliikennelupien osalta lupien määräaikaisuudesta on säädetty EU-lainsäädännössä. Jää epäselväksi, mitä valiokunta mitä tällä määräaikaisuudella tavoittelisi.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan, jos liikenne- ja viestintävaliokunta muuttaa nykyisin toistaiseksi voimassa olevat ja tulevat taksiluvat määräaikaisiksi (10 v), tulee siitä uusi yrittämisen rajoitus ja hallinnollinen taakka taksiliikenteen harjoittajalle ja koko elinkeinolle. Tämä ei ole hallitusohjelman mukaista. Hallituksen tavoitteena on edistää yrittäjyyttä ja kilpailua sekä vähentää byrokratiaa.

Edelleen, koska taksiliikenne kuuluu kansallisesti säänneltäviin asioihin, olisi tärkeää pitää sääntely sujuvana ja hallinnollinen taakka vähäisenä. Taksiluvan saamisperusteet on hallituksen esityksessä tarkasti esitetty. Lisäksi on esitetty valvontaan koskevat toimenpiteet ja toiminta tapauksissa, jolloin on perusteita taksiluvan peruuttamiselle. Taksiluvan määräaikaisuus ei edistä hyvän taksipalvelun saatavuutta eikä lisää turvallisuutta.

Yllä esitetyn perusteella ministeriö ei voi hyväksyä taksilupien muuttamista määräaikaisiksi vaan toivoo, että valiokunta palauttaa säännöksen vastaamaan hallituksen esitystä.

IV osa 2 luku 2 §: Valvontaviranomaisten yleinen tiedonsaantioikeus

Muilta osin ministeriöllä ei ole huomautettavaa pykälää koskevista muutosehdotuksista, jotka ovat sen näkökulmasta ennen kaikkea toimituksellisia, säännöksen tavoitetta tarkentavia. Ministeriö kummeksuu kuitenkin neljänteen momenttiin lisättyä tekstiä: ***Tekninen käyttöyhteys tulee toteuttaa siten, että tietoihin pääsy rajoittuu vain Liikenteen turvallisuusviraston tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämättömiin tietoihin.*** *Kun edellisessä momentissa nimenomaan rajataan tiedonsaantioikeus välttämättömiin tietoihin, miksi tietojen välttämättömyydestä olisi säädettävä tässä momentissa uudelleen? Ehdotus poikkeaisi vakiintuneesta kirjoitustavasta, mistä pitäisi seurata se, että säännöstä olisi myös sovellettava vakiintuneista soveltamiskäytännöistä poiketen. Kyseinen muotoilu on omiaan herättämään hämmennystä. Teksti vaikuttaisi kuuluvan perusteluosioon. Ministeriö esittää, että tästä lisäyksestä voidaan epäselvyytensä vuoksi luopua.*

V osa 1 luku 4 § Tietojen luovuttaminen

Valiokunta on muotoillut pykälän ensimmäisen momentin uudelleen. Ensisilmäyksellä vaikutti siltä kuin muutokset olisivat olleet ensisijaisesti toimituksellisia, mutta lähempi tarkastelu osoittaa, että sisältö on muuttunut tavalla, jota ei voida pitää rekisteriasiakkaiden etujen mukaisena.

Valiokunta ensinnäkin esittää, että tietojen luovuttamisessa poikettaisiin JulkL:n 16.3 momentista, joka kuuluu seuraavasti:

> *Viranomaisen henkilörekisteristä saa antaa henkilötietoja sisältävän kopion tai tulosteen tai sen tiedot sähköisessä muodossa, jollei laissa ole toisin erikseen säädetty, jos luovutuksensaajalla on henkilötietojen suojaa koskevien säännösten mukaan oikeus tallettaa ja käyttää sellaisia henkilötietoja. Henkilötietoja saa kuitenkin luovuttaa suoramarkkinointia ja mielipide- tai markkinatutkimusta varten vain, jos niin erikseen säädetään tai jos rekisteröity on antanut siihen suostumuksensa.*

Valiokunnan esitys kuuluu kokonaisuudessaan seuraavasti:

> *Poiketen siitä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään, liikenneluparekisterin julkisesta osasta luvanhaltijan nimi, voimassa olevaa lupaa koskevat tiedot sekä yleiseen käyttöön tarkoitetut yhteystiedot voidaan saattaa sellaisinaan julkisiksi sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla. Tietoja voidaan hakea ainoastaan yksittäisinä hakuina käyttäen hakuperusteena luvanhaltijan nimeä, lupatunnusta tai yritys- ja yhteisötunnusta.*

Liikenne- ja viestintäministeriön tarkistettu ehdotus kuului seuraavasti:

> *Liikenneluparekisterin julkisen osan tiedot ovat kaikkien saatavilla yksittäisluovutuksina sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla. Rekisterin avoimen osan tiedoista voidaan luovuttaa muutoinkin sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla tiedot, jotka koskevat voimassa olevia lupia, lupatunnuksia sekä luvanhaltijoiden nimiä ja yhteystietoja. Luvanhaltijana olevalla luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen muutoin kuin yksittäisluovutuksena.*

Liikenne- ja viestintäministeriö näkee valiokunnan esittämässä muotoilussa kaksi ongelmaa: ensinnäkin, valiokunta haluaa rajoittaa yritystenkin osalta tiedonluovutukset yksittäiskyselyihin. Ministeriö korostaa, että kyseessä ovat ammatin harjoittamisen tilanteet, eikä yritysten osalta kyse voi olla henkilötietojen suojasta. Ylipäätään rekistereissä olevien tietojen hyödyntämistä ja luovuttamiskäytäntöjä pitäisi pystyä päivittämään nykyistä tietoteknistä kehitystä vastaavaksi, kun kyse ei ole yksityisyyden suojaa vaarantavista tilanteista. Nykyiset käytänteet ovat peräisin vuosituhannen vaihteen tienoilta. Mikäli uudistumista myös niissä ei tapahdu, ei Suomella ole mahdollisuuksia hyödyntää digitaalisuuden mukanaan tuomia mahdollisuuksia, saati toimia edelläkävijänä.

Toisena merkityksellisenä ongelmana ministeriö näkee sen, että tämän jälkeen ei rekisterin pitäjä voisi edes rekisteröidyn suostumuksella luovuttaa hänen tietojaan edelleen (ministeriön momenttiin sisällyttämä viimeinen lause on jätetty pois JA JulkL:n 16.3 pykälänkin toissijainen soveltaminen on suljettu pois, vaikka pykälän kolmannessa momentissa muutoin tuodaan esille JulkL:n toissijainen soveltaminen). Tämä on vastoin omadata-ajattelua, ja rajoittaa tiedon käyttöä nykyisestä. Omadatalla (mydata), viitataan ihmiskeskeisiin henkilötiedon organisointitapoihin, jossa yksityisyydensuojan ja pirstaleisuuden haasteita pyritään ratkaisemaan asettamalla ihminen tiedon hallinnan keskiöön. Organisaatio tarjoaa keräämänsä yksilöä koskevan tiedon takaisin ihmiselle itselleen. Yksilö voi hyödyntää tietoaan sekä jakaa, vaihtaa tai myydä sitä edelleen muihin palveluihin. Koska muutosta ei voida pitää rekisteriasiakkaiden etujen mukaisena, ministeriö vastustaa muutosta.

VII OSA 1 luku 1 §: Voimaantulo

Voimaantulosäännöstä esitetään muutettavaksi niin, että ITS-direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät säännöt tulevat voimaan 1.10.2017 ja tiedon avaamiseen liittyvät velvoitteet 1.1.2018 alkaen. Tiedon avaamiseen liittyen valiokunta on esittänyt myös viranomaisten toimintaa ja viranomaistehtäviä koskevien IV-osan 1 ja 2 luvun ensimmäisten pykälien voimaantulon aikaistamista siltä osin kuin tämä on tarpeen tiedon avaamista koskevien pykälien valvomiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että voimaantulon aikaistamisessa otettaisiin huomioon myös määritelmiä koskeva pykälä samoin kuin palveluasetuksessa tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten nimeämistä koskevat pykälät. Tekstiehdotus sisältyy kommenttina liitteeseen.

Vuosivalvonta:

Vuosivalvonnalla valiokunta viitannee voimassa olevassa taksiliikennelaissa olevaan pykälään, jonka mukaan taksiluvan haltijoiden osalta olisi vuosittain tarkistettava, että taksiluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö täyttävät hyvämaineisuuden ja luvan haltija kykenee vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Liikenne- ja viestintäministeriö ei halua heikentää taksiliikenteeseen kohdistuvaa valvontaa, mutta pitää tärkeänä sitä, että laki kestää aikaa, ja viranomaisvalvonnan resurssit pystytään ohjaamaan niihin kohteisiin, joissa valvontatoimenpiteiden vaikuttavuus on suurin. Viranomaiset tekevät vuosittain tarkemmat suunnitelmat valvonnan kohdentamisesta. Viranomaisten (kuten Trafin ja verohallinnon) tiedot ovat pääsääntöisesti digitaalisessa muodossa ja viranomaistoimintaa ja sen työkaluja kehitetään jatkuvasti niin, että valvontatoimet voidaan suorittaa mahdollisimman yksinkertaisesti, jopa automaattisesti. Tätä taustaa vasten ei ole järkevää, että yksittäisten lupien viranomaisvalvonnan yksityiskohdista säädettäisiin lain tasolla. Se voisi myös herättää kysymyksiä siitä, miten valikoidaan ne luvat, joiden valvontasyklistä säädetään tarkemmin. Liikennekaaren IV osan 1 luvun 1 §:ssä säädetään Trafista yleisenä valvontaviranomaisena. Pykälä edellyttää, että Trafi arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikennekaaren vaikutuksia, ja raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta. Sen sijaan, että tähän pykälään lisättäisiin yhden lupatyypin osalta erillinen valvontasykli, voisi eduskunta halutessaan esimerkiksi ponnella tai ministeriön kautta toteutettavalla ohjauksella edellyttää, että Trafi kuvaa, miten valvonnan taso ja vaikuttavuus säilytetään vähintään nykyisellään.

Urheilukuljetusten ammattipätevyysmääräykset:

Ammattipätevyysvaatimustemme nykyisten "Suomi-lisien" taustalla ovat olleet mm. kysymykset vapaaehtoisten tarjoamista urheiluseurojen, vanhusten, päiväkotilasten tai koululaisten kuljetuksista tai vaikkapa harrastelijateatteriryhmien kuljetuksista. Linja-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia ei ole perheen ulkopuolisia henkilöitä kuljetettaessa toistaiseksi pidetty riittävänä, vaan lisäksi on edellytetty, että henkilö on saanut ammattipätevyyden edellyttämän koulutuksen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi perustason ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksen kokonaismäärä on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa opetuksen kokonaismäärä on 140 tuntia, josta vähintään 10 tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta.

Liikennekaaressa on esitetty, että ei-kaupallisissa kuljetuksissa, jotka tapahtuvat kuljettajan yksityiselämän piirissä, olisi riittävää, että hänellä olisi kyseisen ajoneuvon ajo-oikeus. Tälläkin hetkellä tällainen ajo-oikeus oikeuttaa siis kuljettajaa ajamaan muun liikenteen joukossa omien perheenjäsentensä kanssa. Tätä toimintaa ei ole nähty siis liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö ei

katso ammattipätevyyskoulutuksen tuovan sellaista lisäarvoa, joka edelleen puoltaisi vapaaehtoistoiminnan sulkemista pois näillä osa-alueilla.

Viestin perusteella valiokunnassa on kiinnitetty huomiota yhteen rajattuun toimintaan, eli ilmeisesti lähinnä urheiluseuratoiminnan yhteydessä tapahtuviin kuljetuksiin. Jää epäselväksi, miten tämä toiminta rajattaisiin / määriteltäisiin ja miten juuri tämän toiminnan poikkeuksellinen kohtelu perusteltaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomion siihen, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2 a §:n muuttamisella tavoitellaan luvanvaraisuuden keventämistä ensinnäkin muissa kuin henkilö- ja tavarakuljetuksissa. Tämän lisäksi luvanvaraisuutta kevennettäisiin muissa kuin kaupallisissa henkilökuljetuksissa (kuljetuksissa, joiden katsotaan lukeutuvan henkilön yksityiselämän piiriin). Perustelujen mukaisesti "ajoneuvon kuljettaminen yksityiskäytössä ei liity mihinkään työtehtäviin, ammatin harjoittamiseen taikka yritys- tai elinkeinotoimintaan. Ajoneuvon on katsottava olevan yksityisessä kuljetuksessa silloin, kun se tapahtuu kuljettajan yksityiselämän piirissä. Tällaisesta yksityisestä ei-kaupallisesta kuljetuksesta olisi kysymys esimerkiksi hyväntekeväisyystarkoituksessa vaatelahjoituksia kuljetettaessa, kun toiminta ei liittyisi kaupalliseen toimintaan eikä kuljettaja toimisi palkattuna kuljettajana. Yksityiskäytössä ajoneuvon ei tarvitsisi olla pelkästään kuljettajan henkilökohtaisia kuljetustarpeita varten. Rajanveto yksityisten ei-kaupallisten ja kaupallisten kuljetusten välillä on koettu ongelmalliseksi esimerkiksi maatalouden kuljetuksissa. Maatalouden kuljetukset liittyvät elinkeinotoimintaan ja edellyttävät ammattipätevyyttä.

Ehdotetulla soveltamisalan muutoksella kaupallisiin tavara- ja henkilöliikenteen kuljetuksiin rajattaisiin pois kuljetukset, joissa ajoneuvoa kuljetetaan muussa tarkoituksessa kuin henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseksi. Vaatimukset eivät näin koskisi muuhun käyttötarkoitukseen varustellun ja tässä tarkoituksessa käytettävän ajoneuvon kuljettamista. Tällaisia ajoneuvoja olisivat esimerkiksi tikas- ja nostolava-autot, joita käytetään liikenteessä lähinnä niiden siirtämiseen työkohteesta toiseen. Niitä ei käytetä tavarankuljettamiseen, jos mukana kuljetetaan vain kyseisen ajoneuvon toiminnan tai käyttötarkoituksen edellyttämiä käyttö- ja voiteluaineita tai muita vastaavia tarvikkeita tällaisessa tarkoituksessa. Soveltamisalasta rajautuisivat pois myös muuhun käyttötarkoitukseen, kuten auraukseen varustetun ajoneuvon kuljettaminen, jos siinä ei kuljetettaisi esimerkiksi hiekkaa tai suolaa muussa tarkoituksessa kuin siinä olevan hiekotus- tai suolauslaitteen käyttämiseksi."

Liikenne- ja viestintäministeriö kysyy, onko valiokunnan näkemys siis se, että tähän lakiehdotukseen sisältyvistä luvanvaraisuuden kevennyksistä luovutaan kokonaisuudessaan? Ministeriölle jää epäselväksi, miten asian lykkääminen toiseen vaiheeseen edistäisi asian ratkaisemista.
