15.05.2025

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 33/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

SUOMEN TAKSILIITTO RY:N ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Suomen Taksiliitto ry (jäljempänä ”**Taksiliitto**”) kiittää mahdollisuudesta tulla kuultavaksi ja antaa kirjallinen asiantuntijalausunto asiassa. Lausuntonaan Taksiliitto toteaa seuraavaa:

Päällekkäinen tiedonantovelvollisuus

Esityksessä on perusteltu kokeilulain välttämättömyyttä sillä, että nykyisin tehtävä tietojen keräys ei kata tämän esityksen tavoitteiden kannalta välttämätöntä tietopohjan kehittämistä. Tietojen riittävä yksityiskohtaisuus, mukaan lukien henkilötunnus, on esityksen mukaan välttämätöntä kuljetuksien kokonaiskuvan saamiselle ja tavoitteiden mukaiselle kehittämiselle. Nykytilan kuvausta on tarkennettu jatkovalmistelussa toteamalla, että Traficomin määräyksen (TRAFICOM/420990/03.04.03.00/2020) nojalla toimitettavat tiedot eivät kata tässä ehdotuksessa kerättäväksi esitettäviä tietoja ja että liikennepalvelulain nykyiset tietojen saataville asettamista tai toimittamista koskevat säännökset eivät sisällä velvoitetta toimittaa ajantasaista ja kattavaa tietoa kaikista julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista.

Esityksessä ei ole huomioitu, että Kelan kanssa sopimuksen tehneet tilausvälitysyhtiöt ovat velvollisia toimittamaan yksityiskohtaista ja ajantasaista tietoa jokaisesta sairausvakuutuslain mukaan korvattavasta matkasta myös Kelalle jo nykyisin. Liitteenä 1 olevassa taulukossa on yksilöity tilausvälitysyhtiön toimittamat tiedot Traficomille ja Kelalle jokaisesta sairausvakuutuslain mukaan korvattavasta matkasta. Liitteestä 1 ilmenee, että hallituksen esityksessä toimitettavaksi säädettävät tiedot toimitetaan kaikilta osin jo nykyisin Kelalle ja/tai Traficomille, lukuun ottamatta ajoneuvon tarkkaa lähtöaikaa ja lähtösijaintia, reittiä, sekä tietoa siitä onko kyseessä SHL-, VPL-, EHL-, vai Kela-kuljetus.[1] Kuljetustarpeiden ja toteumien arvioimiseksi tarvittava tietopohja on siten jo olemassa ja Kelan sekä Traficomin hallussa. Tietopohjan luominen ja julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisen arviointi tietoaineiston pohjalta tulisi toteuttaa viranomaisten keskinäisellä tiedonvaihdolla ja tietojen koostamisella yhteen, asettamatta yksityisomisteisille välitysyhtiöille kustannuksia ja hallinnollista taakkaa lisäävää uutta tiedonantovelvoitetta. Viranomaisten keskinäisen tiedonvaihdon mahdollistamiseksi tulisi tehdä tältä osin tarpeelliset muutokset lainsäädäntöön. Vaihtoehtoisesti välitysyhtiöillä tulisi julkisesti

[1] Lähtöajan ja lähtösijainnin sijasta toimitetaan kuitenkin vasteaika, jota on pidettävä riittävän yksityiskohtaisena tietona tietojen keruun tavoitteiden saavuttamiseksi. Reitin sijasta toimitetaan kuljetuksen lähtöpaikka ja päätöspaikka, ja reitti saattaa vaihdella esimerkiksi liikenneolosuhteiden vuoksi, minkä vuoksi se ei ole tarkoituksenmukainen tieto. Lisäksi Kelalle raportoitavat kuljetukset ovat kaikki sairausvakuutuslain mukaan korvattavia kuljetuksia, minkä vuoksi päätösperusteen yksilöinti ei ole tältä osin tarpeen.

tuettujen kuljetusten osalta olla vain yhdenmuotoinen raportointivelvollisuus, johon on sisällytetty kaikki viranomaisten tarvitsemat tiedot, usean eri muodossa vaaditun raportoinnin sijasta.

Lisäksi toteamme, että kerran päivässä tapahtuva tiedonsiirto ei ole välttämätön edellytys julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisen arvioimiseksi tietojen pohjalta. Kehittämistyötä ja tietojen analysointia ei tehdä päivittäin, minkä vuoksi näin tiheä tiedonsiirtofrekvenssi ei ole välttämätön kehittämistyön kannalta ja se aiheuttaa turhia lisäkustannuksia välitysyhtiöille. Katsomme myös, että tiedot toimitetaan jo nykyisin tavoitteiden kannalta riittävän ajantasaisina Traficomille ja Kelalle.

Välitysyhtiöille aiheutuvat kustannukset

Taksiliitto katsoo, ettei lain valmistelussa ole luotettavasti selvitetty yksityisomisteisille välitysyhtiöille kokeilusta aiheutuvia kustannuksia. Vaikka rajapinta itsessään voitaisiin mahdollisesti rakentaa n. 15 000 eurolla, rajapinnasta syntyy välitysyhtiöille todennäköisesti muita merkittäviä kustannuksia. Rajapinnan ylläpitämisestä, henkilöstöresursseista, rajapinnan toimivuuden valvonnasta ja virhetilanteisiin reagoimisesta syntyvät kustannukset ovat kuukausittain arviolta 2 000 – 3 000 euroa per kuukausi, riippuen rajapintaa koskevista vaatimuksista. Lisäkustannuksia syntyy mm. tiedonsiirrosta, palvelinkapasiteetista, rajapinnan suunnittelusta, tietosuojaan liittyvistä toimenpiteistä sekä henkilöstön kouluttamisesta. Lisäksi kustannuksia syntyy siitä, että esityksen mukainen päivätason tiedonsiirtovelvoite edellyttää 24/7 monitorointia sekä mahdollisesti päivystysluontoisesti valmiutta korjata rajapinta välittömästi ongelmien ilmetessä. Merkittäviä lisäkustannuksia voi myös muodostua, mikäli rajapintaan edellytetään muutostöitä sen rakentamisen jälkeen. Esitetty 15 000 euron valtiontuki ei siten ole riittävä kattamaan kokeilusta tilausvälitysyhtiöille syntyviä kustannuksia. On myös mahdollista, että kustannukset tulevat nousemaan näiden arvioiden yli, sillä rajapintaan ja sen ylläpitoon liittyvät tarkat vaatimukset eivät ole vielä tiedossa. Myönnettävän valtiontuen määrässä tulisi olla huomioituna edellä esitetyt kustannusvaikutukset.

Kokeilun tavoitteet

Esityksessä on todettu, että ehdotuksen tavoitteena on tietopohjan kokoaminen myöhemmän kehittämisen tueksi sekä luoda edellytyksiä julkisesti tuettuja kuljetuksia koskevan valtakunnallisen tietopohjan kehittämiselle, jos sellaista päätetään erikseen myöhemmin lähteä kehittämään. Esityksestä eivät käy kuitenkaan ilmi ne konkreettiset ja yksityiskohtaiset toimenpidesuunnitelmat julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisessä, joiden toteuttamismahdollisuuksia ja vaikutuksia kerätyllä tietopohjalla on tarkoitus arvioida.

Yksityisomisteisille välitysyhtiöille kustannuksia aiheuttavaa tietojen keräämistä tehtäisiin siten ilman konkreettisia haasteiden ratkaisuun tähtääviä suunnitelmia, joiden toteuttamiskelpoisuutta tiedonkeruulla pyrittäisiin arvioimaan. Myöskään julkisesti tuettuja kuljetuksia koskevan valtakunnallisen tietopohjan käyttötapauksia ja todellisia hyötyjä ei ole vielä määritetty.

Kuljetusten yhdistelyn ja siitä saatavan säästöpotentiaalin mahdollistamisessa ovat olennaisessa osassa hyvinvointialueiden ja Kelan sisäiset prosessit, toimintatavat sekä kilpailutusmallit, jotka todellisuudessa mahdollistavat kuljetusten tehokkaan yhdistelyn. Tilausvälitysyhtiöillä on poikkeuksellisen hyvät edellytykset kuljetusten tehokkaaseen

yhdistelyyn jo nykyisin, ja yhdistelyn haasteet ovat pitkälti sopimuksellisia, kilpailutusten ehtoihin sekä hyvinvointialueiden ja Kelaan toimintaan liittyviä. Lisäksi kuljetusten yhdistelyyn liittyy maantieteellisiä, asutustiheyteen ja erilaisten kuljetusten luonteeseen liittyviä haasteita, jotka eivät ole ratkaistavissa pelkästään kuljetuspalvelujen järjestämismallien muutoksilla.

Epäselvää on miten ehdotetulla kokeilulailla ja sen mukaisella tiedonkeruulla pyritään ratkaisemaan mm. jo aiemmissa kuljetusten yhdistelyä koskevissa kokeiluissa havaitut haasteet, ja onko kustannuksia ja hallinnollista taakkaa yksityisomisteisille yrityksille aiheuttavat velvoitteet näin ollen välttämättömiä.

Ohjausryhmä

Taksiliitto nostaa esiin myös hankkeen ohjausryhmän kokoonpanon määrittämisen tärkeyden. Hallituksen esityksessä on todettu, että lausuntopalautteen johdosta ohjausryhmän kokoonpanoa tullaan tarkastelemaan uudelleen. Ohjausryhmään tulisi Taksiliiton näkemyksen mukaan sisällyttää ainakin taksialan toimijoiden edustus sekä vammaisjärjestöjen edustus. Vaikka tietojen keruulla ei ole tarkoitus vielä muuttaa julkisesti tuettujen kuljetusten järjestämistapoja, tulevat ohjausryhmässä tehtävät havainnot ja niiden pohjalta laadittavat raportit todennäköisesti vaikuttamaan merkittävällä tavalla kuljetusten järjestämistapoihin tulevaisuudessa. Taksialalla on syvä ymmärrys kuljetuspalveluiden käytännön toiminnasta, eikä jatkokehittämistä tulisi tehdä osallistamatta näitä palveluja tuottavien yritysten edustusta kehittämistyöhön. Vammaisjärjestöjen edustuksen sisällyttäminen ohjausryhmään on myös välttämätöntä vammaisten henkilöiden oikeuksista tehdyn yleissopimuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi.

Liitteet: Liite 1 Raportoitavat tietoluokat

Suomen Taksiliitto ry

Annukka Mickelsson
Toimitusjohtaja

Mikael Lindqvist
Lakiasiainpäällikkö